



# Règlement concernant l'inspection et la sécurité des wagons de marchandises

25 octobre, 1994 (TC O-06-1)



## **PARTIE I – GÉNÉRALITÉS**

1. Titre abrégé
2. Portée
3. Définitions
4. Vérifications de sécurité
5. Qualification des inspecteurs de matériel remorqué
6. Lieux désignés pour les vérifications de sécurité
7. Exigences supplémentaires pour les wagons de marchandises dangereuses
8. Obligation de faire rapport

## **PARTIE II - ORGANES DE WAGON**

9. Roues
10. Essieux
11. Roulements à rouleaux
12. Adaptateurs de roulements à rouleaux
13. Paliers lisses
14. Bogies
15. Caisses
16. Attelages
17. Système de choc et de traction

## **PARTIE III - EXCLUSIONS ET EXCEPTIONS**

18. Exclusions
19. Exceptions

### **ANNEXE 1 -**

Annexe 1 - Inspection au ramassage par quelqu'un d'autre qu'un inspecteur accrédité de matériel remorqué

## **PARTIE I – GÉNÉRALITÉS**

### **1. TITRE ABRÉGÉ**

Pour des raisons de commodité, le présent document peut s'appeler *Règlement sur la sécurité des wagons* (ci-après le Règlement).

### **2. PORTÉE**

- 2.1 Conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le présent règlement prescrit les normes de sécurité minimales pour les wagons utilisés par les compagnies ferroviaires du ressort de Transports Canada.

### **3. DÉFINITIONS**

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement :

- 3.1 «étiquette d'avarie» ou «étiquette de rapatriement pour réparations» : imprimé apposé par une compagnie ferroviaire sur un wagon pour indiquer la maintenance à effectuer et les défauts relatifs à la sécurité révélés par une vérification de sécurité; (bad order card)
- 3.2 système d'information sur les avaries : toute méthode, informatique ou autre, par laquelle une compagnie ferroviaire peut surveiller et protéger la circulation d'un véhicule présentant des défauts sans utiliser d'étiquette d'avarie ou de rapatriement pour réparations; (bad order information system)
- 3.3 rupture : fracture qui entraîne une séparation complète en morceaux; l'état qui en résulte est exprimé par le terme «rompu»; (break)
- 3.4 en service désigné : se dit d'un wagon exclusivement affecté à un transport entre des points déterminés sur un même chemin de fer; (captured service car)
- 3.5 certificat de compétence : carte de format portefeuille donnant le nom de l'employé et les tâches pour lesquelles il est qualifié; (certificate)
- 3.6 inspecteur accrédité de matériel remorqué : personne formée et qualifiée pour effectuer des vérifications de sécurité sur les wagons, conformément au paragraphe 5.1; (certified car inspector)
- 3.7 fissuré : état d'une pièce présentant une fissure qui n'a pas entraîné une séparation complète en morceaux; (cracked)

- 3.8 Ministère : ministère des Transports, Groupe de surface; (Department)
- 3.9 wagon : véhicule conçu pour le transport de marchandises sur rail; fourgon de queue ou véhicule de service; (freight car)
- 3.10 en service : se dit de tout wagon, sauf de ceux qui :
- portent une étiquette d'avarie ou une étiquette de rapatriement pour réparations;
  - sont dans un atelier ou sur une voie de réparation;
  - se trouvent à l'état vide sur une voie de remisage; (in service)
- 3.11 responsable : personne qualifiée selon le paragraphe 5.1 et nommée par une compagnie ferroviaire pour veiller à la sécurité et à la bonne marche d'une opération ou du travail des employés; (person in charge)
- 3.12 personne qualifiée : quiconque possède, pour une tâche donnée, les connaissances, la formation et l'expérience nécessaires pour l'exécuter de façon sûre et correcte, conformément au paragraphe 6.2; (qualified person)
- 3.13 compagnie ferroviaire : chemin de fer assujetti au Règlement; (railway company)
- 3.14 inspecteur de la sécurité ferroviaire : inspecteur du ministère des Transports nommé conformément à l'article 27 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*; (railway safety inspector)
- 3.15 défektivité relative à la sécurité : état de toute pièce qui ne répond pas aux exigences de la Partie II du présent règlement ni à celles de l'ordonnance générale n° 10, Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer; (safety defect)
- 3.16 vérification de sécurité : examen d'un wagon à l'arrêt effectué par un inspecteur accrédité de matériel remorqué ou par un responsable pour vérifier que le véhicule peut être remorqué en toute sécurité dans un convoi et pour détecter les défektivités qui peuvent nuire à son déplacement ou nécessitent des réparations; ces défektivités sont énoncées dans la Partie II des présentes et dans l'ordonnance générale n° 10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*; (safety inspection)
- 3.17 lieu désigné pour les vérifications de sécurité : endroit, choisi par une compagnie ferroviaire, où des inspecteurs accrédités de matériel remorqué effectuent des vérifications de sécurité; (safety inspection location)

- 3.18 fiche de vérification de sécurité : fiche papier ou informatique qui atteste qu'une vérification de sécurité, au sens du présent règlement, a été effectuée; (safety inspection record)
- 3.19 véhicule de service : matériel roulant destiné à l'hébergement des employés sur les lieux de travail; tout wagon servant au transport du matériel d'entretien de la voie ou employé à des fins non commerciales. (service equipment car)

#### **4. VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ**

- 4.1 Sous réserve de la Partie III du présent règlement, les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que les wagons qu'elles mettent ou maintiennent en service sont exempts de toutes les déficiences relatives à la sécurité décrites dans la Partie II du règlement et qu'ils sont conformes à l'ordonnance générale n° 10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*.
- 4.2 Il est permis d'acheminer jusqu'à un autre endroit, pour le faire réparer, un wagon présentant une déficence relative à la sécurité, et même, s'il est chargé, de le placer en vue de son déchargement, pourvu qu'un responsable l'autorise et s'assure que :
- a) le wagon peut être acheminé sans danger;
  - b) tous les moyens nécessaires sont mis en oeuvre pour protéger le mouvement du wagon, comme indiquer à l'intention des employés concernés la nature des déficiences et les restrictions éventuellement applicables au mouvement;
  - c) les documents appropriés sont conservés pendant 60 jours.
- 4.3 Le mouvement d'un wagon présentant des déficiences relatives à la sécurité sera contrôlé et protégé par un système d'information sur les avaries ou au moyen d'une étiquette d'avarie ou de rapatriement pour réparations.

#### **5. QUALIFICATION DES INSPECTEURS DE MATÉRIEL REMORQUÉ**

- 5.1 Les compagnies ferroviaires doivent s'assurer que leurs inspecteurs de matériel remorqué sont formés et qualifiés pour effectuer des vérifications de sécurité conformément au présent règlement. Elles leur délivreront un certificat de compétence s'ils font la preuve, par des examens oraux ou écrits et par leur travail, qu'ils ont les connaissances et aptitudes nécessaires pour la vérification de sécurité des wagons.

- 5.2 Les compagnies ferroviaires doivent fournir au Ministère une description complète du programme et des critères de formation utilisés pour :
- a) accréditer les inspecteurs de matériel remorqué; et
  - b) qualifier les employés appelés à effectuer des vérifications conformément au paragraphe 6.2.
- 5.3 Les compagnies ferroviaires doivent conserver une liste de tous les employés qui se sont qualifiés comme inspecteurs accrédités de matériel remorqué, et la mettre à la disposition des inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui en font la demande.
- 5.4 Le certificat attestant les qualifications de l'employé sera mis à la disposition de tout inspecteur de la sécurité ferroviaire qui en fait la demande.

## **6. LIEUX DÉSIGNÉS POUR LES VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ**

- 6.1 Des vérifications de sécurité seront effectuées aux endroits où les trains sont formés et où des wagons sont ajoutés à un convoi ou échangés. Ces vérifications peuvent avoir lieu avant ou après la mise en train du wagon.
- 6.2 Aux endroits où aucun inspecteur accrédité de matériel remorqué n'est en service pour vérifier les wagons, une inspection du train avant son départ, ou des wagons ajoutés, doit être effectuée par une personne qualifiée, au moins sur les points énumérés à l'Annexe 1 du présent règlement. Par la suite, une vérification de sécurité effectuée par un inspecteur accrédité de matériel remorqué aura lieu normalement au premier lieu désigné à cette fin pour ce train par la compagnie ferroviaire, dans le sens de la marche.
- 6.3 Les compagnies ferroviaires doivent fournir au Ministère une liste de leurs lieux désignés pour les vérifications de sécurité et une liste des inspections de train, afin de pouvoir se conformer aux dispositions des paragraphes 6.1 et 6.2. Tout changement apporté à la liste des lieux susmentionnés doit, 60 jours avant sa mise en oeuvre, être signalé au Ministère par la compagnie ferroviaire.
- 6.4 Les compagnies ferroviaires doivent tenir des fiches de vérification de sécurité pour les wagons qu'elles mettent en service à chaque lieu désigné pour de telles vérifications. Ces fiches doivent être conservées pendant 90 jours et mises à la disposition des inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui en font la demande.

## **7. EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES WAGONS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

7.1 Conformément à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1992, les wagons de marchandises dangereuses doivent être soumis à des inspections supplémentaires, comme suit :

- a) les wagons-citernes à charger d'une marchandise dangereuse ou les wagons à charger d'explosifs doivent, avant leur chargement, faire l'objet d'une vérification de sécurité dans le lieu le plus proche, dans le sens du mouvement, désigné à cette fin;
- b) les wagons chargés d'une marchandise dangereuse feront l'objet au point de chargement, de la part des employés du chemin de fer prenant, d'une inspection portant sur les points énumérés à l'Annexe 1.

## **8. OBLIGATION DE FAIRE RAPPORT**

8.1 Dans un délai de 14 jours, les compagnies ferroviaires devront, par écrit ou par tout moyen électronique acceptable, faire part au bureau régional concerné du Ministère des mesures prises pour corriger les violations ou les défauts signalés par un inspecteur de la sécurité ferroviaire. Les renseignements, fournis par un cadre ferroviaire compétent, indiqueront aussi la marque et le numéro du wagon, ainsi que la date et le lieu de l'intervention.

## **PARTIE II - ORGANES DE WAGON**

La Partie II porte sur les défauts relatifs à la sécurité qui interdisent la mise ou le maintien en service d'un wagon par une compagnie ferroviaire.

### **ORGANES DE ROULEMENT**

#### **9. ROUES**

9.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) jante, boudin, toile ou moyeu de roue fissurés ou rompus; les ébréchures et les criques thermiques sur une jante ne sont pas considérées comme des fissures ou des ruptures;
- b) boudin de roue avec ébréchure ou rainure de plus de 1 po ½ (38,10 mm) de longueur et de 1/2 po (12,70 mm) de largeur;

- c) roue avec exfoliation (écaille) de plus de 1 po 1/4 (31,75 mm) de largeur et 1 po 1/2 (38,10 mm) de longueur;
- d) roue avec méplat de plus de 2 po 1/2 (63,50 mm) de longueur, ou deux méplats contigus qui mesurent chacun plus de 2 po (50,80 mm) de longueur;
- e) roue décalée;
- f) boudin de roue n'ayant plus que 7/8 de pouce d'épaisseur (22,22 mm) ou moins à un point situé à 3/8 de pouce (9,52 mm) au-dessus de la table de roulement;
- g) boudin de roue dont la hauteur depuis la table de roulement jusqu'au sommet du boudin est supérieure à 1 po 1/2 (38,10 mm);
- h) jante dont l'épaisseur est de 11/16 de pouce (17,4 mm) ou moins;
- i) roue à toile droite avec :
  - i. décoloration bleuâtre ou d'un brun rougeâtre des deux côtés de la toile et s'étendant sur plus de quatre pouces (101,60 mm) vers l'intérieur;
  - ii. décoloration thermique à la fois sur la toile et sur la jante, l'épaisseur de celle-ci étant par ailleurs de 1 po 1/4 (31,75 mm) ou moins;
  - iii. défauts visibles sur la table de roulement et jante dont l'épaisseur est de 1 po 1/4 (31,75 mm) ou moins; ou
  - iv. jante dont l'épaisseur est de 1 po (25,40 mm) ou moins; ou
- j) roue de mauvaises dimensions.

## **10. ESSIEUX**

- 10.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :
- a) essieu fissuré, déformé ou rompu;
  - b) fusée qui a chauffé;

- c) essieu à paliers lisses avec :
  - i. champignon de fusée fissuré ou rompu; ou
  - ii. sillon, piqûres, rouille ou corrosion à la surface de la fusée;  
ou
- d) essieu de mauvaises dimensions.

## **11. ROULEMENTS À ROULEAUX**

Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) roulement à rouleaux qui a chauffé;
- b) roulement à rouleaux dont certaines parties extérieures sont visiblement fissurées, rompues ou déformées;
- c) roulements non soumis, après un déraillement, à une vérification conformément à la règle 36 de l'AAR;
- d) roulement à rouleaux avec :
  - i. vis de fixation manquante ou desserrée;
  - ii. plaquette-frein de chapeau rompue, manquante ou mal installée; ou
  - iii. bague d'appui décalée ou endommagée;
- e) roulement à rouleaux de mauvaises dimensions; ou
- f) roulement à rouleaux qui perd de la graisse au point que le longeron de bogie en est maculé.

## **12. ADAPTATEURS DE ROULEMENTS À ROULEAUX**

- 12.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon dont un adaptateur de roulement à rouleaux est manquant, fissuré, rompu, déplacé ou de mauvaises dimensions.

### 13. PALIERS LISSES

Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon quand :

- a) le système de graissage des boîtes d'essieu présente une des anomalies suivantes :
  - i. boîte d'essieu ne contenant pas d'huile libre visible;
  - ii. boîte d'essieu contenant des corps étrangers qui pourraient endommager le coussinet ou nuire à son graissage et à celui de la fusée;
  - iii. couvercle de boîte d'essieu manquant;
  - iv. tampon graisseur manquant, hors de contact avec la fusée ou de la mauvaise grandeur;
  - v. tampon graisseur desséché, brûlé ou glacé;
  - vi. tampon graisseur dont le canevas est dans un état qui l'empêche de bien se graisser; ou
  - vii. tampon graisseur dont certaines parties métalliques touchent à la fusée;
- b) un coussinet de boîte d'essieu :
  - i. manque, est rompu, déplacé ou de mauvaises dimensions;
  - ii. présente une fissure à l'arrière ou sur l'épaule;
  - iii. présente un garnissage lâche, ébréché; ou
  - iv. a chauffé (garnissage fondu); ou
- c) une cale de coussinet est manquante, rompue, déplacée ou de mauvaises dimensions.

#### 14. **BOGIES**

Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon quand :

- a) un longeron de bogie ou une traverse danseuse présente :
  - i. une rupture; ou
  - ii. une fissure transversale de 1/4 de pouce (6,3 mm) ou plus dans une pièce en traction; cependant, les fissures de retrait ou à chaud qui ne réduisent pas sensiblement la robustesse de la traverse danseuse ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites;
  
- b) la suspension d'un bogie est inopérante, selon les indications suivantes :
  - i. plaque d'usure de colonne manquante (sauf par construction), ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction;
  - ii. ressort latéral rompu ou manquant;
  - iii. ressorts ou amortisseurs à friction hydrauliques ne maintenant ni leur course ni leur charge;
  - iv. ressorts affaissés;
  - v. rupture, déplacement ou absence de plus d'un ressort extérieur dans un bloc-ressorts; ou
  - vi. patin stabilisateur manquant ou usé au-delà de l'indicateur d'usure;

- c) les glisseurs de bogie présentent un des problèmes suivants :
  - i. une partie de leur assemblage est manquante, déplacée ou rompue;
  - ii. sont en contact avec le glisseur de caisse des deux côtés à une extrémité du wagon, sauf si ce dernier est ainsi construit;
  - iii. sur une voie de niveau, touchent au glisseur de caisse aux extrémités diagonalement opposées du wagon, sauf si ce dernier est ainsi construit;
  - iv. à une extrémité du wagon, dégagent la traverse pivot par un intervalle total de plus de 3/4 de pouce (19,05 mm); ou
  - v. aux extrémités diagonalement opposées du wagon, dégagent la traverse pivot par un intervalle total de plus de 3/4 de pouce (19,05 mm);
- d) il y a interférence entre une traverse danseuse et un pivot de caisse, ou entre une traverse pivot et un longeron de bogie, ce qui empêche la bonne rotation de celui-ci;
- e) un support de triangle de frein est usé au point de ne plus soutenir celui-ci; ou
- f) la traverse inférieure, si les bogies en sont équipés, manque, est rompue, déformée au point de ne plus remplir sa fonction ou mal installée.

## **CAISSES**

### **15. CAISSES**

Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) le dégagement entre le dessus des rails et une partie de la caisse, du bogie ou de leurs accessoires, à l'exception des roues, est inférieur à 2 po 1/2 (63,5 mm);

- b) la longrine centrale est :
  - i. rompue;
  - ii. fissurée sur plus de 6 po (152,40 mm); ou
  - iii. déformée ou gauchie définitivement sur plus de 2 po  $\frac{1}{2}$  (63,50 mm) par longueur de 6 pi (1,83 mm);
- c) la longrine centrale d'un wagon-citerne présente :
  - i. une rupture;
  - ii. une fissure dans le métal de base;
  - iii. une soudure transversale manquante ou fissurée sur plus de 3 po (76,3 mm);
  - iv. une soudure longitudinale fissurée sur plus de 6 po (152,40 mm) ou manquante; ou
  - v. une soudure fissurée ou manquante, lorsqu'on ne peut en mesurer la longueur totale;
- d) un brancard de caisse est fissuré sur plus de 6 po (152,40 mm), lorsque le wagon n'est pas équipé d'une longrine centrale pleine longueur;
- e) une poutre transversale ou une traverse pivot est rompue;
- f) un support d'attelage est :
  - i. rompu;
  - ii. manquant; ou
  - iii. sans élasticité et la tête d'attelage est de type F;
- g) la caisse n'est pas bien placée sur le bogie;

- h) la crapaudine :
  - i. est mal fixée : plus de 25 % des fixations sont manquantes ou on peut observer que la crapaudine s'est déplacée;
  - ii. est rompue; ou
  - iii. présente dans la partie transversale de son épaisseur au moins deux fissures se prolongeant dans la partie de la crapaudine qui est invisible lorsque le bogie est en place;
- i) le wagon est un wagon couvert dont :
  - i. plus d'une butée par porte manque ou est rompue;
  - ii. les supports de sécurité des portes coulissantes ou affleurantes qui en sont munies sont manquants ou endommagés;
  - iii. les portes coulissantes ou affleurantes sont sorties de leurs rails;
  - iv. les portes affleurantes ne sont pas fermées ni immobilisées; ou
  - v. les supports des rails des portes coulissantes sont rompus ou fissurés au point de ne plus remplir leur fonction;
- j) le wagon est un wagon plat chargé dont les dispositifs d'arrimage sont usés ou endommagés au point de ne plus remplir leur fonction;
- k) un objet dépasse de la caisse, sauf si le wagon est ainsi construit;
- l) le chargement n'est pas conforme au document intitulé AAR Rules Governing the Loading of Commodities on Open Top Cars ou à la circulaire correspondante de l'Association des chemins de fer du Canada; ou
- m) il y a sur le plancher du wagon un objet qui n'est pas bien arrimé et qui pourrait tomber.

## **SYSTÈME DE CHOC ET DE TRACTION**

### **16. ATTELAGES**

Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) un bras d'attelage est déformé et, par suite, désaligné au point que l'attelage automatique n'est plus possible;
- b) la face intérieure de traction d'une mâchoire d'attelage est rompue ou fissurée, sous réserve que les fissures de retrait ou à chaud ne réduisant pas sensiblement la robustesse de la mâchoire ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites;
- c) le pivot ou le déclencheur d'une mâchoire d'attelage manque ou ne fonctionne pas;
- d) la retenue de l'axe d'un bras d'attelage est manquante ou rompue;
- e) un attelage a un lève-verrou qui ne fonctionne pas ou n'a pas d'anticheminant pour empêcher le déverrouillage involontaire des mâchoires;
- f) un verrou d'attelage manque, ne fonctionne pas, est déformé, fissuré ou rompu;
- g) un attelage est fissuré dans la région du bras et de la tête représentée par la partie non ombrée de la figure 1. Cependant, les fissures de retrait ou à chaud qui ne réduisent pas sensiblement la robustesse de l'attelage ne sont pas considérées comme des fissures proprement dites; ou
- h) la hauteur des attelages de deux wagons adjacents varie de plus de 4 pouces (101,6 mm).

### **17. SYSTÈME DE CHOC ET DE TRACTION**

17.1 Les compagnies ferroviaires ne doivent pas mettre ni maintenir en service un wagon présentant une des anomalies suivantes :

- a) un appareil de choc et de traction ne fonctionne pas;

- b) un étrier d'attelage est rompu;
- c) la plaque de retenue d'un axe vertical de bras d'attelage :
  - i. est manquante (sauf si l'appareil est ainsi construit), ou
  - ii. plus de 25 % de ses attaches sont lâches ou manquantes;
- d) une clavette d'attelage ou sa retenue :
  - i. ne fonctionne pas; ou
  - ii. est manquante;
- e) une plaque d'appui est manquante, ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction;
- f) la plaque-support d'un appareil de choc et de traction manque ou plus de 25 % de ses attaches sont manquantes ou lâches;
- g) une butée de traction est manquante ou rompue au point de ne plus remplir sa fonction; ou
- h) un appareil amortisseur est rompu, ne fonctionne pas ou a perdu une pièce, à moins que ses éléments coulissants n'aient été bien immobilisés.

### **PARTIE III - EXCLUSIONS ET EXCEPTIONS**

#### **18. EXCLUSIONS**

18.1 Le présent règlement ne s'applique pas aux :

- a) wagons utilisés uniquement sur une voie à l'intérieur d'une installation industrielle ou non ferroviaire;
- b) véhicules destinés :
  - i. à l'exportation, ou
  - ii. à des utilisations à l'intérieur d'une installation industrielle ou non ferroviaire,

à condition que le chemin de fer assure la sécurité de leur mouvement.

**19. EXCEPTIONS**

- 19.1 Sauf pour l'ordonnance générale n° 10, *Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer*, le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules de service, dont les véhicules automoteurs, lorsqu'ils ne sont pas utilisés en service commercial, pourvu que les lettres RSE soient marquées au pochoir ou autrement, de façon bien lisible, sur chaque côté.
- 19.2 Le paragraphe 6.1 du présent règlement ne s'applique pas aux wagons utilisés seulement en service désigné, lorsque la compagnie ferroviaire :
- a) établit pour ces wagons des critères et des restrictions appropriés en matière de vérification de sécurité; et
  - b) fournit au Ministère, 60 jours avant l'utilisation des wagons, des horaires ferroviaires précisant les endroits visés par le service désigné, la distance aller-retour, le type de matériel à utiliser, les critères d'inspection applicables et toute restriction imposée à l'utilisation d'un tel matériel.

**ANNEXE 1**

**INSPECTION AU RAMASSAGE PAR UNE AUTRE PERSONNE QU'UN  
INSPECTEUR ACCRÉDITÉ DE MATÉRIEL REMORQUÉ**

À tous les endroits où un wagon est incorporé à un train et où il n'y a pas d'inspecteur accrédité de matériel remorqué, ce wagon doit au moins subir une inspection destinée à révéler les anomalies hasardeuses suivantes :

1.     a)     caisse penchant sur le côté;
- b)     caisse affaissée;
- c)     caisse mal placée sur le bogie;
- d)     pièce traînant sous la caisse;
- e)     pièce dépassant d'un côté de la caisse;
- f)     porte mal assujettie;
- g)     appareil de sécurité cassé ou manquant;
- h)     chargement qui fuit d'un wagon de marchandises dangereuses placardé;
2.     attelage mal assujetti;
3.     roue ou fusée d'essieu chauffée;
4.     roue cassée ou fissurée;
5.     frein qui ne se desserre pas;
6.     toute autre anomalie visible susceptible de provoquer des accidents ou des blessures avant l'arrivée du train à destination.