



Fall-Nr.: IV-2009/140
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 06.08.2019
Entscheiddatum: 27.05.2010

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 27.05.2010

Art. 10 Abs. 1 und 2 BSG (SR747.201, Art. 93 Abs. 1, Art. 96 Abs. 1, Art. 123 BSV (SR 747.201.1). Der Brennstoffbehälter eines Motorschiffes (Vergnügungsfahrzeug) gilt dann als freistehend, wenn auf ihn keine Kräfte oder Deformationen des Schiffskörpers übertragen werden können. Ist der Brennstoffbehälter eingeschäumt oder einlaminiert, gilt er nicht als freistehend, und ein Schiffsausweis kann nicht ausgestellt werden (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 27. Mai 2010, IV-2009/140).

Präsident Urs Gmünder, Mitglieder Urs Früh und Beat Fritsche; Gerichtsschreiber
Thomas Scherrer

X, Rekurrent,

vertreten durch Dr.iur. Flurin Von Planta, Rechtsanwalt, Masanserstrasse 40,
7000 Chur,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Schifffahrt, Kornhaus,
9401 Rorschach, Vorinstanz,

betreffend

Umbau einer Bootstankanlage

Sachverhalt:



St.Galler Gerichte

A.- X ist Eigentümer des Motorschiffs "Doriff 609", Baujahr 1994 (Schale Nr. 93497), mit einer Länge von 6,1 Metern und einem 4-Takt-Innenbord-Benzinmotor "Volvo Penta" mit 99 kW (146 PS) Leistung. Das Boot wurde erstmals am 22. März 1994 in Verkehr gesetzt. Es wurde am 1. Juli 2002 im Kanton Freiburg geprüft. Am 29. Juni 2007 stellte der Kanton Graubünden für das Boot einen Schiffsausweis aus. Nach der Überführung in den Kanton St. Gallen beantragte X am 3. April 2009 beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen die Zulassung des Bootes als Vergnügungsfahrzeug (Erstzulassung in der Schweiz vor dem 31. Dezember 2001). Anlässlich der vom Schifffahrtsamt angeordneten periodischen Nachprüfung vom 11. Juni 2009 wurde unter anderem der nicht freistehende Benzintank beanstandet. Da bei der Nachkontrolle am 9. September 2009 die gleichen Einbauverhältnisse vorgefunden wurden, verweigerte das Schifffahrtsamt mit Verfügung vom 19. Oktober 2009 die Zulassung.

B.- Gegen diese Verfügung erhob X mit Eingabe vom 29. Oktober 2009 (Poststempel: 30.10.09) Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem sinngemässen Antrag, die angefochtene Verfügung sei aufzuheben und für das Boot "Doriff 609" (Schale Nr. 93497) sei ein Schiffsausweis auszustellen. Der Rekurrent liess durch seinen mittlerweile beigezogenen Rechtsvertreter zusammen mit zusätzlichen Eingaben vom 11. und vom 25. November 2009 weitere Beweismittel einreichen. Die Vorinstanz beantragte mit Vernehmlassung vom 7. Dezember 2009 die Abweisung des Rekurses. Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

Erwägungen:

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig (vgl. Art. 41 lit. i des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP, in Verbindung mit Art. 13 Abs. 2 lit. b der Verordnung über die Organisation der Verwaltungsrekurskommission, sGS 941.113, sowie Art. 58 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt, SR 747.201, abgekürzt: BSG, und Art. 1 Abs. 1 der Schifffahrtsverordnung, sGS 714.11). Die Befugnis zur Rekuserhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 30. Oktober 2009 (Poststempel) ist rechtzeitig eingereicht



worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 45, 47 und 48 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Im Rekurs ist umstritten, ob die Art des Einbaus des Treibstofftanks beim Motorschiff "Doriff 609" der Zulassung als Vergnügungsschiff oder Sportboot entgegensteht.

a) Gemäss Art. 10 BSG müssen Schiffe so gebaut, ausgerüstet und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und die Personen an Bord, die Schifffahrt und andere Benützer der Gewässer nicht gefährdet werden (Abs. 1). Schiffe dürfen nur verkehren, wenn sie betriebssicher sind und den Vorschriften entsprechen (Abs. 2). Nach Art. 11 BSG erlässt der Bundesrat Vorschriften über Bau, Ausrüstung und Eichung der Schiffe, wobei er die Erfordernisse des Gewässer- und Umweltschutzes berücksichtigt (Abs. 1). Schiffe dürfen nur mit einem Schiffsausweis verkehren. Dieser wird nur erteilt, wenn das Schiff den Vorschriften entspricht und die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht (Art. 13 Abs. 1 und 2 BSG). Vor der Erteilung des Schiffsausweises ist das Schiff amtlich zu prüfen, wobei in regelmässigen Zeitabständen Nachprüfungen vorzunehmen sind (Art. 14 Abs. 1 und 3 lit. a BSG).

Gemäss Art. 93 Abs. 1 der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung; SR 747.201.1, abgekürzt: BSV) werden Schiffsausweise unter anderem für die ordentliche Zulassung von Schiffen ausgestellt (lit. a), wobei gemäss Abs. 2 insbesondere zwischen Schiffen mit Maschinenantrieb (Motorschiff, Dampfschiff usw.; lit. a) und anderen Schiffen und schwimmenden Geräten (lit. b-e) unterschieden wird. Der Schiffsausweis wird nach Art. 96 Abs. 1 BSV erteilt, wenn das Schiff den Bauvorschriften entspricht (lit. a), der Haftpflichtversicherungsnachweis vorliegt (lit. b), der schweizerische Ursprung des Schiffes, die Zollveranlagung oder die Zollbefreiung nachgewiesen (lit. c) und das Schiff geprüft worden ist (lit. d). Bei zugelassenen Schiffen sind nach Art. 101 Abs. 1 BSV in regelmässigen Zeitabständen Nachprüfungen vorzunehmen, wobei sich aus lit. c für Schiffe mit Maschinenantrieb eine Frist von drei Jahren ergibt.

Im Rahmen der Baubestimmungen schreibt Art. 123 BSV unter dem Randtitel Brennstoffanlagen unter anderem vor, dass Brennstofftanks freistehend, sicher



befestigt und, wenn nötig, mit Schwallwänden versehen sein müssen (Abs. 2 Satz 2; in der Fassung vom 11. September 1991, in Kraft seit 1. Januar 1992, mit der Änderung vom 8. April 1998 wurde lediglich der frühere Begriff des "Brennstoffbehälters" durch jenen des "Brennstofftanks" ersetzt; vgl. AS 1991 S. 233 und 240, AS 1998 S. 1479). Schwallwände betreffen den Ausbau des Tanks im Innern. Sie unterteilen den Behälter in zwei oder mehrere Abschnitte, um dem Aufschaukeln der Ladung (sog. Schwallwirkung) bei Fahrzeugbewegungen, wie beispielsweise Anfahr- oder Bremsmanövern, entgegenzuwirken (vgl. www.de.wikipedia.org). Brennstoffbehälter sind nach der Richtlinie Nr. 104 der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter vom 22. März 1996 dann freistehend, wenn auf sie keine Kräfte oder Deformationen des Schiffskörpers übertragen werden können. Brennstoffbehälter, die eingeschäumt oder einlamiert sind, gelten nicht als freistehend im Sinn der Richtlinie (Ziff. 5.3.1). Die Zu- oder Frischluft muss ungehindert um den gesamten Behälter zirkulieren können, so dass allfällige Gase abgeführt und Kondensation vermieden wird (Ziff. 5.3.3 und 5.3.4). Sie müssen derart befestigt werden, dass sie keine Decks, Schotten oder andere integrale Schiffsteile abstützen und dürfen nicht auf fest eingebauten Antriebsmaschinen montiert sein (Ziff. 5.3.2). Sie müssen so eingebaut sein, dass Inspektion und Wartung möglich sind und die Behälterenden sowie der tiefste Punkt des Raumes, an dem sich im Leckfall Brennstoff ansammelt, einsehbar sind (Ziff. 5.3.5).

b) Der Brennstofftank ist bei der "Doriff 609" unbestrittenermassen mit dem Boot, dem Motorschott und den Motorfundamenten festlamiert (vgl. insbesondere die Auskunft des Herstellers vom 12. August 2009, act. 2/2). Die Vorinstanz beurteilte diese Bauweise als nicht zulässig, weil der Tank nicht freistehe. Bei einer allfälligen Kollision oder zusätzlichen Belastungen könne über Risse im Kunststoff Benzin austreten, was Personen an Leib und Leben gefährden könne. Im Rekurs wird demgegenüber vorgebracht, die Tankanlage sei weder bei der Zulassung als Neuschiff in der Schweiz im Jahr 1994 noch am 1. Juli 2002 im Kanton Freiburg beanstandet worden. Beim Treibstofftank handle es sich um einen eigenständigen Bauteil in Form eines separaten Kunststofftanks aus chemikalienbeständigem Polyester. Laut Herstellerbestätigung werde Art. 123 BSV Genüge getan. Die Aussenhaut des Rumpfes sei nicht zugleich Tankwand. Wie Fotos und Querschnittzeichnungen zeigten, bestehe zwischen Tank und Rumpf ein Abstand. Vom betreffenden Bootstyp seien über 1'000 Einheiten nach



EU-Richtlinien gebaut worden. Mehrere baugleiche Boote seien in der Schweiz zugelassen und unterwegs. Der Bootstyp werde so auch heute noch gebaut und verkauft. Der geforderte Umbau sei unverhältnismässig. Die Vorinstanz hält dem unter Verweis auf die Richtlinie Nr. 104 der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter entgegen, die in der Querschnittzeichnung eingezeichneten Spaltmasse von ca. 3,5 cm seien in Tat und Wahrheit nicht erkennbar. Die angetroffene Bauweise könne mit der nachgereichten Zeichnung (act. 10/3) nicht in Übereinstimmung gebracht werden. Aus den Fotos gehe deutlich hervor, dass der Tank im Rumpf einlaminieren sei. Das Laminat sei in der Ausführung dauerhaft und könne nicht ohne mechanische Trennmittel entfernt werden. Mit dieser dauerhaften Verbindung werde der Tank zu einem Bestandteil des Rumpfes. Kräfte und Deformationen des Schiffskörpers könnten übertragen und der Tank als Einzelteil nicht überprüft werden. Wäre die Tankanlage entsprechend der Skizze ausgeführt, würden die Spaltmasse eine visuelle Kontrolle erlauben und eine Übertragung von Kräften des Schiffskörpers auf den Tank eher ausschliessen. Wären die entsprechenden Spaltmasse unter dem Laminat gegeben, wäre eine Freistellung des Tanks mit relativ geringem Aufwand zu realisieren.

c) Die Vorschriften in Art. 123 Abs. 2 BSV und die Praxisanweisungen in der Richtlinie Nr. 104 der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter zum Einbau der Kraftstoffbehälter in Schiffen sind klar und eindeutig. Insbesondere aus der Profilzeichnung in der Richtlinie wird ersichtlich, dass zwischen Behälter und Schiffsrumpf allseitig ein Freiraum eingehalten werden muss und sich Behälter und Rumpf nur punktuell über Auflagen und Fixierungen berühren dürfen (vgl. Abb. 18 der Richtlinie Nr. 104 zu Ziff. 5.3.1). Die Ausführungsbestimmungen in der Verordnung und die Praxisanweisungen in der Richtlinie bewegen sich innerhalb der gesetzlichen Vorgaben zu den Bau- und Ausrüstungsvorschriften. Nach Art. 10 Abs. 1 BSG müssen Schiffe so gebaut, ausgerüstet und unterhalten sein, dass die Personen an Bord, die Schifffahrt und andere Benützer der Gewässer nicht gefährdet werden. Der Bundesrat ist in Art. 11 Abs. 1 BSG zum Erlass von Vorschriften über Bau, Ausrüstungen und Eichung der Schiffe ermächtigt, wobei er die Erfordernisse des Gewässer- und Umweltschutzes berücksichtigt. Dass sich Brennstofftank und Schiffsrumpf aus physikalischen Gründen nur punktuell berühren sollen, ist nachvollziehbar. Damit wird die Möglichkeit der Übertragung von Spannungen, die aufgrund äusserer Einwirkungen im Schiffsrumpf entstehen können, auf den Tank und die Gefahr von Rissen erheblich



St.Galler Gerichte

eingeschränkt. Risse in einem Benzintank führen zum Austritt von Benzindämpfen und damit zu einer hohen Explosionsgefahr. Zudem stellt das Ausfliessen von Benzin auch eine Gefährdung für Lebewesen und die Umwelt dar. Deshalb ist es gerechtfertigt, im Interesse des Schutzes von Mensch und Umwelt die Bauvorschriften so auszugestalten, dass eine Beschädigung des Brennstoffbehälters möglichst vermieden und die Unversehrtheit – der eine Bauweise nach Abbildung 18 der Richtlinie am Besten dient – mit geringem Aufwand regelmässig überprüft werden kann.

Die Vorinstanz hat sodann die Vorschriften richtig angewendet. Wie ausgeführt, geht auch die Werft davon aus, dass der Benzintank im Schiffsrumpf einlaminiert ist. Als Laminat wird ein Produkt bezeichnet, das aus zwei oder mehreren flächig miteinander verklebten Schichten besteht (vgl. www.de.wikipedia.org). Daraus und aus den Fotografien ist zu schliessen, dass der Brennstoffbehälter zumindest teilweise flächig mit anderen Bauteilen, insbesondere mit dem Rumpf des Bootes verklebt ist. Damit werden Spannungen im Schiffsrumpf leichter auf den Tank übertragen, was die Gefahr von Rissen erhöht. Dass Schiffsrumpf und Tankwand nicht identisch sind, sondern es sich um einen separaten Behälter handelt, ändert deshalb an dieser Gefahr nichts. Da der Tank nicht einfach aus dem Schiffsrumpf heraus zu heben ist, ist es zudem nicht möglich, dessen Unversehrtheit mit geringem Aufwand und ohne die Gefahr einer Beschädigung zu überprüfen. Risse können deshalb über längere Zeit unerkannt bleiben. Bei einer solchen Beschädigung können sich die Dämpfe in allfälligen, von aussen nicht sichtbaren Räumen zwischen Tank und Rumpf ansammeln, was eine beträchtliche Explosionsgefahr nach sich zieht.

Selbst wenn die Behörden anderer Kantone für das Boot des Rekurrenten einen Schiffsausweis ausstellten und allenfalls Boote des gleichen Bautyps in anderen Kantonen zum Verkehr zugelassen sind, kann der Rekurrent daraus nicht einen Anspruch auf Zulassung seines Bootes durch die st. gallischen Behörden ableiten. Die st. gallischen Behörden waren entsprechend Art. 101 Abs. 1 BSV befugt, bei der Zulassung im Kanton St. Gallen eine Nachprüfung vorzunehmen. Das in Art. 8 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101, abgekürzt: BV) verankerte Gebot der Rechtsgleichheit bezieht sich grundsätzlich nur auf den Zuständigkeitsbereich ein und derselben Gebietskörperschaft. Aus der föderalistischen Struktur ergibt sich, dass die Kantone in ihrem Zuständigkeitsbereich unterschiedliche



Regelungen treffen und Bundesrecht unterschiedlich anwenden können (vgl. R. Schweizer, St. Galler Kommentar zu Art. 8 BV, Rz. 24 mit Hinweis insbesondere auf BGE 124 IV 44). Dass die Vorinstanz den gleichen Schiffstyp bei anderen Bootshaltern zum Verkehr zugelassen hätte und dem Rekurrenten deshalb unter Umständen ein Anspruch auf Gleichbehandlung im Unrecht zukommen könnte, wird im Rekurs nicht geltend gemacht.

d) Schliesslich bleibt zu prüfen, ob dem Rekurrenten aufgrund des europäischen Rechts ein Anspruch auf Zulassung des Bootes zum Verkehr zukommt. Dabei ist zu klären, inwieweit das europäische Recht überhaupt anwendbar ist (vgl. dazu nachfolgend E. 2d/aa) und falls ja, zu welchem Ergebnis dessen Anwendung führt (vgl. dazu nachfolgend E. 2d/bb).

aa) Der Rekurrent hat bei der Vorinstanz die Zulassung des im Jahr 1994 in Deutschland erbauten Bootes "Doriff 609" als Vergnügungsfahrzeug (Erstzulassung in der Schweiz vor dem 31. Dezember 2001) und nicht als CE-zertifiziertes Sportboot (Erstzulassung nach dem 1. Mai 2001) beantragt (vgl. act. 13-5.6). Die Vorinstanz vertritt den Standpunkt, das Schiff sei im Jahr 1994 als Neuschiff erstmals in der Schweiz zugelassen worden. Damals wie heute falle es deshalb unter die Bestimmungen der Binnenschiffverkehrsverordnung und gelte, auch unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmungen von Art. 166 BSV, nicht als Sportboot im Sinn der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (Amtsblatt Nr. L 164 vom 30. Juni 1994 S. 15 ff., nachfolgend: EG-Sportbootrichtlinie).

Die Kategorie der "Sportboote" im Sinn der EG-Sportbootrichtlinie (Art. 2 lit. I^{bis} BSV) und die für sie geltenden besonderen Zulassungsregeln (Art. 148g ff. BSV) wurden mit der Änderung der Binnenschiffverkehrsverordnung vom 9. März 2001 (AS 2001 S. 1089 ff., in Kraft getreten am 1. Mai 2001) geschaffen. Das Boot des Rekurrenten wurde gemäss Boots-Zertifikat (act. 13-5.10) am 31. März 1994 dem Eigner übergeben. Es unterstand damit noch nicht den Regeln der EG-Sportbootrichtlinie, die von den Mitgliedstaaten gemäss deren Art. 13 Abs. 1 ab 16. Juni 1996 anzuwenden waren. Dementsprechend geht die Vorinstanz zu Recht davon aus, das Boot des Rekurrenten



unterstehe den Vorschriften der Binnenschiffverkehrsverordnung. Es bleibt deshalb auch kein Raum für die Anwendung der Übergangsbestimmung gemäss Art. 166 Abs. 12 BSV, wonach Sportboote, welche vor dem 1. Mai 2001 erstmals in der Schweiz in Verkehr gebracht wurden, den Anforderungen des Abschnittes 46 (Art. 148g ff. BSV) nicht entsprechen müssen, soweit nicht Mängel festgestellt werden, welche die Umwelt, die Gesundheit der Benutzer oder anderer Personen nachteilig beeinflussen können. Abgesehen davon ist der festgestellte Mangel – wie dargelegt – geeignet, zu einer Gefährdung von Personen und der Umwelt zu führen.

bb) Nach Auffassung der Vorinstanz müsste die Tankanlage als nicht konform beurteilt werden, selbst wenn das Schiff des Rekurrenten als Sportboot behandelt würde. In der angefochtenen Verfügung geht sie davon aus, Behälter, in denen flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 55 °C gelagert werde, dürfe nicht Teil des Rumpfes sein. Beim Boot des Rekurrenten sei jedoch der Benzintank klar als Teil des Rumpfes ausgeführt. In der Vernehmlassung ergänzt die Vorinstanz, die Konformitätserklärung des Germanischen Lloyds beziehe sich nur auf die Prüfung von Stabilität und Freibord sowie von Auftrieb und Schwimmfähigkeit. Die Kraftstoffanlage sei nicht Bestandteil dieser Erklärung. Massgebend sei für die Tankanlage die Norm ISO 10088. Danach wird für nichtmetallische Tanks der Nachweis der Feuerwiderstandsfähigkeit und eine Druckprüfung gefordert. Die Produkte unterlägen der Kennzeichnungspflicht und am beanstandeten Tank finde sich keine entsprechende Plakette.

Art. 96 BSV regelt die Voraussetzungen für die Erteilung des Schiffsausweises. Nach Art. 96 Abs. 1^{bis} BSV – in Kraft seit 1. Dezember 2007 (AS 2007 S. 2275) – gilt bei Sportbooten die Konformitätserklärung nach Art. 148j oder 148k BSV zusammen mit der Bescheinigung über das Ergebnis der amtlichen Prüfung nach Art. 100 Abs. 2 BSV als Nachweis, dass die Bauvorschriften erfüllt sind. Die seit 1. Mai 2001 geltenden besonderen Bestimmungen für Motorboote (vgl. AS 2001 S. 1089) regeln die Voraussetzungen für die neue Zulassung eines Bootes in der Schweiz (Art. 148j BSV), die Konformitätsbewertung nach Bauausführung (Art. 148k BSV) und die nachträgliche Kontrolle im Sinn der Marktüberwachung (Art. 148l BSV). Nach Art. 148l BSV können Sportboote, die in Verkehr gebracht werden, durch die zuständigen Behörden nachträglich auch ausserhalb der in Art. 101 BSV vorgeschriebenen Fristen kontrolliert werden. Die Kontrollen stellen sicher, dass diese in Verkehr gebrachten Produkte den



Vorschriften dieser Verordnung entsprechen (Abs. 1). Zum Nachweis der Konformität kann die zuständige Behörde insbesondere die erforderlichen Unterlagen und Informationen verlangen (Abs. 2 lit. a). Bringt der Inverkehrbringer die verlangten Unterlagen innerhalb der festgesetzten Frist nicht oder nicht vollständig bei, so kann die zuständige Behörde eine Überprüfung des Sportbootes anordnen (Abs. 4). Nach Art. 148j Abs. 1 BSV hat, wer ein Sportboot neu in Verkehr bringt, die Konformitätserklärung nach Anhang 31 BSV vorzulegen, aus der hervorgeht, dass das Sportboot den grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Entwurf und Bau von Sportbooten nach Anhang I (Teil A) der EG-Richtlinie entspricht und ein Konformitätsbewertungsverfahren nach Art. 148h BSV durchgeführt worden ist. Letzteres richtet sich nach Anhang 20 BSV.

In Anhang I regelt die EG-Sportbootrichtlinie die grundlegenden Sicherheitsanforderungen an Auslegung und Bau von Sportbooten. Im Zusammenhang mit dem Einbau des Kraftstoffsystems bestimmt dessen Ziff. 5.2.2, dass Kraftstoffbehälter fest anzubringen und von allen grösseren Hitzequellen getrennt einzubauen oder abzuschirmen sind, wobei flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 55° C in Behältern aufzubewahren ist, die nicht Teil des Rumpfes und vom Motorraum oder von jeder anderen Entflammungsquelle und von den Wohnräumen isoliert sind (Abs. 2). Flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt von mindestens 55° C kann in Behältern aufbewahrt werden, die Teil des Rumpfes sind (Abs. 3). Der Flammpunkt von Benzin liegt unter 55° C. Der Brennstofftank für den Benzinmotor des Motorbootes des Rekurrenten darf deshalb nicht Teil des Rumpfes sein. Dass sich die Bescheinigung der Konformität des Germanischen Lloyd vom 7. Juli 2000 einzig auf die Ziff. 3.2 (Stabilität und Freibord) und 3.3 (Auftrieb und Schwimmfähigkeit) des Anhangs I der EG-Sportbootrichtlinie bezieht, weist darauf hin, dass die Art des Einbaus des Treibstoffbehälters den Anforderungen der EG-Sportbootrichtlinie nicht entspricht. Dies ist mit Blick auf die dargestellten Anforderungen an den Einbau nach dem schweizerischen Recht nachvollziehbar. Auch wenn es sich – insoweit als Tank- und Rumpfwände nicht identisch sind – um einen separaten Treibstoffbehälter handelt, ist er mit dem Schiffsrumpf doch derart verleimt, dass er einen Teil des Rumpfes bildet.

3.- Dementsprechend ist der Rekurs abzuweisen. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1



VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'000.-- ist angemessen (vgl. Art. 13 Ziff. 522 des Gerichtskostentarifs, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'000.-- ist zu verrechnen.

Entscheid:

1. Der Rekurs wird abgewiesen.
2. Der Rekurrent bezahlt die amtlichen Kosten von Fr. 1'000.-- unter Verrechnung des Kostenvorschusses von Fr. 1'000.--.