

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
31.03.2008 N 40

**ПРАВИЛА
ПЛОМБИРОВАНИЯ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

1. Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования (далее - Правила) разработаны в соответствии с [пунктами 6, 49](#) Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. N 1196, в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 3 сентября 2007 г. N 1134 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 1999 г., N 67, 5/1506; 2007 г., N 235, 5/25818) (далее - Устав).

Правила устанавливают порядок пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования при перевозках грузов.

2. В целях предотвращения проникновения посторонних лиц в грузовые помещения вагонов, контейнеров и обеспечения сохранности перевозимых грузов применяются пломбы или запорно-пломбировочные устройства (далее - ЗПУ).

Пломбы, ЗПУ (контрольные элементы, совмещенные в единой конструкции с блокирующими устройствами) не должны допускать возможность снятия их с вагона, контейнера без нарушения целостности пломб, ЗПУ.

Типы пломб, ЗПУ и порядок пломбирования вагонов, контейнеров приведены в [приложениях 1 и 2](#) к Правилам. Использование для пломбирования вагонов, контейнеров пломб или ЗПУ, не указанных в [приложениях 1 и 2](#) к Правилам, не допускается. Технические требования к ЗПУ приведены в [приложении 3](#) к Правилам.

3. Установка пломб или ЗПУ осуществляется на исправные запорные устройства (далее - узлы) вагонов, контейнеров.

4. В соответствии с [пунктом 49](#) Устава загруженные крытые вагоны (в том числе специализированные), цистерны должны быть опломбированы пломбами или ЗПУ:

железнодорожной станции, если груз погружен организацией Белорусской железной дороги;

грузоотправителя, если груз погружен ими. Кроме того, грузоотправителем должны быть опломбированы загруженные контейнеры.

5. Перевозка грузов в международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах без пломб или ЗПУ не допускается.

Перечень грузов, перевозка которых в вагонах и контейнерах может осуществляться за свинцовыми пломбами, а также перечень грузов, допущенных к перевозке во внутриреспубликанском сообщении в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным использованием проволоочной закрутки, представлен соответственно в [приложениях 4 и 5](#) к Правилам.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

Не пломбируются нижние сливные приборы цистерн, если их конструкция не допускает открытие нижнего сливного прибора без вскрытия верхнего загрузочного люка.

В случаях, определенных соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, порожние вагоны и контейнеры после выгрузки из них грузов пломбируются пломбами или ЗПУ или запираются закрутками в порядке, установленном для загруженных вагонов, контейнеров. После выгрузки грузов из вагонов,

контейнеров пломбирование пломбами или ЗПУ и запираание закрутками вагонов, контейнеров осуществляются:

железнодорожной станцией, если выгрузка грузов обеспечивается организацией Белорусской железной дороги;

грузополучателем, если выгрузка грузов обеспечивается грузополучателем.

При подаче под погрузку порожних вагонов, контейнеров, опломбированных в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, снятие пломб или ЗПУ, закруток с вагонов, контейнеров, подаваемых под погрузку, осуществляется:

железнодорожной станцией, если погрузка грузов будет обеспечиваться организацией Белорусской железной дороги;

грузоотправителем, если погрузка грузов будет обеспечиваться грузоотправителем.

6. Контейнеры при перевозке в них домашних вещей (то есть грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности) должны быть опломбированы пломбами или ЗПУ железнодорожной станции либо организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги.

7. В случае вскрытия вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и другие) со снятием первоначально наложенных ЗПУ или пломб для проведения таможенного досмотра либо других видов контроля таможенными или другими органами контроля и надзора вагоны, контейнеры, перевозимые грузы должны быть опломбированы указанными органами или железнодорожной станцией новыми пломбами или ЗПУ.

При этом об установке новых пломб или ЗПУ железнодорожной станцией делается соответствующая отметка в графе "Отметки железной дороги" оригинала транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) с указанием контрольных знаков пломб или ЗПУ.

Расходы железнодорожных станций, организаций Белорусской железной дороги на предоставление пломб или ЗПУ таможенным органам или другим органам контроля и надзора, а также расходы на пломбы или ЗПУ при пломбировании железнодорожными станциями вагонов, контейнеров в случае их вскрытия возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей.

8. В случае вскрытия вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и другие) со снятием первоначально наложенных ЗПУ или пломб для проведения таможенного досмотра либо других видов контроля таможенными или другими органами контроля и надзора составляется акт вскрытия вагона, контейнера или груза в порядке, предусмотренном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций.

9. В случае вскрытия вагона, контейнера для осуществления железной дорогой на основании [пункта 31](#) Устава проверки правильности сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в том числе выборочной проверки массы груза, должен присутствовать представитель грузоотправителя, который по окончании проверки осуществляет пломбирование вагона, контейнера.

О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя.

10. В случаях вскрытия вагона, контейнера или груза в пути следования, а также для таможенного досмотра либо другого вида контроля и надзора допускается не производить полную замену пломб или ЗПУ, а ограничиться заменой только пломбы или ЗПУ, снятие которых было произведено для осуществления проверки.

При обнаружении на железнодорожной станции отправления на вагонах, контейнерах пломб или ЗПУ, не снятых после выполнения предыдущих перевозок, они должны быть сняты грузоотправителем или организацией Белорусской железной дороги в зависимости от того, кем производится погрузка груза.

11. В случае обнаружения вагона, контейнера в пути следования без пломб или ЗПУ, или с поврежденными пломбами или ЗПУ, или с пломбами или ЗПУ, не соответствующими сведениям, указанным в накладной, на вагон, контейнер накладывается новая пломба или ЗПУ с

предварительным снятием поврежденной пломбы или ЗПУ или пломбы или ЗПУ, не соответствующих сведениям, указанным в накладной.

12. Пломбирование вагонов, контейнеров должно осуществляться таким образом, чтобы сохранялась возможность беспрепятственного визуального считывания информации, нанесенной на пломбу или ЗПУ.

13. Отправление с железнодорожной станции погрузки вагонов, контейнеров с неясными знаками на пломбах или ЗПУ, с пломбами или ЗПУ, не предусмотренными Правилами, а также с неправильно наложенными пломбами или ЗПУ запрещается. В этих случаях железнодорожная станция вправе отказать в приеме груза к перевозке.

14. В случае оформления железнодорожной станцией коммерческого акта порядок приложения к нему пломб или ЗПУ устанавливается Белорусской железной дорогой.

15. В соответствии с [пунктом 49](#) Устава пломбы, пломбировочные тиски, а также бечева или проволока для пломбирования вагонов и контейнеров, ЗПУ приобретаются у организаций Белорусской железной дороги грузоотправителями за плату в соответствии с [прейскурантом N 10-01](#) на грузовые железнодорожные перевозки во внутривнутриреспубликанском сообщении (Тарифное руководство N 1 Белорусской железной дороги), утвержденным постановлением Министерства экономики Республики Беларусь от 8 января 2002 г. N 3 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2002 г., N 17, 8/7704).

Применение для пломбирования вагонов, контейнеров пломб или ЗПУ и закруток, изготовленных и приобретенных в нарушение требований Правил, не допускается.

Порядок обеспечения грузоотправителей, грузополучателей пломбами, ЗПУ, пломбировочными тисками, бечевой или проволокой для пломбирования вагонов, контейнеров, рассмотрения предложений по применению других типов пломб или ЗПУ устанавливается Белорусской железной дорогой.

16. Порядок хранения и использования пломб, ЗПУ, пломбировочных тисков устанавливается на железнодорожных станциях начальником железнодорожной станции, у грузоотправителя, грузополучателя - руководителем организации.

17. Пломбы или ЗПУ устанавливаются:

на универсальном крытом вагоне - на накладках дверей с каждой стороны вагона - по одной пломбе или ЗПУ;

на специализированном изотермическом вагоне (рефрижераторном или вагоне-термосе):

постройки Германии (завод Дессау) - на дверях, оборудованных нажимной плитой и рычагом запорного устройства, с каждой стороны вагона - по одной пломбе или ЗПУ;

постройки Брянского машиностроительного завода - на дверях, оборудованных нижними ушками для пломбирования, с каждой стороны вагона - по одной пломбе или ЗПУ;

на цистерне - на крышке верхнего загрузочного люка - по одной пломбе или ЗПУ, за исключением случаев, когда особый порядок пломбирования предусмотрен правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования отдельных видов грузов;

на крытом вагоне-хоппере для зерна - на узел каждого штурвала разгрузочного люка и штанги, фиксирующей загрузочные люки, - по одной пломбе или ЗПУ;

на крытом вагоне-хоппере для минеральных удобрений - на узел каждого разгрузочного устройства и штанги, фиксирующей загрузочные люки, - по одной пломбе или ЗПУ;

на крытом вагоне-хоппере для цемента - на узел каждого штурвала разгрузочного люка и на каждый загрузочный люк - по одной пломбе или ЗПУ;

на крытом вагоне для перевозки легковых автомобилей - на узлах дверей каждой торцевой площадки и переездной площадки - по одной пломбе или ЗПУ;

на универсальных контейнерах - по одной пломбе или ЗПУ на рукоятку, расположенную слева на правой створке двери, закрывающейся последней.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

18. На вагонах, контейнерах других типов установка пломб или ЗПУ производится на места или узлы, специально предусмотренные для их пломбирования.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

Для обеспечения сохранности перевозимых грузов с учетом конструкции и состояния узлов дверей, люков вагонов и контейнеров Белорусская железная дорога может устанавливать иной порядок их пломбирования.

19. В случае оборудования универсальных крытых и изотермических вагонов дополнительными пломбировочными устройствами в верхней части двери ЗПУ накладываются только на основные устройства для пломбирования.

20. Закрутки устанавливаются на все типы вагонов и контейнеров при применении пломб, а также при перевозках грузов в вагонах без пломб или ЗПУ согласно [пункту 5](#) Правил в порядке, предусмотренном в [пункте 17](#) Правил.

21. Пломбы, навешиваемые на вагон, контейнер, должны иметь следующие знаки:

при пломбировании железнодорожной станцией: полное или сокращенное наименование железнодорожной станции отправления; сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ); контрольные знаки (одна буква и три цифры); номер пломбировочных тисков;

при пломбировании грузоотправителем: полное или сокращенное наименование грузоотправителя; полное или сокращенное наименование железнодорожной станции отправления; сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ).

Грузоотправитель может предусматривать нанесение на пломбах контрольных знаков.

22. ЗПУ независимо от того, кем производится пломбирование - грузоотправителем или железнодорожной станцией, должны иметь следующие знаки:

буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ);

индивидуальный контрольный знак из семи цифр;

товарный знак организации-изготовителя;

последние две цифры года выпуска ЗПУ;

название ЗПУ.

Дополнительно может наноситься сокращенное наименование железнодорожной станции отправления и отправителя.

Применение ЗПУ с одинаковыми, а также неясными и неполными индивидуальными контрольными знаками не допускается.

23. ЗПУ с нанесенными на них контрольными знаками подлежат учету изготовителем, организацией Белорусской железной дороги, грузоотправителем, грузополучателем.

Приложение 1
к Правилам пломбирования
вагонов и контейнеров на
железнодорожном транспорте
общего пользования

ТИП ПЛОМБ, ПОРЯДОК ПЛОМБИРОВАНИЯ ВАГОНОВ, КОНТЕЙНЕРОВ ПЛОМБАМИ

1. Для пломбирования вагонов и контейнеров применяются свинцовые пломбы с камерой или двумя параллельными отверстиями (типоразмер 7 x 16,5) в соответствии с ГОСТ 30269-95 "Пломбы свинцовые. Общие технические условия" и термически обработанная проволока для пломбирования диаметром 0,6 - 0,7 мм по ГОСТ 3282-74 "Проволока стальная низкоуглеродистая общего назначения".

Проволока, применяемая для навешивания свинцовых пломб, предварительно скручивается в две нити из расчета четырех витков на 1 см длины.

2. Перед пломбированием универсального крытого вагона обе дверные накладки укрепляются закрутками из отожженной проволоки длиной 250 - 260 мм, диаметром 6 мм. Проволока для закрутки пропускается так, чтобы ею была охвачена дверная накладка и ушко

стойки вагона, затем оба конца проволоки вставляются в металлическую плашку, которая передвигается по проволоке вплотную к дверной накладке, после чего производится закручивание. Металлическая плашка должна иметь размер 50 x 20 мм, толщину 2 - 4 мм и два отверстия диаметром 7 мм на расстоянии 25 мм друг от друга (рисунок 1).

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 1. Проволочная закрутка с плашкой и пломба на двери крытого вагона:

а - плашка; б - проволочная закрутка с плашкой в незакрученном состоянии; в - проволочная закрутка с плашкой в закрученном состоянии; г - дверная накладка; 1 - проволочная закрутка; 2 - плашка; 3 - пломба

3. Перед пломбированием контейнеров рукоятка, вставленная в скобу (у контейнеров с запорным устройством шпингалетного типа) или закрытая защелкой (у контейнеров с запорным устройством кулачкового типа), укрепляется закруткой из отожженной проволоки диаметром 4 мм, длиной 240 - 250 мм.

У контейнеров массой брутто 3 и 5 тонн с запорным устройством шпингалетного типа проволока пропускается через горизонтально расположенные отверстия скобы над рукояткой и закручивается вверх до конца (рисунок 2).

У контейнеров массой брутто 3 и 5 тонн с запорным устройством кулачкового типа проволока пропускается через два отверстия в правой части рукоятки и правое отверстие защелки (в закрытом положении) и закручивается вверх до конца (рисунок 3).

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 2.
Проволочная закрутка и пломба на правой створке двери контейнеров массой брутто 3 и 5 т с замком шпингалетного типа: 1 - проволочная закрутка; 2 - пломба; 3 - скоба; 4 - рукоятка

Рисунок 3.
Проволочная закрутка и пломба на правой створке двери контейнеров массой брутто 3 и 5 т с замком кулачкового типа: 1 - проволочная закрутка; 2 - пломба; 3 - защелка; 4 - рукоятка

Рисунок 4.
Проволочная закрутка и пломба на левом запорном устройстве правой створки двери контейнеров массой брутто 10, 20 и 30 т: 1 - рукоятка; 2 - защелка; 3 - проволочная закрутка; 4 - пломба

4. Проволочная закрутка накладывается при пломбировании всех типов вагонов, контейнеров свинцовыми пломбами, а также при перевозках грузов без пломб, когда пломбирование не обязательно. Ее наложение производится специальной металлической пластинкой-воротком с двумя рукоятками и двумя отверстиями диаметром 7 - 10 мм и расстоянием между ними 30 - 35 мм; длина воротка - 300 мм.

5. При навешивании пломбы на контейнер проволока пропускается в два оборота через отверстие на рукоятке и скобе запорного устройства шпингалетного типа (рисунок 2) или через отверстие на рукоятке и защелке запорного устройства кулачкового типа (рисунки 3 и 4); в обоих случаях в закрытом положении запорного устройства.

6. Навешивание на вагоны свинцовых пломб с двумя параллельными отверстиями должно производиться в следующем порядке:

один конец пломбировочной бечеvy продевается через пломбу с последовательным прохождением бечеvy по обоим отверстиям (рисунок 5а);

свободный длинный конец проволоки пропускается в два оборота сквозь ушко дверной накладки и стойки дверного проема, а затем через одно и второе отверстия пломбы (рисунок 5б). После этого пломба приложением небольшого усилия направлением вниз устанавливается на бечеve, а затем зажимается тисками (рисунок 5в).

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 5. Порядок навешивания свинцовых пломб с двумя параллельными отверстиями

Рисунок 6. Порядок навешивания свинцовых пломб с камерой

7. При навешивании свинцовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия пломбы, скручиваются в 2 - 3 витка (рисунок 6а) и витки втягиваются в камеру пломбы с последующим зажимом их тисками (рисунок 6б).

8. При пломбировании вагона образуемая между ушками дверной накладки вагона и пломбой петля из проволоки должна быть не более 45 мм, при пломбировании крышки колпака цистерны - не более 25 мм.

При навешивании пломб на контейнеры расстояние от пломбы до нижней части скобы запорного механизма устройства шпингалетного типа или до нижней части рукоятки запорного устройства кулачкового типа не должно превышать 25 мм (рисунки 2, 3 и 4).

Концы проволоки должны выходить из пломбы на 10 - 15 мм.

9. Пломбы сжимаются тисками так, чтобы оттиски с обеих сторон получились четкими и ясными, а проволоку нельзя было вытащить из пломбы. После сжатия тисками каждая пломба должна быть тщательно осмотрена и в случае обнаружения дефектов (например, нечитаемость знаков, срез знаков) заменена другой.

Расстояние между рабочими поверхностями платиков пломбировочных тисков должно быть не менее 2 мм.

10. Контрольные знаки пломб должны иметь буквенные и цифровые обозначения, нумерация которых производится в последовательном порядке от 001 до 999.

Пломбы, навешиваемые на вагон, контейнер, должны иметь одинаковые контрольные знаки. Пломбирование разных вагонов, контейнеров пломбами с одними и теми же контрольными знаками в течение данных суток не допускается.

При наличии контрольных знаков на пломбировочных тисках грузоотправителя вагоны, контейнеры могут пломбироваться без изменения контрольных знаков.

Приложение 2
к Правилам пломбирования
вагонов и контейнеров на
железнодорожном транспорте
общего пользования

ТИП ЗПУ, ПОРЯДОК ПЛОМБИРОВАНИЯ ВАГОНОВ, КОНТЕЙНЕРОВ ЗПУ

1. Для пломбирования вагонов и контейнеров применяется ЗПУ типа "Блок-Гарант".

2. ЗПУ "Блок-Гарант" (рисунок 1) представляет собой моноблочную конструкцию, состоящую из корпуса с блокирующим устройством и троса (гибкого элемента), имеющего длину 350 мм или 450 мм и диаметр 5,2 мм. Один конец троса закреплен в корпусе ЗПУ.

3. При пломбировании вагонов и контейнеров ЗПУ "Блок-Гарант" свободный конец троса пропускается через отверстие запорного устройства вагона или контейнера с последующим продеванием через корпус ЗПУ и затягиванием до полного соприкосновения корпуса с элементами запорного устройства вагона или контейнера, то есть образования петли минимального размера.

4. После установки ЗПУ производится проверка надежности замыкания попыткой вручную переместить корпус ЗПУ по тросу в обратном направлении. При исправном ЗПУ обратный ход

корпуса ЗПУ относительно троса исключается. ЗПУ навешивается так, чтобы просматривались контрольные знаки.

5. ЗПУ "Блок-Гарант" с длиной гибкой части 350 мм устанавливаются на универсальные крытые вагоны (рисунок 2), рефрижераторные вагоны (рисунки 3 и 4), цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа (рисунки 5 и 6), вагоны-хопперы (рисунок 9), крытые вагоны для перевозки легковых автомобилей (рисунок 10), контейнеры (рисунок 11).

ЗПУ "Блок-Гарант" с длиной гибкой части 450 мм устанавливаются на цистерны с крышками люков ригельного типа (рисунки 7 и 8).

6. ЗПУ "Блок-Гарант" устанавливаются на цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа: со специальными проушинами или на месте одного снятого барашка, расположенного непосредственно у ручки крышки люка цистерны.

Установка ЗПУ "Блок-Гарант" на цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа со специальными проушинами (рисунок 5) производится путем пропускания троса через совмещенные отверстия проушин крышки люка и горловины цистерны с последующим продеванием через корпус ЗПУ и затягиванием до образования петли минимального размера.

Установка ЗПУ "Блок-Гарант" на цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа вместо одного снятого барашка (рисунок 6) производится после затяжки семи стяжных болтов путем пропускания троса через отверстия в ушке шарнира и вновь просверленные отверстия в скобе крышки люка цистерны с последующим продеванием через корпус ЗПУ и затягиванием до образования петли минимального размера.

Установка ЗПУ "Блок-Гарант" на цистерны с крышками загрузочных люков ригельного типа (рисунок 7) производится путем пропускания троса под ригель с внутренней стороны откидного болта в отверстие ушка для пломбирования крышки люка цистерны с последующим продеванием через корпус ЗПУ и затягиванием до образования петли минимального размера.

Допускается установка ЗПУ "Блок-Гарант" согласно рисунку 8.

7. Снятие ЗПУ "Блок-Гарант" с вагонов, контейнеров производится путем перекусывания троса с помощью кусачек, ножниц.

8. В случае оформления несохранных перевозок ЗПУ прикрепляется к коммерческому акту.

а) в замкнутом состоянии

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

б) в разомкнутом состоянии

- 1 – корпус;
- 2 – бирка;
- 3 – трос;
- 4 – наименование ЗПУ;
- 5 – товарный знак изготовителя;
- 6 – последние две цифры года изготовления изделия;
- 7 – семизначный контрольный номер;
- 8 – сокращенное буквенное наименование железной дороги (БЧ)

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 1. ЗПУ "Блок-Гарант"

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 2. Способ пломбирования крытых вагонов

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 3. Способ пломбирования рефрижераторных вагонов
завода Дессау и автономных рефрижераторных вагонов

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 4. Способ пломбирования рефрижераторных вагонов БМЗ

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 5. Способ пломбирования цистерн с крышками
загрузочных люков барашкового типа
со специальными проушинами

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 6. Способ пломбирования цистерн с крышками
загрузочных люков барашкового типа с установкой ЗПУ
взамен одного барашка

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 7. Способ пломбирования цистерн с крышками
загрузочных люков ригельного типа с одной проушиной

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 8. Способ пломбирования цистерн с крышками
загрузочных люков ригельного типа с двумя проушинами

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 9. Способ пломбирования вагонов-хопперов

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 10. Способ пломбирования крытых вагонов для
перевозки легковых автомобилей

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рисунок 11. Способ пломбирования контейнеров

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЗАПОРНО-ПЛОМБИРОВОЧНЫМ УСТРОЙСТВАМ

1. Назначение и область применения

1.1. Запорно-пломбировочные устройства (далее - ЗПУ) предназначены для запираания и пломбирования контейнеров и вагонов, подлежащих пломбированию в соответствии с требованиями правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, и должны исключать доступ к перевозимому грузу без повреждения ЗПУ.

1.2. ЗПУ, предназначенные для запираания и одновременного пломбирования специализированных железнодорожных цистерн при перевозке сжиженных газов, кислот и других жидких химических продуктов, должны обеспечивать контроль и защиту от несанкционированного проникновения к перевозимому грузу через запираемые устройства (загрузочные люки) специализированных цистерн.

2. Технические требования

2.1. ЗПУ должны соответствовать конструкции запорных элементов грузовых вагонов, контейнеров.

ЗПУ, предназначенные для запираания и пломбирования специализированных железнодорожных цистерн со сжиженными газами, кислотами и другими жидкими химическими продуктами, должны соответствовать запорным элементам специализированных цистерн с диаметром пломбировочных отверстий не менее 2,5 мм и не более 6 мм.

2.2. Конструкция ЗПУ должна обеспечить:

одноразовое использование ЗПУ и его составных элементов;

возможность размыкания ЗПУ без разрушения хотя бы одного из видимых элементов;

усилие размыкания не менее:

для вагонов (кроме специализированных железнодорожных цистерн, предназначенных для перевозки сжиженных газов, кислот и других жидких химических продуктов)

- 18 кН (1,8 тс);

для специализированных железнодорожных цистерн, предназначенных для перевозки сжиженных газов, кислот и других жидких химических продуктов,

- 3,5 кН (0,35 тс);

для контейнеров

- 12 кН (1,2 тс);

усилие замыкания ЗПУ с жестким блокирующим элементом не более 30 кН;

усилие замыкания не более 70 Н (7 кгс);

возможность снятия ЗПУ со специализированных железнодорожных цистерн, предназначенных для перевозки сжиженных газов, кислот и других жидких химических продуктов, с помощью неискрящего инструмента, рабочие детали которого должны быть обильно смазаны тавотом, солидолом или другой смазкой;

поверхностную твердость металлических элементов ЗПУ стержневых конструкций, которые в случаях несанкционированного вскрытия в наибольшей степени подвержены разрушению обычным инструментом, не менее 40 HRC;

работоспособность при воздействии механических нагрузок (толчки, удары, вибрация), возникающих в эксплуатационных условиях работы железнодорожных грузовых вагонов и при производстве погрузо-разгрузочных работ с контейнерами;

невозможность повторного использования ЗПУ в случае вскрытия;

невозможность вскрытия ЗПУ без видимых следов повреждения инструментами массового использования: слесарной ножовкой, кусачками, плоскогубцами, отверткой, гаечным ключом, молотком, гвоздодером, ломом, кувалдой;

невозможность подделки непосредственно у вагона или контейнера любой из составных элементов ЗПУ, находящихся в замкнутом положении;

возможность визуального или ручного контроля состояния ЗПУ в замкнутом положении;

возможность снятия специальными устройствами: съемниками, клещами-кусачками, ножницами для резки каната и подобными инструментами;
возможность установки вручную или простейшими инструментами;
нанесение информации, предусмотренной Правилами;
четкость наносимой информации и сохранность ее в период эксплуатации ЗПУ;
размещение в совмещенных отверстиях запирающих устройств вагонов и контейнеров и надежное его удержание;

защиту от умышленного внесения малозаметных, устранимых или поддающихся маскировке изменений перед установкой на подвижной состав с целью создания условий для несанкционированного размыкания и повторной установки ЗПУ;

при приложении допускаемых нагрузок (растягивающих и крутящих) к ЗПУ с гибким блокирующим элементом (канатного типа), находящемся в замкнутом состоянии, как в процессе эксплуатации, так и при испытаниях, суммарное увеличение петли ЗПУ вследствие деформации (удлинения) гибкого элемента и возможного перемещения запирающего (фиксирующего) элемента ЗПУ, не более 20 мм.

3. Условия эксплуатации

3.1. По условиям эксплуатации в части воздействия климатических факторов ЗПУ должны изготавливаться в исполнении УХЛ 1 ГОСТ 15150-69 (температура окружающего воздуха от минус 60 град. С до плюс 55 град. С, относительная влажность 100% при 25 град. С).

3.2. По условиям эксплуатации в части воздействия механических факторов ЗПУ должны выдержать механические нагрузки, действующие на устройства, закрепленные на обрессоренных частях грузовых вагонов и на изделия, перевозимые автотранспортом.

Характеристики вибрационных параметров воздействия при эксплуатации:

диапазон частот, Гц	- 1 - 200;
амплитудные значения ускорения в направлении воздействия, м/кв.с (g):	
в вертикальном	- 30 (3,0);
в горизонтальном	- 30 (3,0).

Характеристики параметров ударных воздействий (многократные удары) в условиях эксплуатации:

максимальное ускорение в направлении воздействия, м/кв.с (g):	
вертикальном	- 150 (15);
горизонтальном	- 150 (15);
длительность действия ударного ускорения в направлении воздействия, мс	- 2 - 15.

Характеристики параметров ударных воздействий (одиночные удары) в условиях эксплуатации:

максимальное ускорение в горизонтальном направлении воздействия, м/кв.с (g)	- 30 (3,0);
длительность действия ударного ускорения в направлении воздействия, мс	- 10 - 60.

4. Требования к технологичности

Конструкция ЗПУ должна быть рассчитана на массовое производство с минимальными затратами труда, материалов, денежных средств.

5. Эргономические требования

5.1. ЗПУ должны иметь минимально возможные габаритные размеры и массу.

5.2. ЗПУ должны иметь удобные и безопасные внешние формы, не травмирующие руки при работе с ними.

5.3. Конструкция ЗПУ должна обеспечивать удобство запираения и осмотра с рампы, подставки, приставной лестницы, с земли, в том числе проверки замкнутого состояния на железнодорожных станциях в пути следования.

5.4. В случае замыкания ЗПУ с помощью инструмента усилие на его рукоятках должно быть не более 150 Н (15 кгс).

5.5. Усилие, которое необходимо развивать на рукоятках специальных устройств, для снятия ЗПУ должно быть не более 200 Н (20 кгс).

5.6. Наносимая на ЗПУ информация должна быть легко считываемой с расстояния 1 м в условиях обычной освещенности и в условиях искусственной освещенности не менее 50 лк.

6. Требования к надежности

ЗПУ должны сохранять работоспособность и удовлетворять техническим требованиям в течение 12 месяцев со времени их наложения и 24 месяцев со дня изготовления, в том числе при доставке грузов в районы Крайнего Севера России с последующим хранением грузов в транспортных средствах на открытом воздухе.

7. Требования к безопасности

Конструкция ЗПУ должна обеспечивать безопасную работу людей, взрыво- и пожаробезопасность. При снятии ЗПУ недопустимо возникновение искр во избежание возгорания или взрыва перевозимого груза.

8. Требования к маркировке

8.1. На неразрушающий элемент ЗПУ должна наноситься информация, предусмотренная Правилами.

8.2. Номер и текстовая информация должны наноситься на ЗПУ шрифтом, все параметры которого должны быть представлены в конструкторской документации на ЗПУ.

Приложение 4
к Правилам пломбирования
вагонов и контейнеров на
железнодорожном транспорте
общего пользования

ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗКА КОТОРЫХ В ВАГОНАХ И КОНТЕЙНЕРАХ МОЖЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ ЗА СВИНЦОВЫМИ ПЛОМБАМИ

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

Бумага.

Газойль.

Грузы в вагонах-хопперах для зерна.

Грузы в вагонах, контейнерах, у которых конструкция мест или узлов для пломбирования не позволяет установить ЗПУ.

(позиция введена [постановлением](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

Мазуты.

Остатки нефтяные типа К-1.

Смолы синтетические, в вагонах для гранулированных полимеров (бункерного типа).
Тара всякая.
Цемент, перевозимый без упаковки.

Приложение 5
к Правилам пломбирования
вагонов и контейнеров на
железнодорожном транспорте
общего пользования

ПЕРЕЧЕНЬ
ГРУЗОВ, ДОПУЩЕННЫХ К ПЕРЕВОЗКЕ ВО ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКОМ
СООБЩЕНИИ В ВАГОНАХ БЕЗ ПЛОМБ ИЛИ ЗПУ, НО С ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ
ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОВОЛОЧНОЙ ЗАКРУТКИ

Антрацит <*>
Аспид в кусках <*>
Асфальт <*>
Базальт <*>
Барабаны деревянные для наматывания кабеля и проволочных канатов неразобранные и
разобранные
Бентонит (глина бентонитовая) <*>
Битум
Битумен (камень битуминозный) <*>
Бой гипсовый, глиняный, гончарный, графитный, кирпичный, стеклянный, фарфоровый,
фаянсовый, шамотовый <*>
Бокситы
Выжимки (жмыхи) дубильные <*>
Гажа (мергель гипсовый) <*>
Глина всякая <*>
Глинозем сернокислый в кусках <*>
Грязь минеральная для ванн
Гудрон
Диатомит (земля инфузорная) <*>
Доломит обожженный и сырой металлургический
Жернова
Земля, кроме красильной <*>
Зола всякая <*>
Изгарь всякая <*>
Камень всякий <*>
Камыш
Кессоны стальные
Кирпич толченый и молотый <*>
Клинкер цементный <*>
Колосники
Концентраты рудные (кроме вольфрамовых, оловянных, редких металлов, свинцовых,
цинковых, шеелитовых)
Кора всякая <*>
Корунд природный в кусках
Кость простая сырая не в деле <*>

Лоза, раkitник (прутья ивовые)
Лузга всякая <*>
Макулатура <*>
Мел всякий <*>
Нефтебитум
Обрезки резиновые, роговые <*>
Огарки всякие
Опилки древесные <*>
Отходы асбестовые, асбошиферные, шиферные лесной и химической промышленности
Пегматит
Пек всякий <*>
Плиты камышитовые, гипсовые, прессованные из отходов древесины, торфоизоляционные
Полугудрон
Порошок асбошиферный, асфальтовый, известковый, шамотовый <*>
Порошок магнезитовый металлургический <*>
Початки кукурузные обмолоченные <*>
Пыль колошниковая (рудная) <*>
Ракушечник, ракушка морская и речная (строительные) <*>
Смола древесная, каменноугольная, нефтяная, сланцевая
Солома
Соль каменная, поваренная нерасфасованная
Стружка древесная <*>
Торф и торфяная продукция <*>
Тигли графитные битые
Тростник
Тряпье (ветошь)
Тюбинги
Уголь каменный, костяной, древесный <*>
Удобрения минеральные, перевозимые без упаковки
Утильсырье, за исключением отходов трикотажных
Флюсы
Шквар (остатки стекольного производства)
Шлам всякий <*>
Шпильки бумажные старые <*>
Штыб
Щиты деревянные (кроме хлебных и овощных щитов и решеток для перевозки скота),
камышитовые
Другие грузы, перевозка которых допускается на открытом подвижном составе, кроме
лесных грузов и дров

<*> Относится к перевозке грузов в упаковке в крытых вагонах.