



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Railway Track Scales for In-Motion Weighing Specifications

Normes sur les ponts-bascules ferroviaires pour pesage en mouvement

SI/91-21

TR/91-21

Current to April 18, 2022

À jour au 18 avril 2022

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to April 18, 2022. Any amendments that were not in force as of April 18, 2022 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 18 avril 2022. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 18 avril 2022 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Specifications Relating to the Design, Composition, Construction and Performance of Electronic Railway Track Scales for In-Motion Weighing and Relating to the Installation and Use Thereof

- 1 Short Title**
- 2 Interpretation**
- 3 Application**
- 4 Design, Composition and Construction**
- 4 Wheel Detectors**
- 5 Operating Modes**
- 11 Printer**
- 12 Track Scales for Unit Trains**
- 13 Velocity Restriction**
- 15 Weighbridges**
- 18 Warm-up Delay**
- 19 Prevention of Registration**
- 20 Rollback**
- 21 Automatic Track Scale**

- 22 Installation and Use**
- 22 Approach and Departure Rails**
- 25 Tare**
- 29 Safeguards**

TABLE ANALYTIQUE

Normes de conception, de composition, de construction et de fonctionnement des ponts-bascules ferroviaires de type électronique destinés au pesage en mouvement, ainsi que les caractéristiques de leur installation et utilisation

- 1 Titre abrégé**
- 2 Définitions**
- 3 Application**
- 4 Conception, composition et construction**
- 4 Détecteurs de roues**
- 5 Modes de fonctionnement**
- 11 Imprimante**
- 12 Ponts-bascules pour trains-blocs**
- 13 Limitation de vitesse**
- 15 Tablier de pesage**
- 18 Interdiction en réchauffement**
- 19 Asservissement**
- 20 Inversion de marche**
- 21 Pont-bascule à fonctionnement automatique**

- 22 Installation et utilisation**
- 22 Rails d'approche et de sortie**
- 25 Tare**
- 29 Précautions**

Registration
SI/91-21 February 27, 1991

WEIGHTS AND MEASURES ACT

Railway Track Scales for In-Motion Weighing Specifications

The Minister of Consumer and Corporate Affairs, pursuant to paragraph 10(1)(i) of the *Weights and Measures Act* and sections 13^{*} and 27^{*} of the *Weights and Measures Regulations*, C.R.C., c. 1605, hereby establishes the annexed *Specifications relating to the design, composition, construction and performance of electronic railway track scales for in-motion weighing and relating to the installation and use thereof*.

January 28, 1991

PIERRE BLAIS

Minister of Consumer and Corporate Affairs

Enregistrement
TR/91-21 Le 27 février 1991

LOI SUR LES POIDS ET MESURES

Normes sur les ponts-bascules ferroviaires pour pesage en mouvement

En vertu de l'alinéa 10(1)i) de la *Loi sur les poids et mesures* et des articles 13^{*} et 27^{*} du *Règlement sur les poids et mesures*, C.R.C., ch. 1605, le ministre des Consommateurs et des Sociétés établit les *Normes de conception, de composition, de construction et de fonctionnement des ponts-bascules ferroviaires de type électronique destinés au pesage en mouvement, ainsi que les caractéristiques de leur installation et utilisation*, ci-après.

Le 28 janvier 1991

Le ministre des Consommateurs et des Sociétés

PIERRE BLAIS

* SOR/78-792, 1978 *Canada Gazette* Part II, p. 3894

* DORS/78-792, *Gazette du Canada* Partie II, 1978, p. 3894

Specifications Relating to the Design, Composition, Construction and Performance of Electronic Railway Track Scales for In-Motion Weighing and Relating to the Installation and Use Thereof

Normes de conception, de composition, de construction et de fonctionnement des ponts-bascules ferroviaires de type électronique destinés au pesage en mouvement, ainsi que les caractéristiques de leur installation et utilisation

Short Title

1 These Specifications may be cited as the *Railway Track Scales for In-Motion Weighing Specifications*.

Interpretation

2 (1) In these Specifications,

Act means the *Weights and Measures Act; (Loi)*

actual tare means the actual weight of an empty railway car determined by in-motion weighing; (*tare réelle*)

double weighing means the weighing of a railway car in two phases on the same track scale the results of which are automatically added together to register the whole weight of the railway car; (*pesage en deux temps*)

dynamic adjustment means an adjustment to electronic circuits of a track scale that is made to compensate for the effects of dynamic forces that affect the in-motion weighing of a railway car; (*réglage dynamique*)

in-motion weighing or weighing means the weighing of railway cars while they are moving over the load-receiving element of a track scale; (*pesage en mouvement or pesage*)

registration means a displayed or printed value; (*indication*)

rollback means a reversal in direction of a railway car during the weighing process; (*inversion de marche*)

single weighing means the weighing of a railway car while it is entirely supported by a track scale; (*pesage en un temps*)

stencilled tare means the empty weight of a railway car as marked on the railway car; (*tare inscrite au pochoir*)

Titre abrégé

1 *Normes sur les ponts-bascules ferroviaires pour pesage en mouvement.*

Définitions

2 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes normes.

détecteur de roues Dispositif de détection, notamment une cellule photoélectrique, monté ou non sur la voie dans le voisinage du pont-bascule et qui réagit au passage du wagon pour commander et contrôler la séquence du processus de pesage. (*wheel detector*)

indication Valeur affichée ou imprimée. (*registration*)

inversion de marche Renversement de la direction d'un wagon au cours du processus de pesage. (*rollback*)

Loi La *Loi sur les poids et mesures. (Act)*

pesage en deux temps Pesage d'un wagon en deux phases sur le même pont-bascule, dans le cadre duquel les résultats sont additionnés automatiquement et le poids complet du wagon est indiqué. (*double weighing*)

pesage en mouvement ou pesage Le fait de peser des wagons pendant qu'ils se déplacent sur le récepteur de charge du pont-bascule. (*in-motion weighing ou weighing*)

pesage en un temps Pesage d'un wagon alors qu'il est entièrement sur le pont-bascule. (*single weighing*)

pont-bascule Appareil de pesage de type électronique destiné à être utilisé dans le commerce pour le pesage en mouvement des wagons. (*track scale*)

réglage dynamique Réglage des circuits électroniques d'un pont-bascule effectué pour compenser les effets des forces dynamiques qui influent sur le pesage en mouvement d'un wagon. (*dynamic adjustment*)

track scale means an electronic weighing machine intended for use in trade for in-motion weighing of railway cars; (*pont-bascule*)

wheel detector means a detection apparatus in the vicinity of a track scale, whether mounted or not on the track and including a photoelectric cell, that reacts to the motion of a railway car in order to control and monitor the sequence in the weighing process. (*détecteur de roues*)

(2) All other words and expressions used in these Specifications have the same meaning as in Part V of the *Weights and Measures Regulations*.

Application

3 These Specifications apply to every electronic track scale intended for use in trade for the in-motion weighing of railway cars.

Design, Composition and Construction

Wheel Detectors

4 (1) A track scale shall be provided with wheel detectors that

(a) initiate any logic sequence required to determine train velocity and axle configuration of railway cars and any other monitoring required for in-motion weighing; and

(b) permit the detection of any false logic or other malfunction that interferes with the proper operation of the track scale.

(2) Where any false logic or other malfunction is detected, the track scale shall become inoperable.

Operating Modes

5 A track scale shall be designed to have a static operating mode and a dynamic operating mode and to indicate the operating mode selected.

6 A track scale shall be designed so that dynamic adjustment of a weight does not affect any adjustment in the static operating mode.

tare inscrite au pochoir Le poids à vide d'un wagon qui est inscrit sur celui-ci. (*stencilled tare*)

tare réelle Le poids réel d'un wagon vide déterminé par pesage en mouvement. (*actual tare*)

(2) Les autres termes des présentes normes s'entendent au sens de la partie V du *Règlement sur les poids et mesures*.

Application

3 Les présentes normes s'appliquent aux ponts-bascules de type électronique qui sont destinés à être utilisés dans le commerce pour le pesage en mouvement des wagons ferroviaires.

Conception, composition et construction

Détecteurs de roues

4 (1) Le pont-bascule doit comporter des détecteurs de roues qui :

a) d'une part, amorcent toute séquence logique permettant de déceler la vitesse du train et la configuration des essieux des wagons et d'effectuer tout autre contrôle nécessaire au pesage en mouvement;

b) d'autre part, permettent la détection de toute erreur de logique ou autre anomalie qui nuit au bon fonctionnement du pont-bascule.

(2) Lorsqu'une erreur de logique ou autre anomalie est détectée, le pont-bascule devient inopérant.

Modes de fonctionnement

5 Le pont-bascule doit être conçu de façon à pouvoir fonctionner tant en mode statique qu'en mode dynamique et à indiquer le mode de fonctionnement choisi.

6 Le pont-bascule doit être conçu de façon que le réglage dynamique d'un poids n'influe sur aucun réglage en mode statique.

7 A track scale shall be designed so that the means provided to make coarse zero and span adjustments in the static and dynamic modes are sealable.

8 The means that is provided for dynamic adjustment in a track scale shall have a maximum range not exceeding 0.25 per cent of the capacity of the track scale.

9 A track scale shall be designed so that while operating in the static mode it provides weight registrations with a minimum increment of 10 kg or less.

10 Where a track scale is being used in a manner other than in the manner authorized by the approval issued pursuant to section 3 of the Act or by the certificate issued pursuant to section 19 of the Act, the registration of the track scale shall be accompanied by a statement indicating that the registration shall not be used in trade.

Printer

11 Where a track scale incorporates a printer,

(a) means shall be provided to prevent a keyboard entry from altering data that has been entered or is being entered in respect of the in-motion weighing of a railway car;

(b) every keyboard entry of weight data shall be accompanied by a statement indicating that it is a keyboard entry;

(c) the printer shall indicate the operating mode of the track scale when used for any purpose other than in-motion weighing;

(d) the printer shall provide a printed record that

(i) includes the date and time of entry,

(ii) the identification number and weight of each railway car, and

(iii) subject to subsection 12(1), the total gross weight of the railway cars where summation of net weights is required;

(e) means shall be provided to prevent printing of the weight of the locomotive;

(f) means shall be provided so that on completion of the in-motion weighing of a railway car and the printing of the weight of the railway car, all stored weight data in respect of that railway car is automatically cleared; and

7 Le pont-bascule doit être conçu de façon que le dispositif de réglage brut du zéro et le dispositif de réglage de l'intervalle de mesure en mode statique et en mode dynamique puissent être scellés.

8 Le dispositif de réglage dynamique du pont-bascule doit avoir une portée maximale qui ne dépasse pas 0,25 pour cent de la portée du pont-bascule.

9 Le pont-bascule doit être conçu de façon qu'en mode de fonctionnement statique, la valeur du plus petit échelon des poids indiqués ne dépasse pas 10 kg.

10 Dans les cas où le pont-bascule est utilisé d'une manière autre que celle autorisée par l'approbation accordée en vertu de l'article 3 de la Loi ou par le certificat délivré en application de l'article 19 de la Loi, les indications du pont-bascule doivent être accompagnées d'une mention portant qu'elles ne doivent pas être utilisées dans le commerce.

Imprimante

11 Lorsque le pont-bascule comporte une imprimante, les exigences suivantes doivent être respectées :

a) des moyens doivent être prévus pour empêcher que soit modifiée, par le clavier, une donnée qui a déjà été introduite ou qui est en voie d'introduction relativement au pesage en mouvement d'un wagon;

b) toute donnée relative au poids qui est introduite au moyen du clavier doit être accompagnée d'une mention indiquant qu'il s'agit d'une donnée introduite par clavier;

c) l'imprimante doit indiquer le mode de fonctionnement du pont-bascule lorsque celui-ci sert à toute fin autre que le pesage en mouvement;

d) l'imprimante doit fournir un relevé indiquant :

(i) la date et l'heure de l'entrée,

(ii) le numéro d'identification et le poids de chaque wagon,

(iii) sous réserve du paragraphe 12(1), la somme des poids bruts des wagons dans le cas où la somme des poids nets est requise;

e) le poids de la locomotive ne doit pas pouvoir être imprimé;

f) dès la fin du pesage en mouvement d'un wagon et l'impression de son poids, les données relatives au

(g) the weight corresponding to the tare of a railway car shall be accompanied by the words “actual tare” or “tare réelle”, or the words “stencilled tare” or “tare inscrite au pochoir”, as the case may be, where that weight is printed on a record.

poids du wagon qui ont été stockées en mémoire doivent s’effacer automatiquement;

g) lorsque le poids correspondant à la tare du wagon apparaît sur un relevé, il doit être accompagné de la mention «tare réelle» ou «actual tare» ou de la mention «tare inscrite au pochoir» ou «stencilled tare», selon le cas.

Track Scales for Unit Trains

12 (1) A track scale intended to be used solely for the in-motion weighing of unit trains shall not compute or register the net weight of individual railway cars.

(2) The gross weight of individual railway cars in a unit train may be printed for the purpose of determining overload if each printed weight is accompanied by the letters “UT” or “TB”.

Velocity Restriction

13 A track scale shall be designed to prevent registration of the weight of a railway car while the car is moving at a velocity greater than the maximum operating velocity for which the track scale is approved pursuant to section 3 of the Act.

14 A track scale shall be designed so that, where the velocity of the railway car exceeds the maximum limit specified in the notice of approval issued in respect of the track scale pursuant to section 3 of the Act, the track scale

(a) prevents the weight of the railway car from being printed or stored in the track scale memory; and

(b) locates and identifies the railway car and gives an audible or other signal to alert the operator.

Weighbridges

15 The rails of the weighbridge in a track scale shall be fastened securely to prevent any unusual movement of the rails on the application of a load.

16 Each end support of a weighbridge shall be positioned so as to prevent any lifting of the weighbridge on the application of a load to any part of the weighbridge.

17 Movement of the weighbridge shall be constrained both longitudinally and transversely to the extent necessary to ensure proper operation of the track scale.

Ponts-bascules pour trains-blocs

12 (1) Le pont-bascule destiné exclusivement au pesage en mouvement des trains-blocs ne peut ni calculer ni indiquer le poids net de chacun des wagons.

(2) Le poids brut de chacun des wagons d'un train-bloc peut être imprimé aux fins de la détermination des surcharges, si chaque poids imprimé est accompagné de la mention «TB» ou «UT».

Limitation de vitesse

13 Le pont-bascule doit être conçu de façon à ne pouvoir indiquer le poids d'un wagon pendant que celui-ci se déplace à une vitesse supérieure à la vitesse de fonctionnement maximale pour laquelle le pont-bascule est approuvé en vertu de l'article 3 de la Loi.

14 Le pont-bascule doit être conçu de façon que, lorsque la vitesse d'un wagon ne respecte pas les limites indiquées dans l'avis d'approbation délivré à l'égard du pont-bascule en application de l'article 3 de la Loi :

a) le poids du wagon ne puisse être ni imprimé ni stocké dans la mémoire du pont-bascule;

b) le pont-bascule repère et identifie le wagon en cause et émette un signal sonore ou autre pour signaler la situation à l'opérateur.

Tablier de pesage

15 Les rails du tablier de pesage du pont-bascule doivent être assujettis solidement afin qu'ils ne se déplacent pas de façon anormale lors de l'application de la charge.

16 Chaque support d'extrémité du tablier de pesage doit être placé de manière à empêcher le soulèvement du tablier de pesage lors de l'application de la charge en tout point du tablier.

17 Le mouvement du tablier de pesage doit être restreint tant dans le sens longitudinal que transversal, dans

Warm-up Delay

18 A track scale shall be designed so that after the application of power, the registering of weight data is delayed until the manufacturer's recommended warm-up time has elapsed.

Prevention of Registration

19 A track scale designed so that weighing requires that the operator activate particular controls or automatic sequencing shall be provided with means to prevent the track scale registering any weight until the activation of the controls or automatic sequencing is completed.

Rollback

20 A track scale shall stop registering weights when a rollback of railway cars occurs unless the track scale is designed for in-motion weighing of railway cars while rollback occurs.

Automatic Track Scale

21 An automatic track scale shall be provided with means to prevent the registering of weight until the scale has been reset to zero at the beginning of a weighing sequence.

Installation and Use

Approach and Departure Rails

22 The foundations and anchoring of the approach and departure rails shall be of sufficient strength and rigidity to ensure that

- (a)** the approach and departure rails remain parallel and in alignment horizontally and vertically with the rails of the weighbridge; and
- (b)** thermal expansion and contraction does not adversely affect the proper operation of the track scale.

23 (1) For double weighing of coupled railway cars, the approach and departure rails shall be straight, uninterrupted and without joints for a distance of not less than 30 m.

la mesure nécessaire au bon fonctionnement du pont-bascule.

Interdiction en réchauffement

18 Le pont-bascule doit être conçu de façon qu'après sa mise en circuit, il ne commence à indiquer les données relatives au poids qu'à l'expiration de la période de réchauffement recommandée par le fabricant.

Asservissement

19 Le pont-bascule conçu de façon que l'opérateur doive actionner des commandes particulières ou amorcer une séquence automatique pour effectuer un pesage doit être asservi de façon que le poids ne puisse être indiqué qu'une fois ces opérations terminées.

Inversion de marche

20 Le pont-bascule doit cesser d'indiquer le poids en cas d'inversion de marche des wagons, à moins qu'il ne soit conçu pour le pesage en mouvement des wagons en pareil cas.

Pont-bascule à fonctionnement automatique

21 Le pont-bascule à fonctionnement automatique doit comporter des dispositifs qui empêchent l'indication d'un poids tant que le pont-bascule n'a pas été remis à zéro au début d'une séquence de pesage.

Installation et utilisation

Rails d'approche et de sortie

22 Les fondations et l'ancrage des rails d'approche et de sortie doivent être assez résistants et rigides pour :

- a)** maintenir ces rails parallèles et alignés, sur les plans vertical et horizontal, avec les rails du tablier de pesage;
- b)** garantir que la dilatation et la contraction thermiques n'aient pas d'effets préjudiciables sur le bon fonctionnement du pont-bascule.

23 (1) Pour le pesage en deux temps des wagons attelés, les rails d'approche et de sortie doivent être droits, continus et sans joints sur une distance d'au moins 30 m.

(2) For double weighing of uncoupled railway cars, the approach and departure rails shall be straight, uninterrupted and without joints for a distance of not less than 25 m.

(3) For single weighing of railway cars, the approach rails shall be straight for a distance of not less than 25 m.

24 Every gap between the weighbridge rails and the approach and departure rails shall be minimized by means of transverse bevelling and overlapping of the rails or by any other similar means that reduces the impact at the gap.

Tare

25 The stencilled tare of a railway car shall be used only for the purpose of determining transportation charges for goods and only if the following conditions are met:

(a) the stencilled tare weight shall be marked in 50 kg increments or less and shall be accompanied by the date on which the stencilled tare weight was determined; and

(b) the difference between the actual tare and the stencilled tare shall not exceed

(i) 150 kg, for a railway car of 25 000 kg or less,

(ii) 200 kg for a railway car of more than 25 000 kg but not more than 30 000 kg, and

(iii) 250 kg for a railway car of more than 30 000 kg.

26 Where actual tare is used and stored in the track scale memory following in-motion weighing of an empty railway car, the actual tare shall be accompanied by a railway car identification code.

27 (1) For weight assessment of commodities, other than to determine transportation charges, a train shall be weighed loaded and unloaded, and the difference between the two weights shall represent the net weight of the quantity of commodities in the unit train or each individual railway car, as applicable.

(2) The weights referred to in subsection (1) shall be erased from the track scale memory immediately after the printing of the net weight of the quantity of commodities.

(2) Pour le pesage en deux temps des wagons dételés, les rails d'approche et de sortie doivent être droits, continus et sans joints sur une distance d'au moins 25 m.

(3) Pour le pesage en un temps des wagons, les rails d'approche doivent être droits sur une distance d'au moins 25 m.

24 Chaque espace entre les rails du tablier de pesage et les rails d'approche ou de sortie doit être réduit au minimum par le biseautage transversal et le chevauchement des rails ou par tout autre moyen semblable qui permet d'amortir le choc au niveau de cet espace.

Tare

25 La tare inscrite au pochoir d'un wagon ne peut être utilisée que pour déterminer les frais de transport de marchandises et que si les conditions suivantes sont réunies :

a) la tare inscrite au pochoir est indiquée aux 50 kg près ou moins et est accompagnée de la date à laquelle elle a été établie;

b) la différence entre la tare réelle et la tare inscrite au pochoir ne dépasse pas :

(i) 150 kg, dans le cas d'un wagon d'au plus 25 000 kg,

(ii) 200 kg, dans le cas d'un wagon de plus de 25 000 kg sans dépasser 30 000 kg,

(iii) 250 kg, dans le cas d'un wagon de plus de 30 000 kg.

26 Lorsque la tare réelle est utilisée et stockée dans la mémoire du pont-bascule à la suite du pesage en mouvement d'un wagon vide, elle doit être accompagnée du code d'identification du wagon.

27 (1) Lorsqu'il s'agit d'établir le poids des marchandises à une fin autre que la détermination des frais de transport, le train doit être pesé en charge et à vide, et la différence entre les deux poids obtenus correspond au poids net de la quantité de marchandises contenue dans le train-bloc ou chacun des wagons, selon le cas.

(2) Les poids visés au paragraphe (1) doivent être effacés de la mémoire du pont-bascule dès que le poids net de la quantité de marchandises a été imprimé.

28 If the net weight of individual railway cars is determined, the gross weight, the tare and the net weight of each individual railway car shall be registered with the indication “gross weight” or “poids brut”, “tare”, or “net weight” or “poids net”, as appropriate, and where the information is stored in the track scale memory it shall be automatically cleared immediately after printing.

Safeguards

29 Where the registration of the weight of a railway car is prevented for any reason, the railway car shall be reweighed if the weight is being used in trade.

30 All interconnecting wiring between the load cells, the junction boxes and the instrumentation that forms part of a track scale shall be shielded and grounded and enclosed in conduits.

31 Load cell cables shall be separated from power cables and shall not be run in the same conduit.

32 Shims or other height or level adjustment features of a permanent track scale shall be clean, smooth and made of steel or any other material of equivalent strength and, if not grouted, shall cover sufficient area under level stands or load cell bases to ensure maintenance of a stable and level condition under normal conditions of use.

33 The operating velocity limits specified in the notice of approval issued in respect of a track scale pursuant to section 3 of the Act shall be prominently displayed near the means of registration of the track scale.

28 Dans les cas où le poids net de chacun des wagons est déterminé, le poids brut, la tare et le poids net de chacun des wagons doivent être indiqués avec la mention «poids brut» ou «gross weight», «tare», ou «poids net» ou «net weight», selon le cas, et, s'ils ont été stockés dans la mémoire du pont-bascule, ils doivent s'effacer automatiquement immédiatement après leur impression.

Précautions

29 Lorsque le poids d'un wagon ne peut être indiqué pour une raison quelconque, le wagon doit être pesé de nouveau si le poids sert à des fins commerciales.

30 Tous les câbles de raccordement entre les cellules de pesage, les boîtes de jonction et l'appareillage faisant partie du pont-bascule doivent être blindés, mis à la terre et enfermés dans des conduits.

31 Les câbles des cellules de pesage doivent être séparés des câbles d'alimentation et ne doivent pas passer dans le même conduit.

32 Les cales de nivellation et tout autre matériel de réglage de la hauteur ou du niveau d'un pont-bascule permanent doivent être propres, lisses et faits d'acier ou d'un autre matériau offrant une résistance équivalente et, s'ils ne sont pas cimentés, doivent se prolonger suffisamment au-dessous des supports de nivellation ou des bases de cellules de pesage afin d'assurer la stabilité et un maintien d'aplomb dans les conditions normales d'utilisation.

33 Les limites de vitesse de fonctionnement indiquées dans l'avis d'approbation délivré à l'égard du pont-bascule en application de l'article 3 de la Loi doivent être affichées bien en évidence à proximité du dispositif indicateur du pont-bascule.