



Politique opérationnelle

Programme d'Inspection Normalisée Nord-Américaine

Politique Opérationnelle 15 Guide d'inspection et Réglementaire

Révisé: 12 Sept., 2024

BUT

Établir une marche à suivre lors des inspections ou de la compréhension de la réglementation concernant l'inspection du conducteur et/ou véhicule dans le cadre d'une inspection normalisée nord-américaine. Elle contient aussi des interprétations reliées à des questions fréquemment posées au sujet des critères de mise hors service (MHS) Standardisés nord américains.

OBJECTIFS

1. Éclaircir des questions fréquentes au sujet des critères de mise hors service.
2. Fournir des interprétations temporaires jusqu'à ce que les règlements soient amendés.
3. Tenir à jour une politique pour s'assurer que les marches à suivre et les interprétations élaborées dans la politique sont actuelles.
4. Le guide d'application est ordonné de façon à correspondre aux articles des M.H.S.

Remarque: *Les interprétations réglementaires devraient être utilisées pour toutes les réglementations du Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) au Canada et au Mexique, lorsqu'il n'y a pas de règlement qui prévaut sur l'interprétation.*

Noter une infraction, alors que les interprétations ci-dessous suggèrent autrement, affecte défavorablement la cote de sécurité des transporteurs de façon indue et oblige le transporteur à effectuer des réparations qui n'affectent pas l'opération sécuritaire du véhicule avant de repartir.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Voici les marches à suivre et les interprétations actuelles:

PARTIE I – CONDUCTEUR

4. EXIGENCES MÉDICALES ET PHYSIQUES DU CONDUCTEUR

Lignes directrices réglementaires

b.(1) Quand une infraction pour défaut de posséder une preuve de certificat médical devrait-elle être documentée comme une infraction hors service ?

RÉPONSE : Une infraction pour défaut de posséder une preuve d'un certificat médical valide, au besoin, devrait être consignée comme une infraction hors service si un conducteur ne peut pas fournir la preuve d'un certificat médical valide avant la fin de l'inspection.

9. RAPPORTS D'ACTIVITÉS

Interprétation réglementaire

b.(1) Comment doit-on déterminer l'année modèle du moteur lors d'une inspection d'un moteur remanufacturé ou reconstruit? (É.-U.)

RÉPONSE: Les moteurs fabriqués avant l'an 2000 qui ont été remanufacturés ou reconstruits après l'année 2000 conserveront l'année modèle originale pour les besoins de l'exemption d'utilisation du DCE.

b.(2) Aux États-Unis, un DCE qui permet aux utilisateurs d'intégrer manuellement leur rapport d'activités(RA) est-il considéré comme un substitut à l'obligation d'avoir sur eux une réserve de huit jours de papier vierge ou sur support électronique, comme l'exige l'alinéa 395.22(h)(4) ?

Au Canada, un DCE qui permet aux utilisateurs d'utiliser le mode manuel pour leur rapport d'activités est-il considéré comme un substitut à l'obligation d'avoir sur eux une réserve de 14 jours de papier vierge ou sur support électronique, au besoin ?

RÉPONSE: Oui, à condition que le conducteur puisse démontrer que le DCE est doté de la fonctionnalité en mode manuel.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

PARTIE II – VÉHICULE

1. SYSTÈME DE FREINAGE

Questions fréquemment demandées sur les MHS

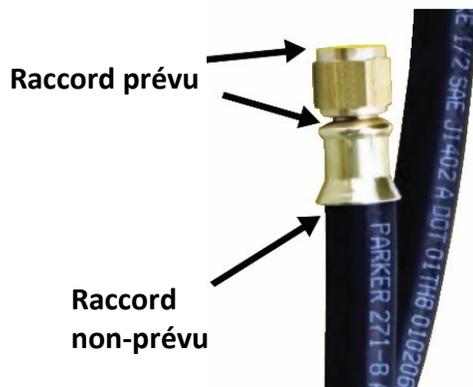
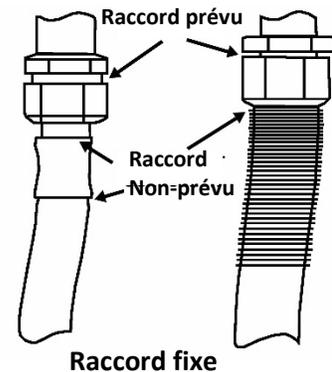
a.(1) Que considère-t-on comme un raccord prévu?

RÉPONSE: Un raccord prévu est une main d'accouplement; deux raccords métalliques reliés ensemble; ou un raccord de type pousser pour brancher.



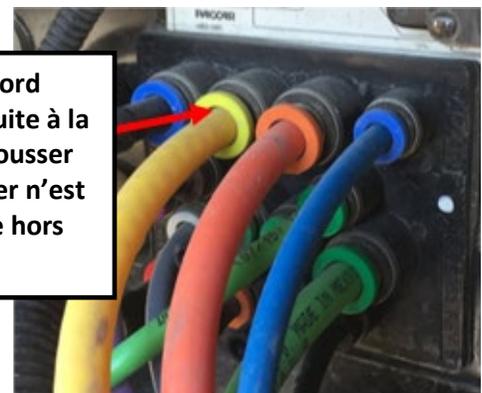
a.(2) Lorsqu'on constate une fuite d'air à un raccord, quand la doit-on la mettre hors service?

RÉPONSE: Une fuite provenant du côté canalisation, d'un raccord de freins n'est pas considérée comme un raccord prévu; elle devra donc être mise hors service.



Raccord pivotant

Voici un raccord prévu; une fuite à la connexion pousser pour brancher n'est pas une mise hors service.



Raccord à pression

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Interprétation réglementaire

b.(1) Quand ne doit-on pas noter les fissures sur des segments de freins comme une infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne devrait être noté qu'à partir du moment où la fissure excède la limite spécifiée aux critères de mise hors service MHS du CVSA. Ex: Une fissure excède 1/16 Po (1,6 mm) de largeur ou 1 ½ Po (38.1 mm) de longueur.

b.(2) Quand ne doit-on pas noter les canalisations flexibles et tubes en contact comme une infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne devrait être noté qu'à partir du moment où la canalisation flexible montre des traces de réduction de diamètre Ce n'est pas une infraction lorsque les canalisations flexibles reposent ou frottent légèrement sur une partie du véhicule. Une canalisation flexible qui présente une réduction de diamètre mais qui n'est plus en contact ne constitue pas une infraction si l'usure ne touche ou dépasse pas le premier pli de renfort. Lorsque l'usure touche ou dépasse le premier pli de renfort, une infraction sera notée (Les tubes de nylon thermoplastique qui sont décolorés ou délavés mais pas endommagés ne sont pas en infraction).

REMARQUE: Si un inspecteur voit une canalisation pneumatique flexible ou rigide qui semble reposer ou frotter légèrement sur une partie du véhicule mais qu'aucune réduction de diamètre n'est visible, l'inspecteur devrait, s'il le désire, informer le conducteur que cet état n'est pas une infraction mais qu'elle peut mener à une infraction ou à une MHS dans l'avenir et noter la situation dans les remarques du rapport d'intervention.

REMARQUE: Une canalisation d'air usée, flexible ou rigide, qui ne fait pas partie du système de freinage ne sera pas inscrite en infraction. (ex: Siege à suspension pneumatique)

b.(3) Quand devrait-on noter une fuite d'air audible dans le système de frein comme étant en infraction?

RÉPONSE: Lorsqu'un véhicule présente une fuite à un point de raccordement visé ou à un endroit indéterminé, et qu'il réussit le test du taux de fuite d'air des critères de mise hors service du CVSA, les inspecteurs noteront une infraction pour la fuite d'air sur le rapport d'inspection.

REMARQUE: La section 393.45(d) indique que la fuite doit affecter les performances du système de freinage sous 393.52. Les inspecteurs ne peuvent déterminer quelle importance une fuite doit avoir pour affecter la performance du système. Ainsi toute fuite dans le système de freinage sera inscrite en infraction.

REMARQUE: Une fuite d'air audible lors de l'application de la valve de la pédale de frein de service ou une fuite sur une canalisation située entre le réservoir et une valve relais sera documentée sous l'article 393.45(d). Une fuite d'air audible d'une soupape de frein, d'un récepteur de frein ou d'un réservoir d'air sera documentée sous 396.3(a)(1)B – Freins (général) Expliquer: Toute autre fuite qui ne peut être attribuée au système de freinage ou du système de suspension (see 393.207(f)) n'occasionnera pas de mise hors service et sera documentée sous l'article 396.3(a)(1).

REMARQUE: Il existe des systèmes de gonflage des pneus avancés qui permettent à la pression des pneus non seulement d'augmenter lorsque la charge sur un essieu est augmentée, mais également d'évacuer l'air des pneus lorsque le poids est réduit sur un essieu. Il s'agit d'un fonctionnement normal pour ces systèmes et ne doit pas être documenté comme une infraction.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(4) Comment documenter une infraction lors d'une inspection de la pédale de frein/de la soupape de freinage à pied aux États-Unis?

RÉPONSE: Les infractions observées lors d'une inspection de la pédale de frein/de la soupape de freinage à pied doivent être documentées sous 396.3(a)(1) conformément au Bulletin d'inspection CVSA 2012-02 - Inspections de la pédale de frein (pédale et soupape de freinage).

2. ARRIMAGE

MHS: Questions et réponses

- a.(1) Est-ce qu'un appareil d'arrimage utilisé pour retenir un équipement mobile sur un véhicule lourd doit être compté dans le calcul de la capacité totale des appareils d'arrimage?

RÉPONSE: Oui

Interprétations réglementaires

- b.(1) Est-ce qu'une bande élastique de type «bungee» peut servir d'appareil primaire d'arrimage de la cargaison et doit-il afficher une capacité de charge (WLL)?

CANADA

RÉPONSE: Les bandes élastiques de type «bungee» ne conviennent pas pour un usage en tant qu'appareil d'arrimage et ne devraient pas se voir assigner une limite de charge nominale. L'usage de ce type d'appareil n'est pas prohibé et peut servir à arrimer des items légers et de l'équipement.

EXCEPTION: Des "bungees" de caoutchouc peuvent être utilisés pour arrimer une bâche.

ÉTATS-UNIS

RÉPONSE: Les bandes élastiques et les sangles de bâche ne conviennent pas à une utilisation comme arrimage pour les articles de fret transportés dans le cadre de l'expédition, même s'ils ont un WLL. Il n'y a aucune intention d'interdire l'utilisation de ces dispositifs comme dispositifs de retenu primaires ou supplémentaires pour les articles, tels que les outils et les fournitures, qui ne sont pas transportés dans le cadre de l'expédition, mais qui sont susceptibles de tomber du véhicule s'ils ne sont pas sécurisés. Cela comprend des articles tels que des bâches, des cales, des bouteilles en plastique de liquides automobiles (p. ex., huile moteur, liquide lave-glace, eau, etc.) utilisés pour le fonctionnement du véhicule, des chaînes à pneus, des outils et tout autre élément pouvant tomber du véhicule.

- b.(2) À quel moment un appareil d'arrimage endommagé doit-il être noté comme une infraction?

RÉPONSE: Chaque appareil d'arrimage qui est utilisé, qu'il soit nécessaire ou pas, et qui est endommagé au point de répondre à un critère énuméré dans les MHS, devra être noté comme une infraction. Les appareils ne répondant pas à un critère de MHS ne seront pas notés.

- b.(3) Lors du transport de bobines de métal dont l'oeil est orienté latéralement, existe-t-il un moyen de transport sécuritaire, autre que ce qui est dicté dans la réglementation?

RÉPONSE: Oui il existe une exemption temporaire. Les bobines doivent être en contact les uns avec les autres dans le sens longitudinal, et le déplacement entre les bobines et entre les bobines et le véhicule répondent aux exigences énumérées à l'interprétation réglementaire.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(4) Autre que les normes générales, existe-t-il une méthode sécuritaire pour le transport de balle de foin et qui répondrait aux exigences du CFR 49-393.102(c), c'est-à-dire une norme équivalente.

RÉPONSE: Oui, si elle respecte les conditions énumérées dans le guide d'inspection Technical review of industrie cargo securement practice for square bales of hay and straw memo.

- b.(5) La pellicule de plastique étirable et/ou l'emballage moulant («shrink-wrap») et/ou du matériel servant à unifier, peuvent-ils être des moyens acceptables pour unifier plusieurs produits?

RÉPONSE: Oui, à condition que chacun des objets emballés demeure confinés à l'intérieur de la pellicule. Du matériel servant à unifier (autre que des sangles métalliques) n'est pas considéré comme un dispositif d'arrimage et n'est pas suffisant pour être la méthode d'arrimage principale.

- b.(6) Doit-on appliquer la section 7, article 90-92 de la norme 10 pour un véhicule mis en ballots (pressé en cube)?

RÉPONSE: Un véhicule aplati ou écrasé signifie qu'il a subi un écrasement mécanique qui a réduit la hauteur du véhicule dans un but de recyclage, sans modification significative de sa longueur. Pour un véhicule mis en ballots, on doit se référer à la norme générale d'arrimage. Les prérequis pour l'arrimage d'une cargaison spécifique s'appliquent sans tenir compte du nombre de véhicules écrasés transportés sur un véhicule.

- b.(7) Comment peut-on identifier la valeur du coefficient de friction (CoF) sur un tapis prévus à cette fin?

RÉPONSE: Le « CoF » est une valeur numérique, et doit être visible. (Ex: 0,5g ou 0,8g)

- b.(8) Le produit spécifique pour le bois ouvré ou les produits de construction similaires s'applique-t-il aux produits de construction non unifiés ou au transport de palettes ou d'emballages de produits de bois d'ingénierie, tels que les poutres et les fermes?

RÉPONSE: Le règlement/la norme ne s'applique pas aux produits de construction non unifiés ou aux produits de bois d'ingénierie, tels que les solives de plancher, les poutres et les fermes. Les charges sont nécessaires pour correspondre aux dispositions générales et aux exigences de longueur et de poids des réglementations américaines et des normes du CCS.

- b.(9) Peut-on utiliser une seule chaîne pour former deux appareils d'arrimage équipés de deux tendeurs, et est-ce que ces mêmes tendeurs peuvent être ancrés directement au véhicule ou au chargement?



RÉPONSE: Oui, une seule chaîne peut être utilisée pour former deux appareils d'arrimage (L'excédent entre les deux appareils d'arrimage peut être lâche) et ces mêmes tendeurs peuvent être ancrés directement au véhicule ou au chargement.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(10) Est-ce que des remorques pesant plus de 10000 lb (4500 kg) transportées individuellement sur une autre remorque plate-forme doivent être arrimées comme les règles de transport d'un véhicule lourd l'exigent à la section 393.130 (É-U) et à la section 7 de la norme 10 (Canada)?

RÉPONSE: Oui.



- b.(11) Est-ce que tous les conteneurs d'entreposage/modules de bureau/matériaux en vrac (p. ex., sable de fracturation) munis de verrous de coins, non utilisés pour le transport intermodal, doivent être sécurisés, comme l'exige la section spécifique aux marchandises pour les conteneurs intermodaux?

RÉPONSE : Non, les conteneurs intermodaux modifiés utilisés pour les espaces de bureau ou d'autres modules de stockage (par exemple, les POD) équipés de verrous d'angle peuvent être sécurisés à l'aide d'une disposition générale, ou ils peuvent être sécurisés en utilisant tous les verrous d'angle (tels que conçus par le fabricant) pour répondre aux moyens équivalents de sécurisation. Les conteneurs de matériaux en vrac (par exemple, le sable de fracturation) qui n'utilisent pas tous les verrous intégrés du fabricant doivent être sécurisés conformément aux sous-parties 393.100 à 393.114 (U.S.).



- b.(12) Le règlement ou la norme sur l'arrimage de la cargaison s'appliquent-ils à un véhicule remorqué par une barre de remorquage, un élévateur de roue ou un autre moyen laissant au moins un jeu de roues au sol?

RÉPONSE: Non, pour que la réglementation ou la norme d'arrimage de la cargaison s'applique à un véhicule, le véhicule entier doit être transporté en tant que cargaison.

- b.(13) La réglementation b.(13)U.S. 393.126(b)(1) et la Section 84(3) de la norme 10 du CCS stipulent que les dispositifs d'arrimage doivent être fixés au niveau des « coins » inférieurs. Un conteneur intermodal doit-il être sécurisé avec les points de fixation (dispositifs de verrouillage intégrés) aux coins extrêmes de ce conteneur?

RÉPONSE: Malgré l'exigence de fixation des « coins » inférieurs, le conteneur peut être fixé à quatre points de fixation du châssis (un minimum de par côté) par d'autres points de fixation (verrous à goupille/tournants). La fixation aux points de fixation conçus et désignés sur le conteneur est acceptable.



Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

b.(14) L'absence de bâche ou de revêtement sur un véhicule décapotable entraîne-t-elle une mise hors service?

RÉPONSE: Non, les critères de mise hors service ne s'appliquent que si la cargaison n'est pas sécurisée pour empêcher la cargaison de fuir, de se renverser, de s'envoler ou de tomber du véhicule, créant ainsi un danger imminent.

b.(15) Est-ce qu'une remorque à rideaux bien fermée satisfait aux exigences d'arrimage de la cargaison en vertu des dispositions générales, ou est-ce que les articles de cargaison doivent être arrimés conformément aux règles de longueur, de poids ou d'exigences propres à la marchandise transportée?

RÉPONSE: Une remorque à rideaux n'assure pas l'arrimage. La cargaison doit être arrimée conformément aux articles 393.100 à 393.136 ou à la norme 10 du CCS.

3. ATTELAGE

Interprétations réglementaires

b.(1) À quel moment doit-on considérer un jeu dans la sellette comme étant une infraction?

RÉPONSE: On ne considère pas un jeu dans la sellette comme étant une infraction avant de voir une des conditions suivantes:

- Jeu horizontale de plus de 9,5mm (3/8 Po) entre l'axe et son support;
- Jeu de plus de 9,5mm (3/8 Po) entre le support de sellette et la glissière;
- Jeu horizontale de plus de 12,5mm (1/2 Po) entre la contre-sellette et la sellette.

b.(2) À quel moment doit-on considérer l'installation ou l'intégrité de l'anneau d'attelage ou du timon/triangle d'attelage, comme étant une infraction?

RÉPONSE: On doit noter une infraction à l'attelage d'une semi-remorque lorsque les conditions énumérées au MHS sont constaté. De plus, au U.S., l'infraction devra être noté selon 396.3(a)(1) car le 393.70(c) et (d) sont uniquement applicable pour les remorques.

b.(3) Un véhicule tracté sur un élévateur à roues derrière une dépanneuse avec les roues du véhicule tracté au sol doit-il être fixé à l'élévateur à roues?

RÉPONSE: Oui. L'alinéa 393.71(h)(5) exige que le véhicule tracté soit fixé à l'élévateur de roue. De plus, l'alinéa 393.71(h)(10) exige que des dispositifs de sécurité soient fixés entre le véhicule tracteur et le véhicule tracté.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

4. MÉCANISME D'ENTRAÎNEMENT/ARBRE DE TRANSMISSION

Interprétations réglementaires

b.(1) Quand ne doit-on pas déclarer le jeu dans le mécanisme d'entraînement/arbre de transmission en infraction?

RÉPONSE: Une infraction ne doit pas être inscrite avant qu'une des conditions suivantes ne soit rencontrée:

- Un mouvement horizontal ou vertical d'un joint coulissant qui excède la limite des MHS de 1/2 pouce (12.7mm).
- Un mouvement indépendant entre des chapes opposées qui excède la limite des MHS de 1/8 pouce (3.2mm).
- Un mouvement vertical entre l'arbre de transmission et le palier intermédiaire qui excède la limite des MHS de 1/2 pouce (12.7mm).

9. DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE

Interprétations réglementaires

b.(1) Dans quel situation des feux de gabarits qui ne fonctionne pas (lorsque requis), ne sont pas considéré comme une infraction?

RÉPONSE: On ne doit pas noter une infraction, sauf s'il n'y a pas de feux de gabarits à la partie supérieure ou inférieure du véhicule. Dans certain cas, le fabricant peut avoir installé les feux de gabarits à la partie inférieure du véhicule. Cette situation est permise quand l'installation des feux à la partie supérieure est problématique.

b.(2) Quels sont les feux nécessaires sur un diablo?

RÉPONSE: Malgré la section 393.11 du FMCSR, une révision exhaustive des documents réglementaires nous on permet d'établir la règle qui suit pour déterminer s'il y a une infraction:

- Un diablo qui est chargé (attelé) – aucun feux nécessaires
- Un diablo qui est tiré mais qui n'est pas chargé (attelé) – un feu d'arrêt, un feu de position, deux réflecteurs (le plus distancé l'une de l'autre) à l'arrière. (Si les feux de direction du véhicule tracteur ne sont pas obstrués)
- Un diablo qui est tiré mais qui n'est pas chargé (attelé) et que le diablo obstrue les feux de direction du véhicule tracteur – un feu d'arrêt, un feu de position, deux réflecteurs (le plus distancé l'une de l'autre) à l'arrière, et des feux de direction ainsi que des feux de détresse.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

- b.(3) Une bande réfléchissante doit être installée de chaque côté de la remorque à 380mm (15 Po) ou plus du sol, et n'allant pas au-delà de 1,525mm (60 Po) du sol. Dans le cas de remorques citernes, il arrive que la bande réfléchissante soit installée au-delà des normes. Elle doit donc être installée le plus près possible de la hauteur prescrite, tout en permettant que la bande réfléchissante soit installée le plus horizontalement possible en tenant compte de la forme de la remorque citerne?

RÉPONSE: Non, si une citerne n'est pas munie d'un châssis ou d'une surface adéquate située sous la hauteur de 60 pouces (1,525 millimètres) pour pouvoir appliquer les bandes sur une surface horizontale, cette bande peut être située à une hauteur plus élevée, aussi près que possible de la hauteur prévue, et aucune infraction ne sera documentée.

10. MÉCANISME DE DIRECTION

Interprétations réglementaires

- b.(1) À quel moment doit-on considérer un jeu horizontale ou verticale dans le joint universel de la colonne comme étant une infraction?

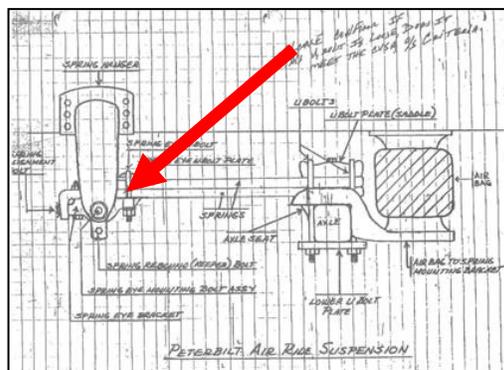
RÉPONSE: Tout jeu, autre que par rotation, de plus de 3,2mm (1/8 Po) dans le raccord d'un organe de timonerie (MHS), mesuré en application la pression à la main seulement, doit être notée comme une infraction.

REMARQUE: Le Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) est au fait qu'il existe des différences entre les mesures de l'annexe A et les MHS du CVSA. L'utilisation des références des MHS du CVSA permet un plus grand jeu du joint à rotule, mais de façon plus importante, donne aux inspecteurs une mesure plus objective qui assure l'uniformité lors de la rédaction d'infractions.

11. SUSPENSION

MHS: Questions et réponses

- a.(1) Dans un assemblage de suspension à air sur un camion Peterbilt, est-ce qu'une bride de fixation absente ou mal serrée sur la lame en forme d'œil est un critère de MHS (voir le croquis ci-bas)?



RÉPONSE: Non, sauf s'il en résulte un déplacement de l'essieu.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

a.(2) Est-ce qu'un boulon anti-rebond manquant ou mal fixé est une infraction ou Une mise hors service?



REPONSE: Un boulon anti-rebond mal fixé dans un ancrage ou un balancier de suspension n'est pas une infraction. S'il est absent ou brisé, cela constitue une infraction, mais pas une mise hors service.

a.(3) Une barre d'accouplement qui est fissuré, mal fixé ou brisé est une infraction ou une MHS?

REPONSE: Aucune infraction.



a.(4) Quel est la différence entre un ballon de suspension d'origine et un ballon installé post-construction?

RÉPONSE: Le ballon de suspension original doit être entretenu selon les normes du fabricant alors qu'un ballon installé post-construction est une addition au système de suspension à ressort original.



Suspension originale du
manufacturier



Suspension à air installée post-construction

REMARQUE: Un ballon installé post-construction dégonflé ne constitue pas une infraction.

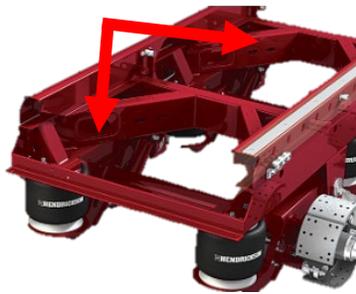
Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

Interprétations réglementaires

b.(1) Si un soufflet ou une barre transversale utilisé dans le cadre du suivi de cette suspension est fissuré, s'agit-il d'une infraction et/ou d'une mise hors service?

RÉPONSE : Non, ce sont des pièces de renforcement et, si elles sont défectueuses, elles peuvent éventuellement causer d'autres problèmes dans le système de suspension qui pourraient entraîner des infractions.



12. PNEUS

Interprétations sur les MHS

a.(1) Quel est la partie du pneu appelée « rainure principale » que l'on doit mesurer pour avoir la profondeur des rainures?

RÉPONSE: Une rainure principale est l'espace entre deux bandes de roulement ou pattes de bandes de roulement adjacentes d'un pneu qui contiennent des indicateurs d'usure. La plupart du temps, la localisation des indicateurs d'usure est indiquée sur le flanc ou l'épaule du pneu d'origine.

Interprétations réglementaires

b.(1) Si la pression d'air maximale d'un pneu est de 110 lb/po, mais elle se trouve à 80 psi, doit-on le considérer comme étant une infraction?

RÉPONSE: Non. Pour considérer un pneu qui n'a pas le maximum de pression comme étant une infraction, l'inspecteur nécessiterait une charte qui identifie la capacité de charge du pneu selon différentes selon la pression d'Air s'y trouvant et le type de chargement. Il existe trop de grandeurs de pneus pour les inclure dans la réglementation.

Un pneu sous-gonflé n'est pas en infraction à moins qu'il ne rencontre le critère de MHS; 393.75(a)(3) est le bon article à utiliser. On ne peut se servir de l'article 393.75(i) pour un pneu sous-gonflé. L'infraction décrite à l'article 393.75(g) ne devrait être inscrite seulement s'il y a possibilité de peser le véhicule et que la masse constatée sous un pneu excède la capacité de celui-ci (Tel qu'inscrit sur le flanc du pneu).

b.(2) Si un clou, une vis ou un autre corps étranger est incrusté dans un pneu qui ne présente aucune fuite, doit-on inscrire une infraction et est-ce que l'objet doit être retiré?

RÉPONSE: Cette condition n'est pas une infraction s'il y a absence de fuite. Un inspecteur ne devra pas retirer ou demander au conducteur de retirer le corps étranger du pneu.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

14. ROUES, JANTES ET MOYEUX

MHS: Questions et réponses

- a.(1) Est-ce une mise hors service lorsqu'un véhicule a eu un problème de pneu ou de jante et que le conducteur ou le propriétaire a soit retiré la roue défectueuse ou qu'il a enlevé les roues et "chaîné" l'essieu?

Si le véhicule arrive au site d'inspection dans cet état, ceci ne constitue pas une infraction, mais d'autres infractions peuvent découler de cette action (ex: excède la capacité des pneus).

Toutefois, lorsqu'un véhicule est inspecté, le conducteur ne peut retirer la roue défectueuse ou "chaîner" l'essieu pour effectuer une réparation temporaire pour se soustraire à la mise hors service. Ceci contreviendrait à la politique opérationnelle # 5 du CVSA qui stipule:

"...CONFORMITÉ REQUISE LORS DE MISE HORS SERVICE

La politique relative aux réparations exigées à la suite de la délivrance d'un avis de mise hors service est la suivante:

L'inspecteur ne peut lever l'avis de mise hors service applicable aux véhicules ou aux conducteurs, ou aux deux, tant que toutes les réparations stipulées dans l'avis n'ont pas été faites de manière satisfaisante, de sorte qu'il n'y a plus d'infraction..."

Interprétation réglementaire

- b.(1) Est-ce qu'une fuite du joint d'étanchéité intérieur de la roue, sans signe de contamination mouillée du matériel de friction du frein, constitue une infraction?

Réponse: Oui, s'il s'agit d'une fuite fraîche ou active du joint d'étanchéité intérieur de la roue, et qu'il est évident que la fuite va se poursuivre.

XX. VARIA

PARE-BRISE – Interprétation réglementaire

- b.(1) Quand devrait-on inscrire une infraction pour l'ajout d'un pare-soleil extérieur nuisant à la vision du conducteur?

RÉPONSE: 393.60 (e)(1) du FMCSR ne s'applique qu'aux accessoires installés sur le pare-brise et non en avant de celui-ci. Présentement, il n'y a pas d'interprétation réglementaire sur la partie d'un pare-brise pouvant être couverte par un pare-soleil extérieur. Dans un cas extrême ou une partie significative du pare-brise est obstruée par un pare-soleil extérieur monté à l'avant, une infraction peut être inscrite en vertu de l'article 393.3.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

DISPOSITIFS DE PROTECTION ARRIÈRE – Interprétation réglementaire

b.(2) Est-ce qu'une infraction à l'article 393.86(a)(6) devrait être émise pour une étiquette de certification manquante ou incomplète sur un dispositif de protection arrière?

RÉPONSE: L'étiquette de certification est apposée au moment de la fabrication de la remorque pour certifier que le dispositif se conforme à la règle FMVSS 223 et qu'il est installé conformément à FMVSS 224 et ne sera pas considéré en infraction lorsque le véhicule est utilisé.

Il n'y aura pas d'infraction émise pour la certification et l'étiquetage d'un dispositif de protection arrière, et ceci en référence à 393.86(a)(6). L'état du dispositif de protection devra être inspecté pour s'assurer de leur conformité aux pré-requis du FMVSS 223 tel que:

- Points d'ancrage (393.86(a)(1))
- Largeur du dispositif (393.86(a)(2))
- Hauteur du dispositif (393.86(a)(3))
- Surface arrière du dispositif (393.86(a)(4))
- Circonférence de la barre horizontale (393.86(a)(5))

Toute infraction aux conditions mentionnées ci-haut devront être émises en vertu de l'article approprié durant une inspection de niveau I ou V.

DISPOSITIF D'IMPACT LATÉRAL – Interprétation réglementaire

b.(3) Faut-il inclure un dispositif de protection latérale pour la largeur totale d'un véhicule ?

RÉPONSE : Non, aux États-Unis, le 23 CFR 658.16 indique que les dispositifs non porteurs de biens qui ne dépassent pas de plus de 3 pouces (7,6 cm) de chaque côté du véhicule ne doivent pas être inclus dans la mesure de la largeur totale. Au Canada, l'exemption est de 10 cm (4 pouces). Ceci inclus également un dispositif d'impact latéral.



FUITES D'HUILE, DE GRAISSE OU DU SYSTÈME DE SERVODIRECTION (É.-U.) – Interprétation réglementaire

b.(4) À quel moment une fuite d'huile, de graisse ou du système de servodirection (autre qu'une fuite du joint d'étanchéité intérieur de la roue ou du moyeu) devrait être enregistrée?

RÉPONSE: Une fuite ne devrait pas être enregistrée pour du suintement avant qu'il n'y ait une goutte qui tombe durant une inspection.

Politique Opérationnelle 15

Guide d'inspection et Réglementaire

FUSIBLES DE RECHANGE – Interprétation réglementaire

b.(5) Quand doit-on inscrire une infraction pour des fusibles de rechange manquants?

RÉPONSE: Seulement les unités motrices munies de fusibles servant à opérer les composantes et les accessoires réglementés (ex., lampes requises à 393.11, le système ABS et le système d'avertissement visuel de basse pression) doivent avoir un fusible de rechange de chaque type ou de chaque force requis pour ces items. Un inspecteur doit être en mesure de déterminer si un fusible est nécessaire pour les composantes requises et de quel type il s'agit. La plupart des nouvelles unités motrice utilisent des disjoncteurs et ils n'ont pas besoin de fusibles de rechange.

Lorsqu'un inspecteur n'est pas certain si des fusibles sont requis, aucune infraction ne doit être émise. Toute infraction à 393.95(b) doit être accompagnée d'une remarque indiquant le fusible requis qui est manquant. Des composantes, tel que la radio, des lampes auxiliaires non requises, etc., n'ont pas à avoir des fusibles de rechange.

CÂBLAGE – Interprétation réglementaire

b.(6) Quand doit-on noter une infraction pour le système de câblage?

RÉPONSE: Une infraction doit être notée lorsque l'isolation du câblage est endommagée au point où le fil nu est exposé.

INSPECTION, RÉPARATION ET ENTRETIEN – Interprétation réglementaire

b.(7) Quand faut-il citer une infraction de l'alinéa 396.3(a)(1)?

RÉPONSE: Une infraction de l'alinéa 396.3(a)(1) ne doit être citée que lorsqu'il s'agit d'un danger imminent dans les critères de mise hors service de la norme nord-américaine ou spécifiquement indiquée dans la politique opérationnelle de la CVSA comme une infraction (ex. la politique opérationnelle 15 Section 1.b(3)).