

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

(в ред. постановлений Минтранса от 15.12.2010 N 92,
от 21.03.2012 N 21, от 13.07.2015 N 33)

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

(п. 1 в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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.

Способы наложения пломб, ЗПУ приведены в [приложении 1](#) к настоящим Правилам. Использование для пломбирования вагонов, контейнеров пломб, ЗПУ, не указанных в [приложении 1](#) к настоящим Правилам, не допускается.

(часть третья п. 2 в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

При перевозке в международном сообщении в страны СНГ, Грузию, Литовскую Республику, Латвийскую Республику, Эстонскую Республику ЗПУ, указанные в [пункте 27](#) настоящих Правил, используются при условии согласования их применения перевозчиком, в том числе государственным объединением "Белорусская железная дорога" (далее - Белорусская железная дорога) в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, с перевозчиками других государств, участвующими в перевозке.

(часть четвертая п. 2 введена постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

4. В соответствии с [пунктом 49](#) Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного [постановлением](#) Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. N 1196 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 1999 г., N 67, 5/1506; Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 18.07.2015, 5/40785), загруженные крытые вагоны (в том числе специализированные), цистерны должны быть опломбированы пломбами или ЗПУ:

(в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

перевозчика, если груз погружен перевозчиком;

(в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. постановлений Минтранса от 15.12.2010 [N 92](#), от 13.07.2015 [N 33](#))

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

Опломбирование пломбами или ЗПУ порожних вагонов, контейнеров осуществляется:

после слива (выгрузки) груза из цистерны, если цистерна согласно соответствующим правилам перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемым в порядке, установленном законодательством, должна перевозиться по полным перевозочным документам;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 [N 33](#))

в отношении порожних специализированных контейнеров;

после выгрузки специализированных изотермических вагонов, вагонов-термосов, крытых вагонов с утепленным кузовом, ИВ-термосов и рефрижераторных контейнеров;

при отправлении вагонов крытого типа на дезинфекцию по второй и третьей категории в соответствии с предписаниями государственного ветеринарного надзора;

после проведения очистки, промывки и дезинфекции крытых вагонов с утепленным кузовом, ИВ-термосов, вагонов-термосов;

после выгрузки и очистки от остатков опасных грузов в случаях, предусмотренных правилами перевозок опасных грузов, утверждаемыми в установленном порядке.

(часть четвертая п. 5 введена [постановлением](#) Минтранса от 21.03.2012 [N 21](#))

Порожние вагоны запираются закрутками в случае:

отправления вагонов крытого типа на дезинфекцию по первой категории;

если вагоны крытого типа оснащены дополнительным съемным или несъемным оборудованием.

(часть пятая п. 5 введена [постановлением](#) Минтранса от 21.03.2012 [N 21](#))

Пломбирование пломбами или ЗПУ и запирание закрутками порожних вагонов, контейнеров осуществляется:

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 21.03.2012 [N 21](#))

перевозчиком, если выгрузка грузов обеспечивается перевозчиком;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 [N 33](#))

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:

перевозчиком, если погрузка грузов обеспечивается перевозчиком;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 [N 33](#))

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 ЗПУ перевозчика либо организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 [N 33](#))

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

В целях обеспечения идентификации вагонов, контейнеров, перевозимых грузов перевозчик может предоставлять таможенным органам или иным контролирующим (надзорным) органам пломбы, ЗПУ.

Расходы перевозчика на предоставление пломб или ЗПУ таможенным органам или иным контролирующим (надзорным) органам, а также расходы на пломбы или ЗПУ при пломбировании перевозчиком вагонов, контейнеров в случае их вскрытия возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей.

(п. 7 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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 иными контролирующими (надзорными) органами составляется акт вскрытия вагона, контейнера или груза в порядке, предусмотренном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми в соответствии с законодательством.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

9. В случае вскрытия вагона, контейнера для осуществления перевозчиком на основании [пункта 31](#) Устава железнодорожного транспорта общего пользования проверки правильности сведений, указанных грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная), в том числе выборочной проверки массы груза, должен присутствовать представитель грузоотправителя, который по окончании проверки осуществляет пломбирование вагона, контейнера.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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 допускается не производить полную замену пломб или ЗПУ, а ограничиться заменой только пломбы или ЗПУ, снятие которых было произведено для осуществления проверки.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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 (если отправителем не подтверждена принадлежность ему пломб или ЗПУ, обнаруженных на вагоне, контейнере).

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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 настоящими Правилами, а также с неправильно наложенными пломбами или ЗПУ запрещается. В этих случаях перевозчик вправе отказать в приеме груза к перевозке.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

14. В случае оформления перевозчиком коммерческого акта порядок приложения к нему пломб или ЗПУ устанавливается правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми в соответствии с законодательством.

(п. 14 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

15. В соответствии с [пунктом 49](#) Устава железнодорожного транспорта общего пользования грузоотправители за плату используют пломбы, проволоку для пломбирования вагонов и контейнеров, ЗПУ, предоставляемые перевозчиком, осуществляющим перевозку.

(часть первая п. 15 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

Порядок обеспечения грузоотправителей пломбами, ЗПУ, проволокой для пломбирования вагонов, контейнеров, учета ЗПУ определяется перевозчиком. Для национальных (общесетевых) перевозчиков данный порядок, а также порядок рассмотрения предложений по применению других типов пломб или ЗПУ устанавливается Белорусской железной дорогой.

(часть третья п. 15 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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)

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)

Для обеспечения сохранности перевозимых грузов с учетом конструкции и состояния узлов дверей, люков вагонов и контейнеров перевозчик может устанавливать иной порядок их пломбирования. Для национальных (общесетевых) перевозчиков данный порядок устанавливается Белорусской железной дорогой.

(часть вторая п. 18 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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](#) настоящих Правил в порядке, предусмотренном в [пункте 17](#) настоящих Правил.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

полное или сокращенное наименование железнодорожной станции отправления;

сокращенное наименование Белорусской железной дороги;

контрольные знаки (одна буква и три цифры);

при пломбировании перевозчиком - сокращенное наименование перевозчика. При пломбировании национальным (общесетевым) перевозчиком указывается сокращенное наименование Белорусской железной дороги - БЧ;

при пломбировании грузоотправителем - сокращенное наименование грузоотправителя.

(п. 21 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

- сокращенное наименование Белорусской железной дороги - БЧ;
- контрольный знак (не менее шести знаков);
- товарный знак организации-изготовителя;
- последние две цифры года выпуска ЗПУ;
- название (тип) ЗПУ.

Дополнительно может наноситься наименование железнодорожной станции отправления и отправителя, при необходимости - сокращенное.

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

(п. 22 в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

23. ЗПУ с нанесенными на них контрольными знаками подлежат учету изготовителем, перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

24. 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.

(п. 24 введен [постановлением](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

25. 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 были охвачены 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](#) приложения 1 к настоящим Правилам).

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.

При навешивании пломбы на контейнер проволока пропускается в два оборота через отверстие на рукоятке и защелке запорного устройства кулачкового типа ([рисунок 2](#) приложения 1 к настоящим Правилам) в закрытом положении запорного устройства.

(п. 25 введен [постановлением](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

26. 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 3а](#) приложения 1 к настоящим Правилам);

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 3б](#) приложения 1 к настоящим Правилам). После этого пломба приложением небольшого усилия направлением вниз устанавливается на бечеve, а затем зажимается тисками ([рисунок 3в](#) приложения 1 к настоящим Правилам).

При навешивании свинцовых пломб с камерой концы проволоки пропускаются через входные отверстия пломбы, скручиваются в 2 - 3 витка ([рисунок 4а](#) приложения 1 к настоящим Правилам) и витки втягиваются в камеру пломбы с последующим зажимом их тисками ([рисунок 4б](#) приложения 1 к настоящим Правилам).

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 рукоятки запорного устройства кулачкового типа не должно превышать 25 мм (рисунки 2 приложения 1 к настоящим Правилам).

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

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.

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.

(п. 26 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

27. Для пломбирования вагонов и контейнеров применяются ЗПУ следующих типов: "Блок-Гарант", "Блок-Гарант М", "Ахова".

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

ЗПУ "Блок-Гарант М" (рисунок 6 приложения 1 к настоящим Правилам) представляет собой моноблочную конструкцию, состоящую из корпуса с блокирующим устройством и троса (гибкого элемента), имеющего длину 500 мм. Один конец троса закреплен в корпусе ЗПУ.

ЗПУ "Ахова" (рисунок 7 приложения 1 к настоящим Правилам) представляет собой моноблочную конструкцию, состоящую из корпуса с блокирующим устройством и троса (гибкого элемента), имеющего длину 450 мм. Один конец троса закреплен в корпусе ЗПУ.

(п. 27 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

28. При пломбировании вагонов и контейнеров ЗПУ 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.

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.

(п. 28 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

29. ЗПУ устанавливаются на универсальные крытые вагоны (рисунок 8 приложения 1 к настоящим Правилам), рефрижераторные вагоны (рисунки 9 и 10 приложения 1 к настоящим Правилам), цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа (рисунки 11 и 12 приложения 1 к настоящим Правилам), вагоны-хопперы (рисунок 15 приложения 1 к настоящим Правилам), крытые вагоны для перевозки легковых автомобилей (рисунок 16 приложения 1 к настоящим Правилам), контейнеры (рисунок 17 приложения 1 к настоящим Правилам).

ЗПУ с длиной гибкой части не менее 450 мм устанавливаются также на цистерны с крышками люков ригельного типа (рисунки 13 и 14 приложения 1 к настоящим Правилам).

(п. 29 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

30. ЗПУ 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 на цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа со специальными проушинами (рисунок 10 приложения 1 к настоящим Правилам) 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 на цистерны с крышками загрузочных люков барашкового типа вместо одного снятого барашка (рисунок 12 приложения 1 к настоящим Правилам) 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 на цистерны с крышками загрузочных люков ригельного типа (рисунок 13 приложения 1 к настоящим Правилам) 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 согласно рисунку 14 приложения 1 к настоящим Правилам.

Снятие ЗПУ с вагонов, контейнеров производится путем перекусывания троса с помощью кусачек, ножниц.

(п. 30 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

31. 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.

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.

(п. 31 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

32. К ЗПУ предъявляются следующие технические требования:

32.1. 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;

32.2. 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 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 любого 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 настоящими Правилами;

четкость наносимой информации и сохранность ее в период эксплуатации ЗПУ;

размещение ЗПУ 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;

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

32.4. по условиям эксплуатации в части воздействия механических факторов ЗПУ должны выдерживать 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;

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

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

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

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.

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

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

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;

32.7. 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;

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

32.9. на неразрушающий элемент ЗПУ должна наноситься информация, предусмотренная настоящими Правилами.

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

(п. 32 введен постановлением Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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

СПОСОБЫ НАЛОЖЕНИЯ ПЛОМБ, ЗПУ

(в ред. постановления Минтранса от 13.07.2015 N 33)

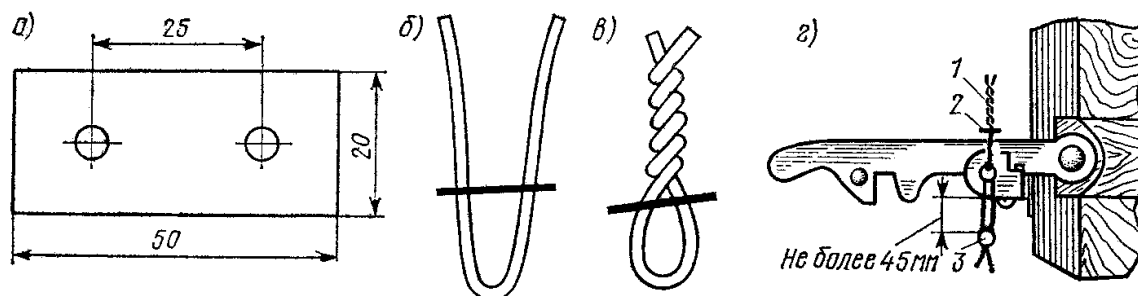


Рисунок 1. Проволочная закрутка с плашкой и пломба на двери крытого вагона:
а - плашка; б - проволочная закрутка с плашкой в незакрученном состоянии;
в - проволочная закрутка с плашкой в закрученном состоянии; г - дверная накладка;
1 - проволочная закрутка; 2 - плашка; 3 - пломба

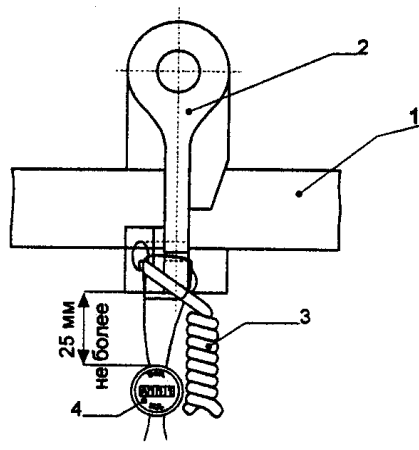


Рисунок 2. Проволочная закрутка и пломба на левом запорном устройстве правой створки двери контейнеров массой брутто 10, 20 и 30 т:
1 - рукоятка; 2 - защелка; 3 - проволочная закрутка; 4 - пломба

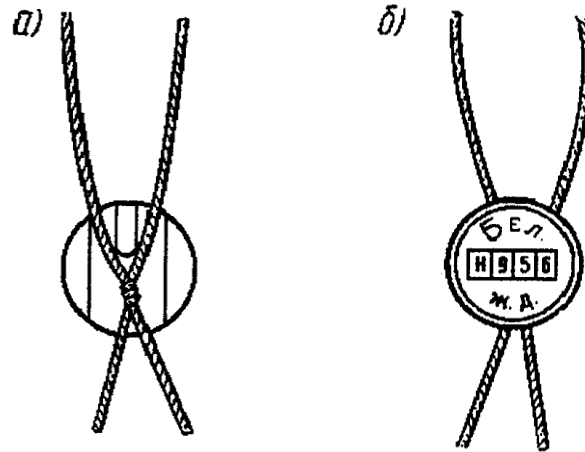
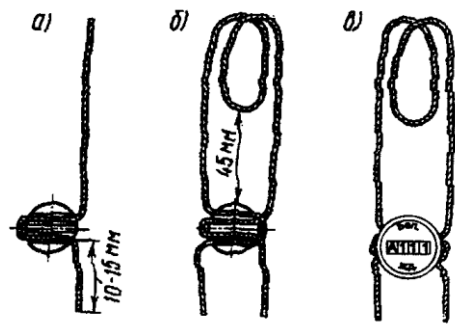
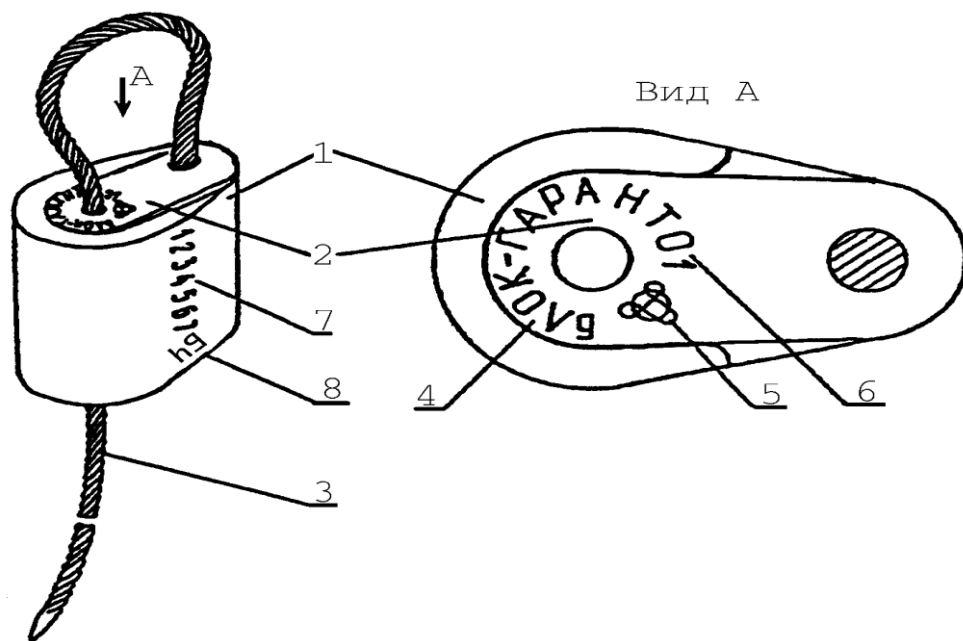


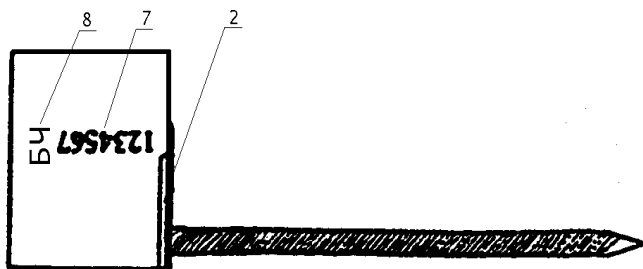
Рисунок 3. Порядок навешивания свинцовых пломб с двумя параллельными отверстиями

Рисунок 4. Порядок навешивания свинцовых пломб с камерой

а) в замкнутом состоянии

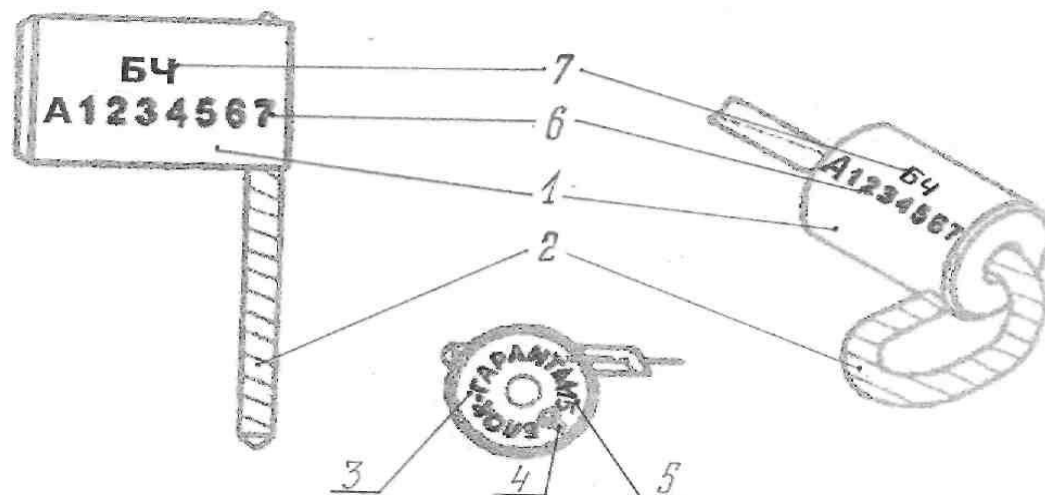


б) в разомкнутом состоянии



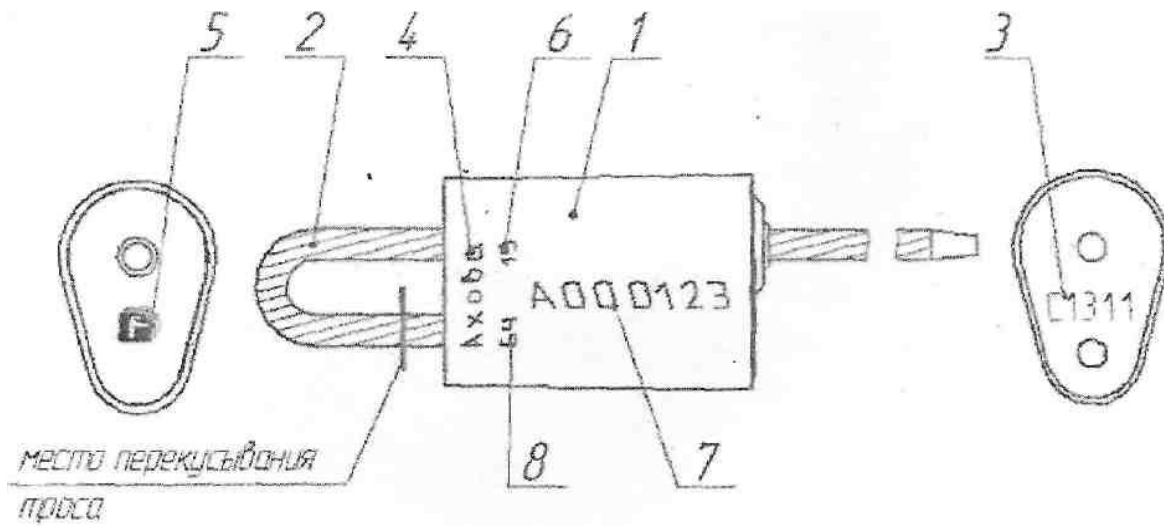
- 1 - корпус;
- 2 - бирка;
- 3 - трос;
- 4 - название (тип) ЗПУ;
- 5 - товарный знак организации - изготовителя ЗПУ;
- 6 - последние две цифры года выпуска ЗПУ;
- 7 - контрольный знак из семи цифр;
- 8 - буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

Рисунок 5. ЗПУ "Блок-Гарант"



- 1 - корпус;
- 2 - трос;
- 3 - название (тип) ЗПУ;
- 4 - товарный знак организации - изготовителя ЗПУ;
- 5 - последние две цифры года выпуска ЗПУ;
- 6 - контрольный знак, состоящий из буквы русского алфавита и семи цифр;
- 7 - буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

Рисунок 6. ЗПУ "Блок-Гарант М"



- 1 - корпус;
- 2 - трос;
- 3 - код типа конструкции ЗПУ;
- 4 - название (тип) ЗПУ;
- 5 - товарный знак организации - изготовителя ЗПУ;
- 6 - последние две цифры года выпуска ЗПУ;
- 7 - контрольный знак, состоящий из буквы русского алфавита и шести цифр;
- 8 - буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

Рисунок 7. ЗПУ "Ахова" (в замкнутом состоянии)

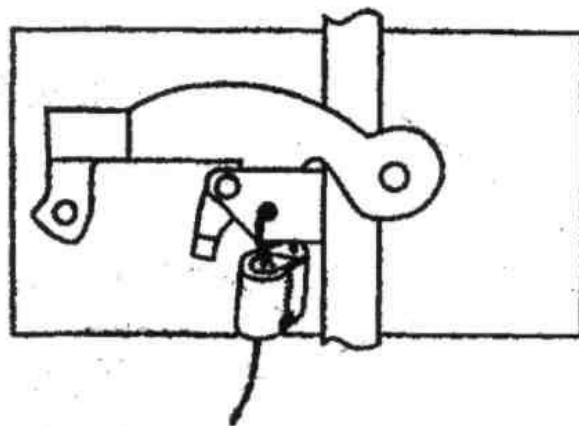


Рисунок 8. Способ пломбирования крытых вагонов

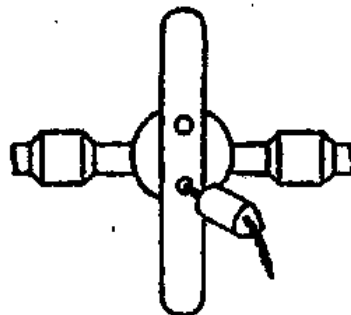


Рисунок 9. Способ пломбирования рефрижераторных вагонов завода Дессау и автономных рефрижераторных вагонов

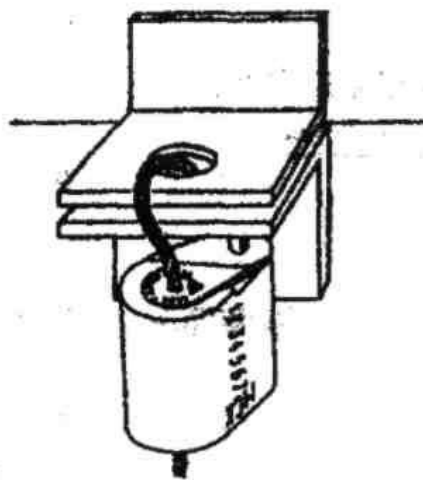


Рисунок 10. Способ пломбирования рефрижераторных вагонов БМЗ

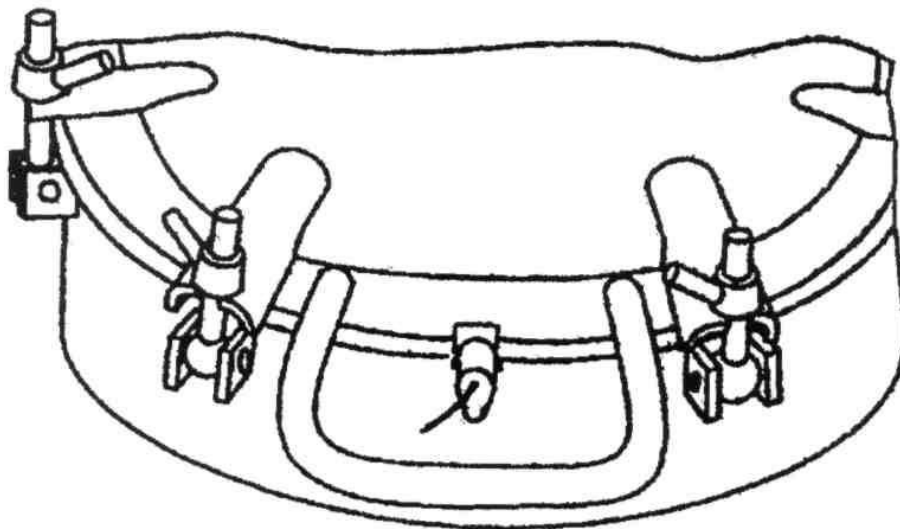


Рисунок 11. Способ пломбирования цистерн с крышками загрузочных люков барашкового типа со специальными проушинами

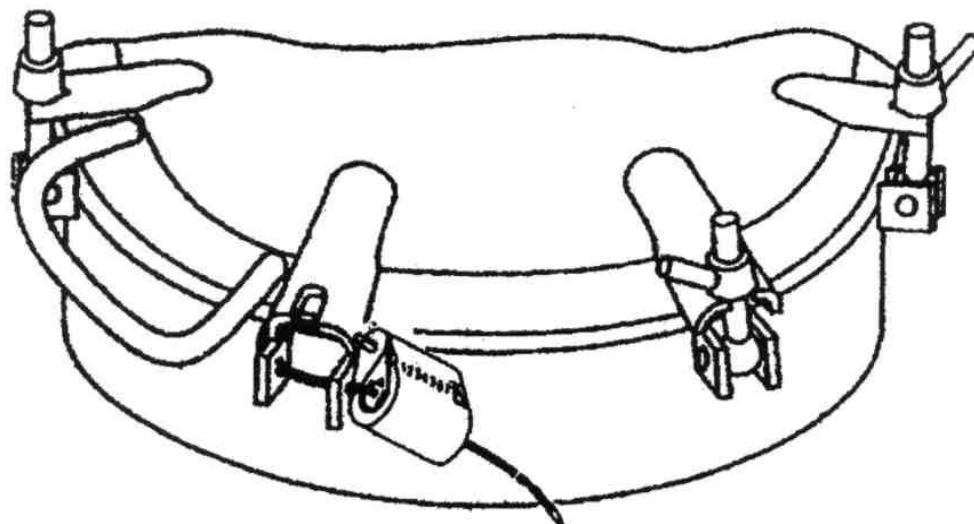


Рисунок 12. Способ пломбирования цистерн с крышками загрузочных люков барашкового типа с установкой ЗПУ взамен одного барашка

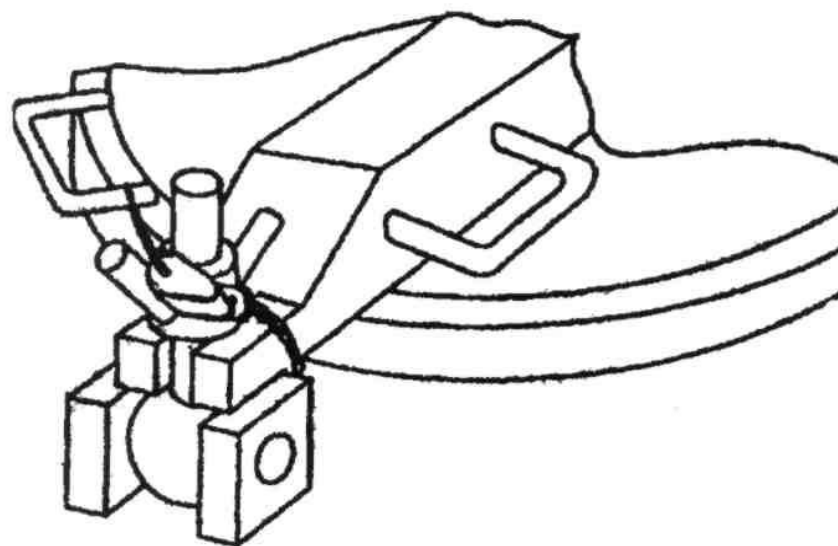


Рисунок 13. Способ пломбирования цистерн с крышками загрузочных люков ригельного типа с одной проушиной

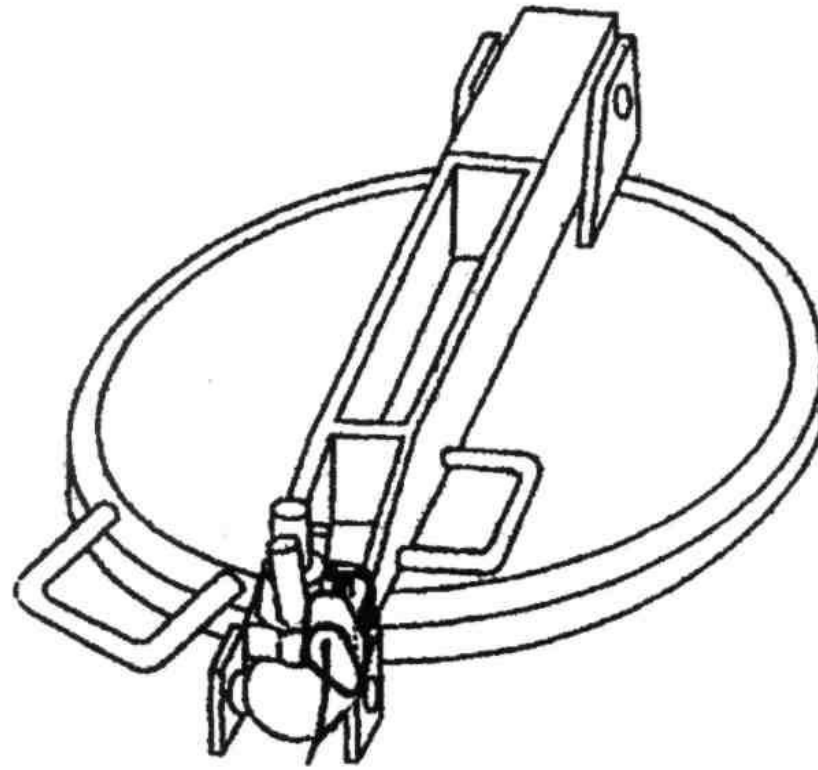


Рисунок 14. Способ пломбирования цистерн с крышками загрузочных люков ригельного типа с двумя проушинами

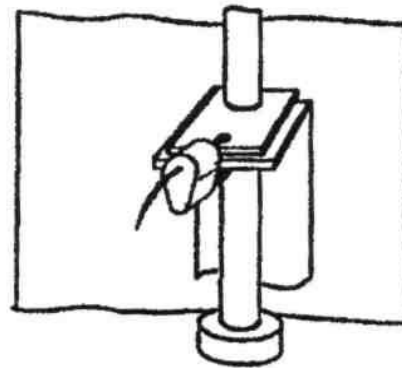
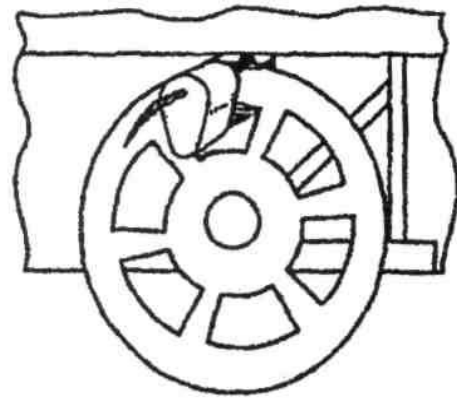


Рисунок 15. Способ пломбирования вагонов-хопперов

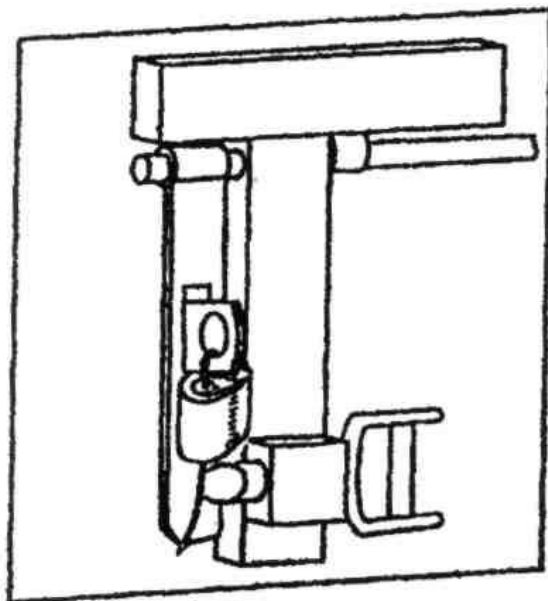


Рисунок 16. Способ пломбирования крытых вагонов для перевозки легковых автомобилей

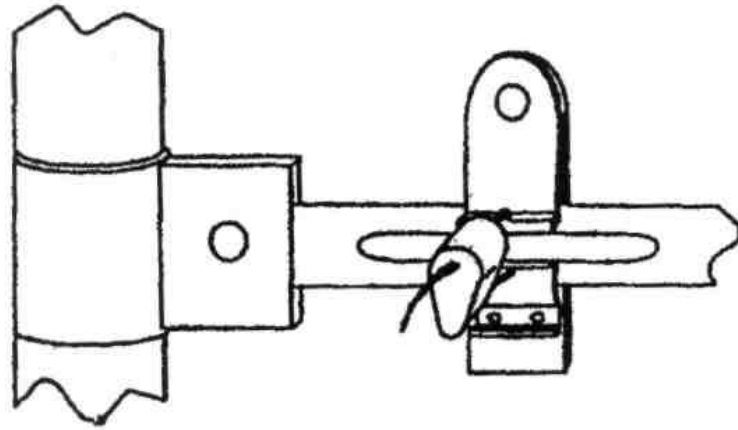


Рисунок 17. Способ пломбирования контейнеров

Приложение 2

Исключено.
(Исключено. - [Постановление](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

Приложение 3

Исключено.
(Исключено. - [Постановление](#) Минтранса от 13.07.2015 N 33)

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 21.03.2012 N 21)

Бумага.
Газойль.
Грузы в вагонах-хопперах.
Грузы в вагонах, контейнерах, у которых конструкция мест или узлов для пломбирования не позволяет установить ЗПУ.
Грузы, указанные в приложении 5 к Правилам, при перевозке в международном железнодорожном сообщении.
Концентрат минеральный "Галит".
Мазуты.
Остатки нефтяные типа К-1.
Смолы синтетические, в вагонах для гранулированных полимеров (бункерного типа).
Специализированные цистерны для перевозки сжиженных газов, кислот и других химических продуктов в цистернах с диаметром пломбировочного отверстия менее 6 мм.
Тара всякая.
Цемент, перевозимый без упаковки.

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 инфузурная) <*>
- 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, ракитник (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 <*>
Пчатки 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.