Регистрация лодок ПВХ

Для этого потребуется:

1. **Документы подтверждающие, что именно вы владелец транспортного средства:** чек из магазина, дарственная или договор купли-продажи.
2. **Личные документы владельца** – паспорт, а также ИНН.
3. **Техпаспорт на лодку и на мотор** (оригиналы и копии).
4. **Квитанция с ближайшего банка об уплате пошлины**, которая не так давно была
5. **Заявление владельца лодки** – регистрационная карта, правильно заполненная.
6. **Для первого раза предоставляется к осмотру лодку и мотор**, чтобы у инспектирующей особы не возникало лишних вопросов.
   Прежде чем получить документы, подтверждающие, что вы являетесь судовладельцем, вам нужно будет получить права на вождение этой самой лодки. Часто это составляет большие трудности, чем если вы будете регистрировать лодку.

Для того чтобы иметь права на вождение судном нужно:

- **Обратится в местное отделение ГИМСа** или другое частное предприятие, занимающееся такими услугами и имеющее на это право (гослицензию).
- **На протяжении некоторого времени** (не более полутора месяца) пройти учебный курс.
- **Сдать экзамен в ГИМСе**, сначала теорию на компьютере, а потом практику.
- **Если все прошло успешно, предъявить документы инспектору**, которые подтвердят, что вы профпригодны.
- **Подождать 10 дней и забрать права на вождение моторной лодки.** Их срок годности – 10 лет.

После всех этих переживаний можно спокойно приступать к регистрации:

- **Взять квитанцию в ГИМСе для пошлины** и оплатить ее.
- **Взять свою ПВХ лодку (надутую), мотор и отправится с ними на первый техосмотр**. Это не всегда удобно, поэтому инспектор, за определенную плату может прийти к вам сам.
- **С актом осмотра и остальными документами** предстать пред инспектором.
- **Подождать несколько дней и получить судовой билет.** Если у вас есть «запасной» двигатель, его тоже нужно внести в этот билет.
- **С обеих сторон лодки обозначить бортовые номера.**

И только тогда уже можно спокойно наслаждаться речными прогулками и рыбалками, не боясь никаких проверок

С 2012 года вместо маломерных судов появились плавательные средства (плавстредство) – всё, что весом меньше 200 кг и с мотором меньше 8 кВт (10.88 л.с.), регистрировать не обязательно.

Исключительно по воле самого владельца – хочешь регистрируй, как раньше, хочешь так просторы водные борозди, никто с тебя не спросит.

ИТАК, ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О РЕГИСТРАЦИИ СЕГОДНЯ? Помнить только две характеристики, связанные со своей лодкой:
1. Вес лодки вместе с мотором (но без бака, груза и пассажиров):
– если до 200 кг, **не надо регистрировать;**
– если больше, надо.

Про грузоподъёмность ЗАБЫТЬ, она теперь не имеет никакого значения для ГИМС.

2. Мощность мотора:
– до 10.88 л.с. – не надо регистрировать;
– больше – надо.

ВАЖНО!
– Требования к наличию прав также поменялись. Всё, что не подлежит регистрации (см. пункты выше) не требует и удостоверения на право управления

– С налогами при этом изменений не случилось: транспортный налог за лодочный мотор от 5 л.с. по-прежнему платить надо (даже если мотор не зарегистрирован) – просто теперь необходимо самостоятельно сообщать информацию в налоговую.

– Если лодка не подлежит регистрации, то и техническое освидетельствование (ТО) проходить не надо. – Доказывать ГИМС, что вы «не верблюд», не требуется, документы на не поднадзорные плавсредства иметь при себе вы не обязаны. Никаких санкций за это не следует. Инспектор по имеющимся надписям на лодке и моторе определяет, плавательное средство или маломерное судно перед ним. Максимум, что может попросить, ознакомиться с шильдой на лодке и моторе.

МАЛОВАТО БУДЕТ, ИЛИ ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ О ФОРСИРОВАННОМ МОТОРЕ

Если с надувными лодками всё понятно – большинство из них не поднадзорны ГИМС, то ограничение по мощности мотора до 10 сил ставит серьёзные преграды на пути к полной свободе. Допустим, у вас надувная лодка, для которой «десятка» – мотор хоть и не маленький, но не соответствующий реальным потребностям. Выход из сложившейся ситуации предложили производители техники, заинтересованные в продажах, наладив выпуск моделей ПЛМ с возможностью из формальных 10 нерегистрируемых «лошадок» сделать 15, а то и 20 фактических, но никем кроме владельца не видимых. То есть на шильде у вас скромные «пони», а под колпаком ещё несколько неучтённых «голов». Такие моторы не что иное, как Russian edition – модели, специально созданные в обход российского закона. Покупатель и продавец довольны, налоговая, подбивая статистику по транс-портному налогу, наверное, не очень. Если вы решили пойти по пути увеличения мощности мотора, но при этом избежать регистрации, то это вполне разумный, хоть и полузаконный способ. Тут главное не переусердствовать и трезво соотнести результат с техническими возможностями вашей лодки, просчитав риски.

ВАЖНО УЧЕСТЬ ДВА МОМЕНТА.

1.Толщина транца.

Если транец на лодке 18 мм, то она рассчитана на мотор до 10 л.с. Это вовсе не означает, что под «пятнашкой» она немедленно лопнет и расползётся по швам, но систематическая эксплуатация в таком режиме ни к чему хорошему не приведёт. В один прекрасный момент мотор сделает прощальный «вжик» и нырнёт в царство Нептуна, либо лодка потребует внезапного ремонта. Производитель, ставя тонкий транец и выбивая на шильде ограничение в 8–10 сил, намекает: дальше на свой страх и риск, если что, то мы здесь ни при чём. Хотите сделать из 10 л.с. 15 и более, позаботьтесь о том, чтобы лодка была с транцем толщиной минимум 24 мм, а это, в свою очередь, значит, что она будет тяжелее и дороже.

2. Длина лодки.

При минимальном диаметре баллона (44 см) нижняя граница длины лодки, при котором использование мотора в 15 сил можно считать безопасным, начинается от 3.3 м. В противном случае ставить мотор свыше 10 л.с., во-первых, опасно, во-вторых, не целесообразно. Для примера возьмём проверенное временем наблюдение, справедливое для надувной лодки: для выхода на режим глиссирования требуется мощность двигателя из расчёта 1 л.с. на 25 кг веса. Получается, что 10 сил без проблем «подымут» снаряженную лодку массой 250 кг. При грамотном подборе модели лодки и винта мотора, а также исходя из условий плавания, можно добиться глиссирования и при большей массе. В большинстве случаев (если ходите в одиночку или вдвоём без перегруза), ставить мотор больше 10 л.с. на лодку длиной менее 3.2 м резон сомнительный.

А вот что касается безопасности, то 3.2 м под «пятнашкой» – это уже «бешеный табурет», который, конечно, и драйв готов своему владельцу предоставить, но и любая ошибка может обернуться бедой. Скорость такой «табуретки» в районе 40 км/ч – на воде это, безусловно, интересно, да только вот закончиться всё может внезапным купанием.

Резюме

«Форсированный» мотор ставим на лодки, где это разумно: длина от 3.3 м, диаметр баллона от 44 см.Если планируем ставить «раздушенную» десятку, то стоит рассматривать лодки с толщиной транца от 24 мм. Обращаем внимание на усиления: наличие стрингеров, толщина пайол от 8 мм. Привальный брус с брызгоотбойником. Внутри лодки обязательно должно быть за что держаться и водителю, и пассажирам: ручки, леера.

Что нужно иметь на лодке?

С регистрацией, правами и мотором разобрались. Теперь осталось разобраться, что нужно в лодке иметь обязательно.

Для маломерных судов всё просто – есть нормы снабжения, если чего-то из списка нет на борту – штраф.

Для пласредств (нерегистрируемых лодок) всё изощрённее – штраф не предусмотрен. То есть можно «забыть» аптечку, якорь и даже вёсла. Но отсутствие спасжилетов ГИМС безнаказанным не оставит. Как никак задача инспекции – контроль безопасности на воде, а спасжилеты – это безопасность.

Если находитесь на территории Ленобласти, то жилеты должны быть надеты на всех, кто в лодке. Цвет красный или оранжевый со светоотражающими полосками, жилет должен быть укомплектован свистком.

Требования не столь жёсткие, чтобы ими пренебрегать, не говоря уже о том, что использование жилета нужно не инспектору, а тому, кто в лодке, ради его же безопасности. И здесь любопытно, что большинство дешёвых спасжилетов, продаваемых в магазинах, таковыми не являются – это страховочные, а не спасательные жилеты. Разница в принципе работы. Спасательный жилет перевернёт вас на спину и будет держать на плаву, даже если вы потеряете сознание, страховочный делать этого не будет. Не умеете плавать, потеряли сознание – шансы на спасение минимальные, если вы в страховочном жилете. Нужно понимать эту опасность, когда выбираете дешёвый «спасжилет» (до 1500 р.)

Резюме

Несоответствие нормам снабжения на плавсредстве административно не наказуемо. Спасжилеты обязательны. В Ленобласти их всегда нужно надевать, находясь в лодке, не важно при этом, двигаетесь ли вы или остановились. Не экономьте на жилетах. Как видите, чтобы уже сегодня стать водномоторником, нет никаких формальных преград. Наслаждайтесь отдыхом на воде, но помните о безопасности – берегите себя и тех, кто рядом.

В конце прошлой недели (конец марта 2019г), подразделения ГИМС получили письмо-рекомендацию. Письмо уточняет, как высчитывать эти самые 200кг веса (оснащённая лодка + мотор), после которых - мотолодка подлежит государственной регистрации.

Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. **П 1.1. ст. 16** - говорит "Не подлежат государственной регистрации ... суда массой до 200 кг. включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно." А как

высчитать - эти 200кг.? И вот - несколько лет нам, владельцам моторных лодок - кружат голову, меняя правила игры.

Вариант №1. Вначале, эти 200 кг. определялись логично. Массу лодки и мотора - определяли по ГОСТ 19356-79 (Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний) - путём взвешивания. Конечно, не всех тащили на весы - только если вопрос был спорным. Просто - суммировали паспортный вес лодки и учтановленного на неё мотора. Если судно весило менее 200 кг или равно - оно не подлежало обязательной регистрации. Конечно, при условии - что двигатель не более 8 киловат

Вариант №2. Затем, зимой 2015г. Из Москвы - в подразделения ГИМС, было разослано письмо **N 29/1-3-153.** В нём даётся рекомендация - определять массу маломерного судна по другому. По ГОСТ Р ИСО 8666-2012 "Суда малые. Основные данные". По этому ГОСТу - масса судна высчитывается в том числе - вместе с массой **наиболее тяжелого мотора, допустимой мощности**. И не важно, какой мотор установлен - фактически. Что тут началось...

Вплоть до последних дней - временами вспыхивали жаркие споры и тяжбы между владельцами моторных лодок и сотрудниками ГИМС. Например - человек поставил на свою "Казанку М" - двухтактный Suzuki 9.9. весом 33кг. И думает, что его лодку не надо регистрировать(138кг. вес лодки + 33кг. вес мотора). А ГИМС считает иначе - допустимая мощность ПЛМ для Казанки М - 25 л.с. И плюсует к весу лодки (138кг) - вес самой тяжёлой двадцатьпятки - **Mercury ME F25 M EFI.** А это 71кг. Итого = 209кг. Пожалте - на регистрацию!..

Так продолжалось 4 года. Кого не коснулось - и слава богу.

Вариант №3. И вот, в конце прошлой недели, подразделения ГИМС получили письмо - в котором новый порядок определения этой пресловутой массы в 200кг. Письмо за номером № 29/1-3-626 от 20.03.2019г. Кому интересен **полный текст письма** - **вот ссылка.**

В новом письме-рекомендации, предписывается (сотрудникам ГИМС) - определять массу лодки, всё так же - по ГОСТ Р ИСО 8666-2012. То есть - учитывая массу мотолодки **в отношении производителей** - определять как в варианте №2. Вместе с весом самого тяжелого мотора, допустимой мощности. Вот выдержка об том из письма:

При расчете массы укомплектованного судна используются положения п.6.3.1.4.2 ГОСТ Р ИСО 8666-2012, в котором указано следующее:

«Масса судна должна задаваться вместе с массой подвесного мотора (моторов), как описано ниже:

- масса наиболее тяжелого мотора (моторов), рекомендованного изготовителем, вне зависимости от того, что **изготовитель** может установить более легкий мотор…».

При этом следует учитывать, что ГОСТ Р ИСО 8666-2012 устанавливает требования в отношении изготовителя, но не пользователя судна.

А в случае с "частником", с владельцем мотолодки - определять массу "паспортный вес лодки + вес фактически установленного на неё мотора". То есть "путём взвешивания" - как в варианте №1 - по ГОСТ 19356-79.

Вот снова, скрин из этого письма:

Учитывая вышеизложенное, обращаю внимание на неукоснительное соблюдение территориальными подразделениями ГИМС МЧС России требований Административного регламента.

В целях исключения претензионных вопросов при обращении граждан по определению необходимости регистрации маломерных судов, имеющих массу менее 200 кг с установленными на них пользователями двигателями мощностью 8 кВт и менее, рекомендовать их владельцам предоставлять суда на освидетельствование, в рамках которого проводить процедуру взвешивания.

По результатам данного освидетельствования выдавать владельцам заключение, в котором указывать:

- суммарную массу судна, укомплектованного в соответствии с нормами и установленным на нем двигателем;

- марку и модель, двигателя установленного, на судне в момент освидетельствования;

Я так понимаю, просто - чтоб не сердить возмущённую общественность. Вот так, странно - по двойным стандартам, ГИМС и будет теперь определять - подлежит мотолодка государственной регистрации или нет. Как будут сотрудники ГИМС, выкручиваться - это их верховное начальство, не очень то заботит. Но хорошо хоть теперь нам, владельцам лодок можно будет не ставить на учёт лёгкие мотолодки с моторами до 10 л.с. Если вес лодки и фактически установленного мотора - не превышает 200кг. (например "Windboat-42M" или "Казанку М" - с двухтактными 9.9)

Владельцам ПВХ-лодок, с моторами до 8 киловатт (до 10л.с.) - тем более, не о чем переживать. Их лодки - точно, весят меньше чем 200кг. Катайтесь на здоровье, без регистрации.

Хоббимания