



INSTITUT INTERNATIONAL DE GESTION DU CYANURE

Directive pour les auditeurs sur l'emploi du protocole de conformité du transport du cyanure

www.cyanidecode.org

Janvier 2011

Le Code international de gestion du cyanure (ci-après appelé « le Code »), ce document et d'autres documents ou sources d'informations cités comme sources de référence à www.cyanidecode.org sont considérés comme étant fiables et ont été préparés en bonne foi d'après les informations dont disposaient les rédacteurs. Cependant, aucune garantie n'est offerte quant à l'exactitude ou l'intégralité de ces documents ou de ces sources d'information. Aucune garantie n'est offerte quant au pouvoir de l'application du Code, des documents supplémentaires disponibles ou des documents cités comme sources de référence de prévenir les dangers, accidents, incidents ou blessures des employés et/ou des membres du public sur un site spécifique où l'or est extrait du minerai par le processus de cyanuration. La conformité au Code n'a pas pour but de remplacer, de violer ou de modifier et ne remplace pas, ne viole pas ou ne modifie pas de quelque manière que ce soit les exigences liées aux statuts, aux lois, aux réglementations, aux ordonnances ou autres au niveau national, local ou de l'Etat concernant les domaines inclus dans ce document. La conformité au Code est entièrement volontaire, n'a pas pour but de créer, d'établir ou de reconnaître et ne crée pas, n'établit pas ou ne reconnaît pas d'obligations ou de droits légalement exécutoires de la part de ses signataires, de ses partisans ou de toute autre partie.

Table des matières

	Page
Introduction	1
Directives générales	1
1. Emploi du protocole	1
2. Portée	2
3. Nature des réponses	2
4. Preuves	2
5. Directives de mise en œuvre et autres mesures	3
6. Plans et procédures de gestion	3
7. Constatations d'audit potentielles	4
8. Décision relative à la certification	6
9. Audits de la chaîne d'approvisionnement du consignateur et enquêtes de diligence raisonnable	7
10. Soumission des rapports d'audit et examen d'intégralité de l'IIGC	10
Principe 1, Transport	12
• Pratique de transport 1.1	12
• Pratique de transport 1.2	16
• Pratique de transport 1.3	18
• Pratique de transport 1.4	19
• Pratique de transport 1.5	20
• Pratique de transport 1.6	24
Principe 2, Stockage provisoire	26
• Pratique de transport 2.1	27
Principe 3, Intervention d'urgence	29
• Pratique de transport 3.1	29
• Pratique de transport 3.2	32
• Pratique de transport 3.3	33
• Pratique de transport 3.4	34
• Pratique de transport 3.5	35

Introduction

Ces directives sont publiées par l'Institut international de gestion du cyanure (IIGC) pour aider les transporteurs de cyanure à comprendre leurs obligations à mettre en œuvre le Code international de gestion du cyanure et aider les auditeurs du Code à évaluer la conformité au Code.

La conformité est évaluée par rapport aux principes et pratiques de transport du protocole. Les questions figurant dans ce protocole de conformité sont basées sur les mesures généralement nécessaires pour satisfaire à ces principes et à ces pratiques. La détermination de la manière exacte dont ces mesures doivent être mises en œuvre par un transporteur ainsi que de la manière dont un auditeur doit évaluer leur conformité avec le Code, peut nécessiter l'interprétation et le jugement d'un professionnel. Ces directives directrices traitent des dites situations et conseillent les transporteurs et les auditeurs sur les facteurs à prendre en compte lors de ces jugements.

En outre, les exploitations peuvent mettre en œuvre d'autres mesures que celles identifiées dans le protocole de conformité et satisfaire tout de même aux principes et aux pratiques de transport. Ce document d'orientation identifie certaines de ces autres possibilités. Il place également chacune des questions du protocole de conformité dans un contexte approprié de manière à ce que les exploitations et les auditeurs puissent mieux comprendre leur objectif et leurs attentes en matière de performances, et évaluer d'autres mesures prises par un transporteur pour satisfaire à une pratique de transport.

Directives générales

1. Emploi du protocole : afin d'être certifiée, une exploitation d'extraction de l'or qui subit un audit de conformité au Code international de gestion du cyanure doit faire appel à des transporteurs certifiés en vertu du Code, y compris des sociétés de transports certifiées individuellement et celles faisant partie intégrante d'une chaîne d'approvisionnement certifiée, tel qu'indiqué ci-dessous à la section 9 des Directives générales.

Sauf les exceptions spécifiques reprises ci-dessous, tous les aspects du système de transport et de distribution du cyanure qui achemine le cyanure de son point de fabrication à l'exploitation d'extraction de l'or sont sujets à ce protocole. Ceci inclut chaque transporteur impliqué dans une expédition, les sites de stockage provisoire utilisés au cours du transport (tel que défini dans le document contenant les définitions et les sigles du Code) ainsi que tout consignateur signataire transportant du cyanure par l'intermédiaire de transporteurs contractuels faisant partie d'une chaîne d'approvisionnement donnée. Le protocole s'applique également à tout sous-traitant qui gère le cyanure ou mène des activités abordées dans le protocole concernant un transporteur, et les constatations d'audit quant aux pratiques de gestion du cyanure d'un sous-traitant doivent être incluses avec les constatations de l'audit de transport. Le stockage du cyanure dans un entrepôt (tel que défini dans le document contenant les définitions et les sigles du Code) est considéré comme étant une activité de production de cyanure et est soumis au Protocole de vérification de la production de cyanure et le stockage de cyanure sur le site d'une mine d'or est soumis au Protocole de vérification des sociétés d'extraction de l'or.

2. Portée : ce protocole s'applique aux entités engagées dans le transport du cyanure de son point de fabrication au site de la société d'extraction. Outre les transporteurs physiques à proprement parler du cyanure, tous les sous-traitants dont les activités sont abordées dans le protocole de conformité, ainsi que le producteur, le consignateur et/ou la société d'extraction elle-même de cyanure, peuvent être soumis à un audit de vérification, en fonction de la manière dont les dispositions de livraison sont structurées. D'autres entités, telles que les installations de maintenances des véhicules de transport, peuvent également être soumises à certaines parties du protocole. Pour obtenir de plus amples informations concernant les consignateurs et les expéditions maritimes ou ferroviaires, consulter la section 9 des Directives générales.

Le stockage de cyanure dans un entrepôt (tel que défini dans le document contenant les définitions et les sigles du Code) est soumis au Protocole de vérification de la production de cyanure et le stockage de cyanure sur le site d'une mine d'or est soumis au Protocole de vérification des sociétés d'extraction de l'or.

3. Nature des réponses : des réponses écrites détaillées à chaque question du protocole sont nécessaires. Etant donné que le protocole de conformité dûment rempli devient le rapport d'audit détaillé, les réponses à chaque question doivent être suffisamment détaillées pour fournir une claire justification de la constatation d'audit résultante. Un simple « oui », « non » ou « sans objet » n'est pas une réponse adéquate. En réponse à chaque question, l'auditeur doit décrire la preuve appuyant la constatation. Quelle preuve démontre que l'exploitation est en pleine conformité ? Quelle insuffisance résulte en une conformité substantielle seulement ? Pourquoi une question est-elle « sans objet » ? Les données appuyant une constatation, telles que les limitations spécifiques sur les heures du chauffeur, doivent également être fournies, le cas échéant.

Si l'auditeur souhaite faire des recommandations à l'exploitation pour des améliorations qui sont en dehors de la portée du Code, il n'est pas nécessaire que ces informations soient partagées avec l'IIGC. Toutefois, de telles recommandations supplémentaires doivent être autorisées par le client et les auditeurs doivent clairement identifier celles-ci en tant que mesures supplémentaires et expliquer, au besoin, pourquoi elles ne sont pas exigées pour la conformité au Code.

4. Preuves : comme avec tout audit formel, divers types de preuves sont nécessaires pour appuyer les constatations. Celles-ci incluent des documents examinés par l'auditeur, les observations directes de l'auditeur dans le domaine et les entretiens avec le personnel approprié. Dans de nombreux cas, le personnel le plus approprié pour les entretiens est celui qui effectue le travail sur le terrain, étant donné que ces personnes sont celles qui ont une connaissance directe de ce qui se fait effectivement dans le cadre de l'exploitation. Tandis qu'un superviseur doit savoir ce qu'exige une procédure ou ce qui doit être effectué, il se peut que ce ne soit pas la pratique sur le terrain. Les auditeurs doivent interviewer plusieurs employés pour confirmer, par exemple, la manière dont une procédure écrite est effectivement mise en œuvre sur le terrain. Il est également important de noter les noms de

chaque personne interviewée dans les notes détaillées d'audit. Des preuves utiles peuvent également figurer dans les rapports d'inspection des agences réglementaires concernées.

La nature des preuves à l'appui doit être identifiée en réponse à chaque question de manière à ce que cette information soit disponible dans le rapport de constatations d'audit détaillées. La réponse doit également identifier la nature de tout échantillon représentatif des dossiers, rapports d'inspection ou d'autre documentation ; par exemple, quels dossiers ont été examinés pour déterminer si un programme d'inspection a été mis en œuvre ou pas ?

5. Directives de mise en œuvre et autres mesures : les questions du protocole de conformité sont basées sur les mesures généralement censées être nécessaires pour la conformité au Code, mais les variations et autres possibilités sont également acceptables si elles s'avèrent capables de concrétiser une pratique de transport. Par conséquent, une exploitation peut toujours être en pleine conformité avec une pratique de transport même si l'auditeur répond « non » à une ou plusieurs des questions d'audit en vertu de cette pratique. La connaissance de l'auditeur du guide de mise en œuvre du Code peut fournir un aperçu significatif additionnel de l'objectif de nombreuses dispositions.

Le guide de mise en œuvre du Code a été élaboré spécifiquement pour les exploitations d'extraction d'or mais les concepts sont généralement aussi applicables aux transporteurs de cyanure. Le guide de mise en œuvre permet à l'auditeur de comprendre l'objectif et les attentes de performances pour les pratiques de transport connexes. Ainsi, il permet à l'auditeur de mieux évaluer toute autre mesure prise par une exploitation pour satisfaire à une pratique. Des réponses complètes aux questions du protocole sont extrêmement importantes lorsque d'autres mesures sont utilisées pour satisfaire à une pratique de transport parce que, dans ces cas-là, l'exploitation n'a pas mis en œuvre la mesure identifiée dans une question. L'auditeur doit décrire comment et pourquoi l'autre mesure satisfait à la pratique.

Les conditions spécifiques au site et les exigences réglementaires locales peuvent légitimement affecter la manière dont une exploitation choisit de satisfaire à une certaine pratique de transport, et celles-ci doivent également être identifiées dans les réponses aux questions du protocole. Etant donné que la conformité aux réglementations locales est indépendante de la conformité au Code, l'auditeur doit décrire de manière détaillée comment ou pourquoi la conformité à une réglementation locale garantit la conformité au Code.

6. Plans et procédures de gestion : les transporteurs doivent élaborer et mettre en œuvre un certain nombre de systèmes ou de procédures de gestion écrits pour se conformer au Code. Ceux-ci incluent des pratiques d'exploitation standard, des programmes sur la santé et la sécurité des employés, des informations sur la formation et des procédures en cas d'intervention d'urgence.

Le Code n'impose pas de forme ou de format spécifique pour ces systèmes, plans et procédures. Les manuels formalisés, procédures d'exploitation standard, listes de vérification, panneaux, formulaires de commande, documents de formation, ou autres supports peuvent tous être acceptables s'ils satisfont à l'objectif des pratiques de transport. De plus, aucun de ces documents ne doit se limiter aux questions sur la gestion du cyanure. Quelle que soit leur

structure, les systèmes et procédures de gestion d'une exploitation doivent démontrer que l'exploitation comprend les pratiques nécessaires à la gestion du cyanure d'une manière qui prévient et contrôle les rejets et les expositions.

L'auditeur doit déterminer si le plan, la procédure ou le système sont en place, s'ils abordent les éléments identifiés dans le protocole de conformité et s'il existe des preuves que le plan, la procédure ou le système sont mis en œuvre.

Tandis que l'auditeur doit déterminer si les plans, procédures et systèmes de l'exploitation peuvent, sur la base des preuves disponibles, raisonnablement satisfaire aux objectifs de performance de la pratique de transport, il n'est pas attendu ni souhaité qu'il effectue une analyse exhaustive de chaque plan, procédure et système de gestion en vue de confirmer chaque supposition et chaque calcul. Bien entendu, si une supposition ou un calcul susceptible d'avoir un impact important sur la capacité de l'exploitation à se conformer au Code semble être questionnable, cette supposition ou ce calcul devra faire l'objet d'une étude plus approfondie. Par exemple, si la force portante d'un équipement de transport de cyanure semble être considérablement plus importante que prévue, l'auditeur doit effectuer un suivi afin de déterminer si la valeur est appropriée. Néanmoins, l'auditeur ne doit pas substituer son propre jugement à celui d'un autre professionnel lorsque l'impact de la différence n'affecte pas de manière négative la capacité du plan, de la procédure ou du système de gestion à satisfaire à la pratique de transport.

L'audit d'une tierce partie du Code n'a pas pour objet que l'auditeur juge chaque décision prise par les ingénieurs d'études ou planificateurs du transporteur, mais de garantir que la conception, la construction et l'opération des exploitations de transport sont basées sur les suppositions et calculs raisonnables de professionnels compétents. La question de savoir quand accepter ce qui est présenté à l'auditeur et approfondir une question est intrinsèque à l'audit. Le jugement de l'auditeur est particulièrement important à cet égard durant les audits de Code.

7. Constatations d'audit potentielles : les auditeurs établissent des constatations pour chaque pratique de transport. Ces constatations individuelles déterminent les constatations globales pour l'exploitation et son statut de certification.

Le protocole de conformité ne possède pas de score numérique. La conformité au Code et à ses pratiques de transport est un test dont l'issue est évaluée comme étant satisfaisante ou non satisfaisante. Mais pour ce qui est des audits menés pour la certification au Code, il existe néanmoins deux catégories satisfaisantes : pleine conformité et conformité substantielle.

La pleine conformité à toute pratique de transport individuelle signifie qu'il n'existe aucune exception en matière de conformité à toute question du protocole de conformité en vertu de cette pratique. Un résultat de pleine conformité vis-à-vis d'une pratique de transport peut être obtenu si des réponses affirmatives sont obtenues pour toutes les questions du protocole de conformité afférentes à cette pratique, ou si l'exploitation a mis en œuvre des alternatives aux mesures identifiées par les questions de l'audit lui permettant de répondre aux exigences de cette pratique de transport.

Une exploitation peut être en situation de conformité substantielle vis-à-vis d'une pratique de transport si elle n'est pas en situation de pleine conformité (à savoir, s'il y a une ou plusieurs réponses négatives aux questions du protocole de conformité et qu'aucune autre mesure n'a été adoptée en vue de répondre aux exigences de la pratique). Cependant, trois critères doivent être respectés pour qu'un auditeur soit en mesure d'aboutir à une conclusion de conformité substantielle.

En premier lieu, l'exploitation doit avoir fait des efforts de bonne foi en matière de conformité. Ceci signifie que l'exploitation doit avoir entrepris des efforts raisonnables en vue de gérer le cyanure d'une manière cohérente vis-à-vis de la pratique de transport au lieu de se contenter d'ignorer un aspect particulier du Code. Un exemple d'effort de bonne foi serait d'avoir un programme d'inspection de véhicules nécessitant des éléments additionnels au lieu de n'avoir aucun programme d'inspection. L'auditeur devra vraiment user de son jugement professionnel en vue de déterminer si une exploitation a fait preuve ou non de bonne foi dans le cadre de ses efforts de conformité.

En deuxième lieu, pour obtenir un résultat de conformité substantielle, l'insuffisance doit être aisément rectifiable. Le concept d'« aisément rectifiable » implique que la défaillance peut être corrigée en vue d'atteindre un statut de pleine conformité dans un délai d'un an, ce délai constituant le délai limite dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan d'action correctif. Cette détermination peut en outre exiger une grande mesure de jugement professionnel de la part de l'auditeur.

En troisième lieu, il ne peut exister aucun risque sanitaire, sécuritaire ou environnemental immédiat ou important dans le cadre de toute situation à laquelle le statut de conformité substantielle a été accordé. A titre d'exemple, si de nombreuses insuffisances liées à la bureaucratie ou à la documentation ne présentent aucun risque sanitaire, sécuritaire ou environnemental immédiat ou conséquent et, si les deux autres critères sont respectés, ces types d'insuffisance peuvent souvent aboutir à une conclusion de conformité substantielle. Cette décision peut également exiger une grande part de jugement professionnel.

Une exploitation peut ne pas être en pleine conformité par rapport à l'une des questions du protocole afférentes à une pratique de transport donnée tout en étant néanmoins reconnue comme étant en conformité substantielle à cette pratique, si elle remplit les trois critères illustrés ci-dessus pour chacune des questions. Il faut également noter qu'une exploitation peut être reconnue comme étant en situation de pleine conformité même si l'auditeur a identifié certaines insuffisances. A titre d'exemple, un ou deux rapports d'inspection manquants sur trois années de documentation standard pourraient être considérés comme une situation exceptionnelle, et l'exploitation pourrait néanmoins être reconnue comme étant en pleine conformité.

En termes généraux, et bien que l'auditeur se doive d'utiliser sa capacité de jugement professionnel en vue d'évaluer les circonstances propres au site, une conclusion de pleine conformité peut être plus aisément corroborée lorsqu'une situation implique un problème isolé plutôt qu'une défaillance de programmation, lorsque le problème a trait à des questions

de bureaucratie ou de conservation de registres plutôt qu'à des problèmes de non-conformité sur le terrain, ou encore lorsqu'un problème susceptible d'être apparu au début d'un cycle d'audit de trois ans ne s'est pas reproduit.

Une exploitation qui n'est ni en conformité substantielle ni en pleine conformité vis-à-vis d'une pratique de transport est en situation de non-conformité. Il est possible qu'aucun effort de conformité de bonne foi n'ait été entrepris, que l'insuffisance ne soit pas aisément rectifiable, ou que l'insuffisance puisse présenter des risques sanitaires, sécuritaires ou environnementaux immédiats ou substantiels.

Lorsqu'un auditeur établit ses constatations, il doit se souvenir que toute insuffisance faisant passer une exploitation du statut de pleine conformité à celui de conformité substantielle, ou du statut de conformité substantielle à celui de non-conformité vis-à-vis d'une pratique de transport donnée, doit être uniquement appliquée à une seule et unique pratique. Les questions du protocole ont été conçues en vue d'être aussi précises que possible, et elles doivent être lues et appliquées de manière rigoureuse afin que l'exploitation ne soit pas pénalisée à plusieurs reprises pour une même insuffisance en raison d'un chevauchement de plusieurs pratiques.

8. Décision relative à la certification : l'auditeur peut prendre une décision concernant le statut de certification de l'exploitation lorsqu'il a établi ses constatations au sujet de chaque pratique de transport individuelle. Aux fins de cette décision, la constatation individuelle la plus médiocre au sujet de l'une des pratiques de transport prévaudra en tant que constatation globale de l'audit.

Une exploitation peut être considérée comme étant en pleine conformité au Code uniquement si toutes les pratiques de transport sont reconnues comme étant en pleine conformité. Les exploitations en situation de pleine conformité sont certifiées en tant que telles en vertu du Code.

Une exploitation est en situation de conformité substantielle vis-à-vis du Code si l'une des pratiques de transport est considérée comme étant substantiellement conforme, et qu'aucune des pratiques n'est en situation de non-conformité. Ces exploitations sont certifiées à titre conditionnel, sous réserve de l'application d'un plan d'action correctif et de l'obtention du statut de pleine conformité.

Une exploitation est en situation de non-conformité avec le Code si elle est reconnue comme non-conforme vis-à-vis d'une pratique de transport quelconque.

L'Institut ne prend aucune décision distincte concernant la certification d'une exploitation. L'Institut accorde sa certification à une exploitation lorsqu'un rapport d'audit ayant été accepté par l'Institut identifie l'exploitation comme étant en pleine conformité ou en conformité substantielle. L'Institut n'est doté d'aucun moyen indépendant lui permettant de déterminer si une exploitation quelconque est conforme au Code, et il se repose par conséquent entièrement sur les constatations de l'auditeur professionnel certifié. Les auditeurs doivent observer la totalité de l'exploitation et évaluer ce qu'ils observent en se

basant sur la situation d'ensemble de l'exploitation. Bien que l'orientation fournie par ce document ait pour objectif d'aider les auditeurs du monde entier à adopter une même perspective et à obtenir des constatations cohérentes face à un même ensemble de faits, les auditeurs professionnels et les experts techniques effectuant des audits de vérification doivent utiliser leur propre jugement et leur propre expertise professionnelle afin de tirer leurs propres conclusions en toute indépendance.

9. Audits de la chaîne d'approvisionnement du consignateur et enquêtes de diligence raisonnable : de nombreux producteurs de cyanure, ainsi que des entités telles que les distributeurs, les agents commerciaux, les courtiers et les sociétés d'extraction de l'or organisent et supervisent le transport du cyanure sur la totalité ou une partie de l'itinéraire de la chaîne d'approvisionnement allant du producteur à la mine d'or. Ces consignateurs peuvent employer les services de transporteurs contractuels, tels que des sociétés de transport routier et des sociétés ferroviaires ou maritimes, pour transporter le cyanure. Ils peuvent devenir des signataires pour les besoins du transport du cyanure et désigner des chaînes d'approvisionnement composées de plus d'un transporteur de cyanure à des fins de certification.

Les consignateurs définissent l'ampleur de leur(s) chaîne(s) d'approvisionnement, mais outre les transporteurs routiers, toute société de chemins de fer, gares ferroviaires, transporteurs maritimes et ports utilisés pour le transport du cyanure à destination de mines d'or certifiées doit être intégré à sa chaîne d'approvisionnement de manière à ce que les parties intéressées soient en mesure de vérifier leurs enquêtes de diligence raisonnable et les rapports sommaires d'audit des sociétés de transport routier faisant partie de la chaîne d'approvisionnement certifiée. Si une chaîne d'approvisionnement comporte des sociétés de transport routier signataires individuellement certifiées, ces dernières doivent alors être identifiées à des fins d'information.

La demande visant à devenir signataire du Code d'un consignateur doit indiquer chacune des chaînes d'approvisionnement devant être certifiée et identifier chacune des entités de chaque chaîne d'approvisionnement gérant du cyanure (par exemple, chaque société de transport routier, de transport ferroviaire, ainsi que chaque gare ferroviaire, société de transport maritime et port). Sur demande écrite d'un consignateur signataire, la liste originale contenant les informations relatives au transporteur affichée sur le site Web contenant la liste des signataires de l'IIGC contiendra uniquement une description générale de la chaîne d'approvisionnement (par exemple, « du site de fabrication du cyanure de sodium X jusqu'aux mines d'or d'Amérique du Sud »). L'identité de chaque transporteur de cyanure et le ou les pays où ils opèrent seront ajoutés uniquement après que la chaîne d'approvisionnement ait été certifiée.

Chacune des chaînes d'approvisionnement de chaque consignateur est individuellement certifiée et chaque transporteur routier individuel de chaque chaîne d'approvisionnement doit se soumettre à un Audit de conformité au Code. Cependant, les sociétés de transport routier ayant ratifié le Code et ayant été certifiées comme étant indépendantes de la chaîne d'approvisionnement ne seront pas tenues de se soumettre à un audit supplémentaire en tant que partie intégrante de l'audit de la chaîne d'approvisionnement.

Si une société de transport routier, une ligne ou une gare ferroviaire, un port ou une société de transport maritime fait partie intégrante de plus d'une des chaînes d'approvisionnement d'un consignateur, le ou les segments en commun peuvent être évalués pour l'une des chaînes et les résultats (Rapport d'audit de conformité au Code ou Enquête de diligence raisonnable) peuvent être utilisés en tant que partie intégrante de la documentation requise pour l'autre chaîne d'approvisionnement du même consignateur. Si tel est le cas, la durée de la période de certification de la seconde chaîne d'approvisionnement se limitera à la durée de la période restante de la première chaîne d'approvisionnement certifiée possédant ce segment en commun, jusqu'à ce que la certification de cette chaîne d'approvisionnement soit renouvelée.

Cependant, un consignateur utilisant un transporteur ayant fait partie d'une chaîne d'approvisionnement certifiée d'un consignateur signataire différent devra réaliser son propre Audit de conformité au Code ou Enquête de diligence raisonnable sur ce transporteur en tant que partie intégrante de la procédure de certification. Ceci est nécessaire, car un consignateur fournit souvent à ceux de ses transporteurs qui ne sont pas individuellement certifiés certains des éléments nécessaires à la conformité au Code, tels que des capacités d'intervention d'urgence, des évaluations d'itinéraires et des processus de consultation des collectivités locales.

Les consignateurs doivent disposer de plans et procédures opérationnels documentés en matière de sélection d'itinéraire global de l'expédition, ainsi que pour la sélection et la supervision des transporteurs individuels de cyanure composant leurs chaînes d'approvisionnement afin de s'assurer qu'ils disposent de tous les éléments nécessaires à la conformité au Code ou qu'ils puissent obtenir l'assistance nécessaire du consignateur ou autres entités contractuelles. Le consignateur est par conséquent soumis à un Audit de conformité au Code en tant que partie intégrante du processus de certification au regard de ses chaînes d'approvisionnement. Les parties du Protocole d'audit de conformité pour le transport du cyanure applicables pourront être utilisées pour évaluer son processus de sélection des itinéraires et des contractuels, ainsi que tout élément de conformité au Code qu'il fournit à ses transporteurs contractuels, tels que les capacités d'intervention d'urgence et la formation en matière de sécurité et de gestion du cyanure. Cet audit doit également évaluer la mise en œuvre de ces procédures par le consignateur de ses transporteurs et de tous autres services d'appui contractuels pouvant être nécessaires à des fins de conformité en vertu du Code. Un seul audit des procédures et activités de supervision du consignateur peut suffire pour satisfaire cette exigence à l'égard de toutes les chaînes d'approvisionnement de celui-ci, dans la mesure où cet audit couvre toute différence concernant la manière dont il gère ses chaînes d'approvisionnement et les problèmes courants applicables à toutes ses chaînes d'approvisionnement.

La portée des diverses dispositions du Protocole de conformité pour le transport du cyanure applicable au consignateur dépend de la nature du soutien que ce dernier apporte à ses transporteurs contractuels. Dans la plupart des cas, les Pratiques de transport et les questions de Protocole liées à l'évaluation des itinéraires et à la sélection des contractuels s'appliqueront à l'ensemble des consignateurs, tandis que l'applicabilité des autres

dispositions doit être déterminée en fonction des relations contractuelles entretenues par le consignateur avec les transporteurs faisant partie de ses chaînes d'approvisionnement.

De la même manière qu'une mine d'or peut modifier ses sites de cyanure pendant la durée de sa période de certification de trois ans sans avis préalable ou autorisation de l'IIGC, un consignateur peut remplacer ses transporteurs individuels appartenant à une chaîne d'approvisionnement certifiée pendant sa période de certification. Cependant, à la différence des mines d'or certifiées, un consignateur ne possède pas de contrôle direct sur ses transporteurs contractuels. Par conséquent, un consignateur qui remplace ou ajoute des transporteurs au sein d'une chaîne d'approvisionnement certifiée doit soumettre une demande visant à devenir signataire révisée à l'IIGC identifiant la modification. Il doit aussi soumettre une annexe à son Rapport d'audit de conformité identifiant le nouveau transporteur dans un délai de 9 mois suivant le début des activités du nouveau transporteur. Une telle modification n'a aucun impact sur le statut de certification de la chaîne d'approvisionnement ni ne prolonge la durée de trois ans nécessaire à l'obtention de la certification. En vertu de l'article 6 des instructions du Formulaire de demande de signataire, le consignateur doit informer l'IIGC de cette modification au sein d'une chaîne d'approvisionnement certifiée dans un délai de 72 heures suivant le début des activités du nouveau transporteur.

Les coproducteurs qui sont des consignateurs-transporteurs signataires du Code peuvent transporter du cyanure à destination de mines d'or certifiées en utilisant des segments de la chaîne d'approvisionnement certifiée de chaque transporteur, tel qu'illustré à l'exemple suivant : le Producteur A possède un contrat pour vendre du cyanure de sodium à la Mine Z, une mine d'or certifiée en vertu du Code, mais remplit le contrat en vendant du cyanure fabriqué par le producteur B. Le producteur B transporte le cyanure provenant de son site de production à destination de son port de départ en utilisant les services de sociétés de transport routier et ferroviaire faisant partie intégrante de l'une de ses chaînes d'approvisionnement certifiées. Le Producteur A assume la responsabilité du reste du transport, en commençant par le transporteur maritime et continue jusqu'au port d'entrée sur un autre continent jusqu'à la Mine Z en utilisant les services d'une société de transport routier. Le transporteur maritime, le port d'entrée et la société de transport routier font tous partie de l'une des chaînes d'approvisionnement certifiée du Producteur A, laquelle inclut également d'autres transporteurs ne participant pas au transport du cyanure à destination de la Mine Z. Dans une telle situation, le transport du cyanure du Producteur B jusqu'à la Mine Z certifiée est conforme au Code, même s'il implique certaines parties de deux chaînes d'approvisionnement certifiées de deux différents consignateurs, car 1) le cyanure est fabriqué par un producteur certifié ; 2) il existe un accord écrit entre le Producteur A et le Producteur B définissant les responsabilités de chaque consignateur à l'égard de la gestion de leurs parties respectives de la chaîne d'approvisionnement globale depuis le site de production du cyanure jusqu'à la mine ; 3) chaque transporteur reste sous le contrôle et la supervision de son consignateur-transporteur signataire pendant le transport du cyanure à destination de la Mine Z ; et 4) les transporteurs individuels des deux chaînes d'approvisionnement ont été soumis à un Audit de conformité au Code ou à une Enquête de diligence raisonnable en tant que partie intégrante de la procédure de certification de leurs chaînes d'approvisionnement respectives.

Sauf en cas d'identification spécifique aux présentes Directives, le Protocole de transport pour le cyanure ne doit pas être utilisé pour évaluer le transport ferroviaire et maritime ou la gestion du cyanure aux gares ferroviaires ou ports pour des motifs de sécurité, d'accès limité et de l'incapacité des consignateurs à effectuer des modifications des pratiques d'exploitation de ces sites de transport. Au lieu de réaliser des Audits de conformité en vertu du Code relatifs à ces sites, le consignateur doit réaliser et documenter des enquêtes de diligence raisonnable de transporteurs ferroviaires, gares ferroviaires, sociétés de transport maritime et ports gérant l'expédition de cyanure, tel que précisé ci-dessous à la section Pratiques de transport 1.1. L'enquête de diligence raisonnable du consignateur doit être réalisée ou révisée par un auditeur dont les qualifications sont conformes aux exigences de l'IIGC en matière d'experts de transport, et l'auditeur doit conclure que l'enquête de diligence raisonnable a raisonnablement évalué ces sites et que le consignateur a, dans la mesure du possible, mis en œuvre toute mesure de gestion nécessaire. Les enquêtes de diligence raisonnable doivent être réalisées sur la base d'un cycle de trois ans.

Les chaînes d'approvisionnement des consignateurs peuvent comporter des sites de stockage provisoires si les cargaisons de cyanure sont provisoirement stockées pendant les phases de transit. Le stockage provisoire, défini dans le document contenant les définitions et les sigles du Code, est évalué conformément aux dispositions de la Pratique de transport 2.1 du Protocole de vérification du transport de cyanure. Cependant, le stockage de cyanure dans un entrepôt avant sa livraison à une mine d'or est considéré comme étant une activité de production de cyanure en vertu du Code et ne peut être évalué comme faisant partie de la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur. Le propriétaire des entrepôts doit être un producteur de cyanure signataire du Code et ces entrepôts peuvent être certifiés uniquement en utilisant le Protocole de vérification de la production de cyanure.

10. Soumission des rapports d'audit et des vérifications de complétude de l'Institut : les responsables d'audit doivent soumettre les documents suivants à l'Institut dans un délai de 90 jours suivant la réalisation de la partie correspondant à l'inspection du site d'un audit de vérification : le rapport d'analyse de l'audit contenant les résultats de l'audit ; le rapport de l'audit sommaire ; le formulaire de qualifications de l'auditeur ; le plan d'action correctif (pour les exploitations déclarées en conformité substantielle avec le Code) et une lettre du propriétaire ou du représentant autorisé de l'exploitation auditée autorisant l'Institut à afficher le rapport d'audit sommaire et le plan d'action correctif (le cas échéant) sur le site web du Code. La signature du responsable de l'audit sur le formulaire de qualifications de l'auditeur doit être certifiée sous la forme d'un acte notarié ou sous une forme équivalente.

Après avoir reçu les informations requises, l'Institut examinera les documents soumis en vue de s'assurer qu'ils sont complets. Cet examen a pour but de s'assurer que toutes les informations nécessaires ont été fournies. Il ne s'intéresse pas aux questions de fonds de conformité avec le Code.

L'« examen de complétude » du rapport de constatations d'audit détaillées effectué par l'Institut a pour but de déterminer qu'une réponse correspond à chacune des questions pertinentes et que des précisions suffisantes viennent appuyer les constatations de l'auditeur. Le rapport d'audit sommaire est examiné en vue de garantir qu'il représente de manière

exacte les résultats du rapport de constatations d'audit détaillées, et qu'il contient suffisamment d'informations pour permettre d'étayer chaque constatation. Le formulaire de qualifications de l'auditeur est également examiné afin de confirmer que les auditeurs répondent aux critères fixés par l'IIGC au moment de l'audit, et que les informations et l'attestation requises sont à la disposition du public. Le plan d'action correctif, le cas échéant, est examiné en vue de confirmer qu'il couvre toutes les insuffisances à l'origine de la conclusion de conformité substantielle.

Si la documentation est complète, l'Institut en informera l'auditeur et l'exploitation, et affichera le rapport d'audit sommaire, le formulaire de qualifications de l'auditeur et, le cas échéant, le plan d'action correctif sur son site Web. Si la documentation est incomplète, l'Institut fera savoir à l'auditeur et à l'exploitation quels sont les éléments manquants, et demandera à ce que la documentation révisée soit soumise dans un délai de 30 jours. L'IIGC n'acceptera aucun rapport d'audit incomplet.

Etant donné que les rapports d'audit sur les chaînes d'approvisionnement comportent généralement plusieurs transporteurs, ainsi que le consignateur lui-même, la procédure de reporting relative à ces audits est structurée d'une manière légèrement différente de celle de la certification des transporteurs individuels. Des Rapports de résultats d'audit détaillés distincts sont exigés pour chaque transporteur routier et pour le consignateur, et des rapports de diligence raisonnable sont exigés pour les transports ferroviaires et maritimes, les gares de triage et les ports. Aucun rapport n'est exigé pour les transporteurs routiers inclus dans une chaîne d'approvisionnement signataire du Code et individuellement certifiée. L'exigence de soumission de Rapports d'audits de conformité dans un délai de 90 jours suivant la finalisation de la partie de l'audit couvrant le contrôle du site s'applique à la totalité de l'audit de la chaîne d'approvisionnement, et non pas à l'audit de tout transporteur individuel.

Les auditeurs de la chaîne d'approvisionnement doivent émettre des conclusions à l'égard de chaque transporteur individuel, ainsi qu'à celui du consignateur lui-même. Les lacunes identifiées pendant un audit de chaîne d'approvisionnement doivent être couvertes dans le cadre d'un Plan d'action correctif unique applicable à la totalité de la chaîne d'approvisionnement. Le Plan d'action correctif doit par conséquent inclure les éléments applicables à l'un quelconque ou à l'ensemble de ces transporteurs, ainsi qu'au consignateur.

Un seul Rapport sommaire de l'audit pour la totalité de la chaîne d'approvisionnement doit être soumis afin d'être publié sur le site web de l'IIGC. L'introduction du Rapport sommaire de l'audit doit clairement identifier la totalité de la chaîne d'approvisionnement, y compris chaque transporteur routier, ferroviaire et maritime, ainsi que toute gare ferroviaire ou port. Le Rapport sommaire de l'audit est composé d'une série de rapports individuels du consignateur, de chaque transporteur routier et de tout rapport de diligence raisonnable des lignes de chemin de fer et gares, ports et compagnies d'expédition. Lorsqu'une chaîne d'approvisionnement comporte un transporteur routier individuellement certifié, le Rapport sommaire de l'audit doit faire référence au Rapport sommaire de l'audit existant déjà publié sur le site Web de l'IIGC. Le(s) Formulaire(s) de qualifications du/des auditeur(s) évaluant les programmes et activités du consignateur et chaque société de transport routier doivent également être fournis. L'auditeur expert en transports du Code ayant réalisé ou contrôlé

toute enquête de diligence raisonnable doit être inclus au(x) Formulaire(s) de qualifications de l'auditeur.

Protocole de conformité du transport du cyanure

1. TRANSPORT : **transporter le cyanure de façon à minimiser les risques d'accidents et de rejets.**

Pratique de transport 1.1 : sélectionner des itinéraires de transport du cyanure de façon à minimiser les risques d'accidents et de rejets.

L'itinéraire de transport se réfère à la route prise pour acheminer le cyanure du point de production (le producteur) au point d'utilisation (le site de la société d'extraction de l'or demandant la certification au Code). L'itinéraire peut impliquer un transporteur unique (par ex., un camion transportant du cyanure d'une usine de production au site d'une société d'extraction de l'or) ou de multiples transporteurs et/ou modes de transport (par ex., plusieurs camions différents ou une combinaison de transport routier, ferroviaire et/ou maritime avec transfert de cyanure entre les différents transporteurs). Les transporteurs individuels, qu'il s'agisse d'un transporteur unique ou du maillon d'une chaîne d'approvisionnement à transporteurs multiples, sélectionneront généralement leur propre itinéraire et, par conséquent, sont responsables de l'évaluation des alternatives et risques associés à l'itinéraire sélectionné. Néanmoins, lorsqu'une chaîne d'approvisionnement inclut de multiples transporteurs individuels, le consignateur de la cargaison (le transporteur signataire) sélectionnera généralement l'itinéraire global. Dans ce cas-là, le consignateur est responsable de l'évaluation des risques potentiels inclus dans les alternatives disponibles ainsi que des risques de l'itinéraire de transport sélectionné et des mesures pour y remédier.

A titre d'exemple, une expédition à l'étranger peut impliquer l'expédition par camion vers un port sur un autre continent et ensuite, le transport par camion ou rail et camion vers une société d'extraction de l'or. Le consignateur devrait évaluer les options disponibles pour différents ports et l'utilisation de camions par rapport au rail et camion pour identifier un itinéraire qui minimise le potentiel d'accidents et de rejets. Ces activités doivent être évaluées pendant un Audit de conformité au Code des activités du consignateur. Une fois un itinéraire sélectionné, le consignateur doit faire preuve de diligence raisonnable pour déterminer si l'expédition de cyanure sera gérée en toute sécurité par les ports, les navires et/ou les installations ferroviaires choisis ou si d'autres mesures doivent être mises en œuvre. A titre d'exemple, si un port ne dispose pas d'une zone spécialisée et sécurisée pour le stockage provisoire de matières dangereuses, le consignateur peut alors avoir besoin de prendre certaines dispositions spéciales pour la livraison au port ou l'enlèvement à partir du port de manière à ce que les matières puissent être stockées en toute sécurité dans la plus grande mesure du possible. Les efforts du consignateur à cet égard doivent être documentés par le biais d'une enquête de diligence raisonnable qui sera incluse au rapport d'audit de la chaîne d'approvisionnement. Voir les directives pour les questions 1-4 et 6 ci-dessous et les points g-i sous la rubrique Pratique de transport 1.5, question 1, pour une discussion approfondie de la manière dont les exigences de sélection d'itinéraire et de diligence raisonnable s'appliquent aux consignateurs.

1. Le transporteur a-t-il mis en œuvre un processus ou une procédure de sélection de l'itinéraire pour minimiser le potentiel ou l'impact éventuel de rejets ou d'accidents ? Le cas échéant, la procédure ou le processus prend-il en compte :
 - a) La densité de la population
 - b) La construction et l'état des infrastructures (routes, chemins de fer, port, piste d'atterrissage, aire d'atterrissage pour hélicoptères)
 - c) Le tangage et l'inclinaison
 - d) Le facteur cumulatif et la proximité des masses d'eau et du brouillard

Les transporteurs doivent évaluer d'autres itinéraires de transport et, dans la mesure du possible, sélectionner celui qui minimise à la fois le potentiel d'accidents et de rejets, et les impacts potentiels desdits accidents et rejets, le cas échéant. L'évaluation doit tenir compte des problèmes identifiés dans la question ainsi que tous les autres susceptibles d'affecter les risques relatifs des divers itinéraires à évaluer, tels que des risques naturels (activité volcanique, glissements de terrain, inondations, etc.) et problèmes de sécurité. L'auditeur doit pouvoir examiner les preuves selon lesquelles un tel processus de sélection a été utilisé. Ceci peut inclure une procédure ou une politique écrite exigeant une telle évaluation, une documentation indiquant que la procédure a été utilisée dans la sélection de l'itinéraire utilisé par le transporteur et/ou les résultats du processus de sélection.

Toutefois, dans de nombreux cas, l'évaluation et/ou la sélection des itinéraires peuvent être limitées par, ou bien dépendre de la disponibilité à proprement parler des alternatives, des désignations des itinéraires préférés ou exigés pour le transport de matières dangereuses, ou d'autres exigences juridictionnelles sur ledit transport. L'auditeur doit prendre ces restrictions en considération lorsqu'il détermine si le processus ou la procédure du transporteur tient compte effectivement de la question.

L'évaluation de l'itinéraire d'un transporteur doit s'appliquer à toutes ses activités de transport de cyanure. La procédure d'évaluation des itinéraires d'un transporteur individuel doit s'appliquer à la sélection de la totalité des itinéraires de transport du cyanure par route, tandis que la procédure d'évaluation des itinéraires d'un consignateur doit s'appliquer à la sélection des itinéraires globaux pour l'ensemble de ses chaînes d'approvisionnement.

Lorsqu'un consignateur prend des dispositions de transport par transporteurs multiples, y compris, le cas échéant, l'utilisation de transport par voies ferroviaire et maritime, il doit évaluer d'autres possibilités pour l'itinéraire de transport global afin de minimiser les risques tout comme un transporteur individuel doit évaluer d'autres possibilités de son tronçon d'itinéraire. L'itinéraire global préférable peut ne pas être celui qui est doté des meilleures installations portuaires, étant donné que les risques sur tout l'itinéraire, y compris le tronçon par route, doivent être pris en compte durant le processus de sélection d'itinéraires. Les procédures d'évaluation par le consignateur des sociétés de transport doivent évaluer leurs cotes de sécurité et la conformité aux points g-i sous la question 1 de la Pratique de transport 1.5.

Il faut aussi noter que l'auditeur n'est pas tenu de contester l'itinéraire sélectionné ou sinon de juger la décision prise à la suite de l'évaluation à moins que la décision ne mette en doute le

bien-fondé de la procédure elle-même. A savoir, le Code exige que le transporteur suive une procédure ou un processus d'évaluation d'itinéraires et, dans la mesure où le résultat du processus est raisonnable, l'itinéraire spécifique sélectionné n'est pas du ressort de l'auditeur.

2. Le transporteur a-t-il mis en œuvre une procédure d'évaluation des risques pour les itinéraires sélectionnés et pris les mesures nécessaires pour gérer ces risques ?

Même le meilleur itinéraire disponible pour transporter le cyanure vers le site d'une société d'extraction de l'or peut inclure des tronçons ou des caractéristiques qui présentent un risque accru d'accidents ou d'impacts potentiels, tels que des virages serrés, de mauvaises routes ou encore la proximité de ressources en eaux de surface. Les procédures du transporteur doivent inclure une évaluation de l'itinéraire sélectionné pour déterminer s'il faut prendre des précautions supplémentaires à certains points le long de l'itinéraire. Les consignateurs peuvent également être responsables de ces évaluations à l'égard de leurs chaînes d'approvisionnement, particulièrement lorsque le cyanure est transporté par voie ferroviaire ou maritime. Dans ces situations, l'enquête de diligence raisonnable du consignateur doit, dans la mesure du possible, évaluer les aspects de sécurité, de sûreté, de formation et d'interventions d'urgence des installations ferroviaires et/ou portuaires sélectionnées et déterminer si d'autres procédures de gestion sont nécessaires. A titre d'exemple, si un port ne dispose pas de zone de stockage sécurisée pour les matières dangereuses débarquées, le consignateur peut avoir besoin de prendre des dispositions spéciales pour enlever l'expédition de cyanure dès qu'elle est débarquée et la transporter dans un lieu de stockage provisoire plus sécurisé jusqu'à ce qu'elle soit chargée sur des camions pour être transportée vers le site de la société d'extraction de l'or. Les preuves de la mise en œuvre de ces mesures doivent s'établir par le truchement d'entretiens, de dossiers d'évaluation, de la mise en œuvre et de la documentation des procédures pour minimiser les risques identifiés.

3. Le transporteur a-t-il mis en œuvre un processus ou une procédure pour réévaluer périodiquement les itinéraires sélectionnés pour les livraisons de cyanure ou dispose-t-il d'un processus pour obtenir un retour d'informations sur l'état des routes par les personnes chargées du transport ?

Le transporteur doit suivre une procédure destinée à réévaluer périodiquement l'itinéraire utilisé pour le transport du cyanure et ce, afin de confirmer qu'aucun risque nouveau ne s'est développé. Celle-ci peut être un examen administratif officiel, accompagnant périodiquement la charge de cyanure pour examiner les conditions, ou un processus selon lequel le chauffeur effectue un rapport sur l'état des routes. Aucune fréquence n'est spécifiée pour l'examen. Les consignateurs doivent également réévaluer leurs chaînes d'approvisionnement globales périodiquement. L'auditeur cherchera à la fois une procédure pour un tel examen et pour une documentation indiquant qu'il a eu lieu.

4. Le transporteur documente-t-il les mesures prises pour adresser les risques identifiés avec les itinéraires sélectionnés ?

Toute procédure ayant été élaborée pour prendre en compte les risques le long de l'itinéraire sélectionné doit être documentée par écrit pour la formation du chauffeur et comme

référence. Des virages serrés, des zones à proximité d'eaux de surface, des passages à niveau ou des zones à forte densité de population peuvent nécessiter des précautions spéciales. Cette question peut également s'appliquer aux consignateurs lorsque, sur la base de leurs enquêtes de diligence raisonnable, ils ont établi que d'autres mesures de protection sont nécessaires pour faire face aux lacunes des exploitations ferroviaires et/ou portuaires ou d'autres aspects de leurs chaînes d'approvisionnement. Néanmoins, il faut reconnaître que les options quant à de telles mesures de protection additionnelles peuvent être limitées par le manque de contrôle du consignateur sur ces installations. L'auditeur examinera ladite documentation, comme il convient.

5. Le transporteur implique-t-il la communauté, les parties prenantes et les organismes concernés dans la sélection des itinéraires et le développement de mesures de gestion des risques ?

La nature et le niveau de consultation avec les communautés, les parties prenantes et les agences gouvernementales dépendront d'un certain nombre de facteurs spécifiques à l'itinéraire. La conformité au Code n'exige pas du transporteur qu'il demande des suggestions auprès de chaque personne ou de chaque communauté le long d'un itinéraire de livraison de cyanure. Le Code a pour objet que les consultations permettent au transporteur d'évaluer avec précision les risques relatifs des itinéraires potentiels, d'identifier les risques qui existent le long de l'itinéraire choisi et de déterminer les mesures nécessaires pour gérer ce risque. Dans certaines situations, une consultation avec les dirigeants de la communauté et/ou les agences de transport et/ou d'intervention d'urgence désignées peut suffire. Quelle que soit la nature de la consultation, le transporteur doit avoir des dossiers pour démontrer à l'auditeur que leurs suggestions ont été sollicitées.

Les consultations avec les communautés ou les parties prenantes ne sont pas envisagées pour ce qui est de l'utilisation des voies ferrées et des gares, des ports et des sociétés de transport. Toutefois, l'enquête de diligence raisonnable exigée du consignateur doit tout de même évaluer ces aspects de la chaîne de transport pour leur risque relatif, identifier les risques susceptibles de se présenter le long de l'itinéraire choisi et déterminer, dans la mesure du possible, les mesures nécessaires pour gérer ce risque.

6. Lorsque les itinéraires présentent des problèmes sur le plan de la sûreté ou de la sécurité, le transporteur utilise-t-il des convois, des escortes ou d'autres mesures de sécurité ou de sûreté supplémentaires pour faire face à ces problèmes ?

L'utilisation de convois ou d'escortes est généralement plus appropriée lorsque les routes sont en mauvais état, qu'il existe des problèmes de sécurité reconnus ou que le besoin potentiel d'intervention d'urgence immédiat est relativement élevé. En présence de telles conditions et si aucune mesure de sécurité ou sûreté n'est en place, le transporteur doit être prêt à justifier sa décision selon laquelle lesdites mesures sont inutiles. Néanmoins, à moins qu'il n'existe des points qui se sont avérés préoccupants et qui semblent nécessiter l'utilisation de convois, d'escortes ou de toute autre précaution de sécurité spéciale, il se peut qu'il n'y ait aucun fondement pour que l'auditeur conclue que de telles mesures sont requises. Cette question

peut également s'appliquer aux consignateurs comme il l'est discuté sous la rubrique Pratique de transport 1.1.

7. Le transporteur a-t-il conseillé les intervenants externes, les centres médicaux et les communautés sur leurs rôles et/ou l'entraide mutuelle en cas d'intervention d'urgence ?

En fonction de la nature de l'itinéraire de transport, il peut être nécessaire que les intervenants externes, les centres médicaux et/ou les communautés le long de l'itinéraire jouent un rôle durant une situation d'urgence. Lorsque de telles ressources sont disponibles, ils doivent être informés que du cyanure sera transporté à travers la zone de manière à ce qu'ils puissent être prêts à intervenir le cas échéant. Le transporteur doit garder les dossiers documentant toutes les communications de ce genre et la disponibilité de ces ressources doit être identifiée dans les documents de planification des interventions d'urgence du transporteur à des fins d'examen par l'auditeur. Cette question peut également s'appliquer aux consignateurs comme il l'est discuté sous la rubrique Pratique de transport 1.1.

8. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, a-t-elle mis en œuvre une procédure pour s'assurer que les sous-traitants répondent aux critères de 1 à 7 de la pratique de transport 1.1 ?

Les exigences du Code et les questions figurant dans le protocole de conformité du transport s'appliquent à toutes les entités impliquées dans le transport du cyanure, y compris le transporteur, et tout sous-traitant engagé par le ou les transporteurs ayant la responsabilité des points abordés dans le protocole. Il faudra, par conséquent, que l'auditeur de transport évalue la conformité au sol des sous-traitants ayant des responsabilités spécifiques pour la conformité au Code.

Outre l'audit de ces entités quant à leurs responsabilités respectives en matière de transport de cyanure, cette question cherche à vérifier que les sous-traitants ont été informés de leurs responsabilités en vertu du Code, et le transporteur qui est certifié prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants connaissent ces responsabilités et mettent en œuvre les mesures nécessaires à la conformité. Le transporteur doit fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de la conformité au Code et que le transporteur prend des mesures, le cas échéant, pour s'assurer que le sous-traitant met en œuvre les dispositions requises, telles que mener son propre examen de la documentation et des activités des sous-traitants.

Pratique de transport 1.2 : s'assurer que le personnel chargé de la manutention et des équipements de transport du cyanure peut s'acquitter de ses tâches tout en minimisant les risques pour les communautés et l'environnement.

1. La société de transport utilise-t-elle seulement des opérateurs formés, qualifiés et titulaires d'un permis (si nécessaire) pour l'utilisation des véhicules de transport ?

Les transporteurs doivent pouvoir démontrer que le personnel opérant leurs véhicules de transport de cyanure ont reçu une formation adéquate et sont titulaires d'un permis (dans les juridictions exigeant des permis spécifiques pour opérer un équipement de transport) pour l'opération de véhicules. Les auditeurs doivent examiner la documentation pour un échantillon représentatif des opérateurs de véhicules et ce, afin de confirmer leurs formation et permis. Lorsqu'une formation et/ou une preuve de compétence est exigée pour l'octroi d'un permis d'exploitation, le permis lui-même est adéquat si aucun dossier de formation n'existe. Cette exigence de formation se concentre sur l'opération du véhicule ; l'opération de l'équipement de débarquement ou d'un autre type d'équipement spécifique au cyanure est abordée dans la question suivante.

2. Le personnel chargé de la manutention du cyanure et utilisant les équipements de transport a-t-il été formé pour faire son travail de manière à limiter le potentiel de rejets et d'exposition au cyanure ?

Tout le personnel opérant l'équipement de manutention et de transport de cyanure (par ex., lève-palettes, grues, camions de livraison) doit avoir reçu une formation pour effectuer les tâches affectées en toute sécurité et dans le respect de l'environnement. Tandis que la question précédente traitait de l'opération de l'équipement ou du véhicule à proprement parler, cette question se concentre sur les aspects spécifiques à la minimisation des risques émanant de la manutention du cyanure. A titre d'exemple, les chauffeurs de camions de livraison doivent avoir reçu une formation sur les procédures de chargement et de déchargement de leurs camions (si cela fait partie de leurs fonctions de travail), et les opérateurs de lève-palettes doivent avoir reçu une formation sur la manière de déplacer des charges sans fendre les conteneurs de cyanure. Ladite formation, néanmoins, n'a pas besoin d'être spécifique au cyanure ; une formation traitant de la gestion de matières dangereuses peut être acceptable si elle couvre les questions appropriées.

Les consignateurs qui apportent leur soutien aux sociétés de transport routier au niveau de la formation sur la sécurité et/ou la gestion du cyanure sont également soumis à cette exigence.

Le Code n'exige pas que la formation ou sa documentation ne se présentent sous une forme spécifique. L'auditeur doit, toutefois, pouvoir confirmer que ladite formation a été donnée et qu'elle a inclus les éléments appropriés à la nature du transport et aux responsabilités de l'opérateur. Par conséquent, certains types de documents de formation (par ex., des procédures d'exploitation standard, une liste d'éléments de formation nécessaires) seront généralement nécessaires ainsi que la documentation qu'auront reçue les opérateurs (par ex., registres de formation, feuilles de signatures). Outre l'examen desdits registres, l'auditeur doit avoir un entretien avec les opérateurs d'équipement pour confirmer qu'ils ont reçu la formation spécifiée.

3. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, a-t-elle mis en œuvre une procédure pour s'assurer que les sous-traitants répondent aux critères 1, 2 et 3 de la pratique de transport 1.2 ?

Voir la discussion sous la question 8, pratique de transport 1.1.

Pratique de transport 1.3 : s'assurer que les équipements de transport sont adaptés à l'expédition du cyanure.

1. La société de transport utilise-t-elle uniquement des équipements conçus et entretenus pour les charges qu'elle va transporter ?

Les transporteurs doivent posséder des dossiers documentant les capacités de force portante de leur équipement de transport et leur masse opérationnelle maximum de cyanure aux fins d'examen par l'auditeur. Ceci inclut l'équipement tel que lève-palettes et grues ainsi que véhicules routiers.

Outre le programme de maintenance préventive générale abordé sous la rubrique pratique de transport 1.4, le transporteur doit également être doté d'une composante de maintenance spécifique assurant que son équipement de transport retient une force portante adéquate pour la charge anticipée. Ceci peut inclure des inspections ou des tests périodiques ainsi que des spécifications appropriées pour l'équipement et les pièces susceptibles d'être remplacés durant la maintenance.

Outre l'examen de la documentation de ces capacités et procédures comme preuves de conformité, l'auditeur doit également examiner les dossiers de maintenance et/ou s'entretenir avec le personnel de maintenance pour confirmer que les procédures du transporteur sont respectées.

2. Existe-t-il des procédures pour vérifier que les équipements sont adéquats pour la charge à transporter ?

Outre le fait de s'assurer que la capacité de chargement de l'équipement de transport du fabricant est adéquate, le transporteur doit également vérifier cela en inspectant et/ou en testant son équipement pour identifier les signes de contrainte ou de surcharge lors, par exemple, du programme d'inspection de maintenance préventive de routine de l'exploitation. L'auditeur doit tenir compte des preuves telles que la documentation des inspections et des entretiens avec le personnel de maintenance ou les opérateurs de l'équipement lors de l'évaluation de la conformité à cette disposition.

3. Existe-t-il des procédures en place pour empêcher une surcharge des véhicules de transport utilisés pour la manutention du cyanure (par exemple, la surcharge d'un camion, d'un ferry, d'une barge, etc.) ?

Des systèmes ou procédures doivent être en place pour s'assurer que l'équipement n'est pas chargé au-delà des fins prévues. Ceux-ci peuvent inclure des limites sur le nombre de caisses de cyanure pouvant être chargées sur un équipement donné, les calculs démontrant qu'un camion-citerne à pleine charge de produit est en deçà de la limite de force portante du véhicule, ou d'autres moyens par lesquels la surcharge peut être empêchée. Les transporteurs doivent garder des dossiers démontrant que la procédure réalise son objectif et l'auditeur doit

avoir des entretiens avec les opérateurs, comme il convient, pour confirmer que la procédure est mise en œuvre.

4. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, a-t-elle mis en œuvre une procédure pour s'assurer que les sous-traitants répondent aux critères 1, 2 et 3 de la pratique de transport 1.3 ?

Voir la discussion sous la question 8, pratique de transport 1.1.

Pratique de transport 1.4 : développer et mettre en œuvre un programme de sécurité pour le transport du cyanure.

1. Existe-t-il des procédures pour s'assurer que le cyanure est transporté de manière à protéger l'intégrité de l'emballage du producteur ?

Les transporteurs doivent suivre des procédures de manutention et d'inspection, le cas échéant, pour s'assurer que l'intégrité de l'emballage du cyanure est maintenue durant le chargement, l'expédition et le déchargement (si le transporteur en est responsable). L'auditeur doit examiner ces procédures, inspecter les expéditions (si disponibles) et avoir des entretiens avec les opérateurs de l'équipement comme preuves de conformité à cette disposition.

2. Des panneaux ou autres marquages sont-ils utilisés pour identifier clairement l'expédition de cyanure conformément aux réglementations locales ou normes internationales ?

Les expéditions de cyanure doivent être identifiées par des panneaux ou toute autre signalisation exigées par les juridictions qu'elles traverseront, et les expéditions internationales doivent être identifiées tel que l'exigent les normes internationales. L'auditeur doit inspecter les panneaux et toute autre signalisation utilisés pour identifier la présence de cyanure sur les véhicules de transport en évaluant la conformité à cette disposition. Des exigences spéciales d'étiquetage, de marquage et de pose de panneaux applicables au transport par voie maritime sont incluses sous la rubrique pratique de transport 1.5.

3. Le transporteur a-t-il mis en place un programme de sécurité pour le transport du cyanure qui inclut (au besoin) :
 - a) Des inspections des véhicules avant chaque départ ou expédition ?
 - b) Un programme de maintenance préventive ?
 - c) Des limites sur les horaires de travail des opérateurs et des chauffeurs ?
 - d) Des procédures pour empêcher les charges de glisser ?
 - e) Des procédures qui permettent de modifier ou de suspendre le transport en cas d'intempéries ou de troubles de l'ordre public ?
 - f) Un programme de prévention de la toxicomanie ?
 - g) Un système de conservation des dossiers indiquant que les activités mentionnées ci-dessus sont mises en place ?

Les transporteurs doivent mettre en œuvre des programmes de sécurité prenant en compte les éléments de cette question qui s'appliquent à leur moyen de transport. Le Code ne spécifie

pas la portée ou les détails des divers éléments d'un programme de sécurité. L'auditeur doit déterminer si le programme traite de chaque problème identifié comme il convient pour garantir le transport du cyanure en toute sécurité et il tient compte des circonstances spécifiques présentées par l'itinéraire de transport. Bien que l'auditeur doive évaluer la nature de chaque programme ou procédure applicables, il faut reconnaître qu'il existe un niveau considérable de souplesse sur la façon dont le transporteur met en œuvre ces dispositions. Par conséquent, l'auditeur doit baser ses constatations sur le fait que les programmes du transporteur répondent ou non à l'objectif du Code plutôt que sur le fait qu'ils incluent des détails identiques ou sont structurés de la manière préférée par l'auditeur.

4. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, a-t-elle mis en œuvre une procédure pour s'assurer que les sous-traitants répondent aux critères 1, 2 et 3 de la pratique de transport 1.4 ?

Voir la discussion sous la question 8, pratique de transport 1.1.

Pratique de transport 1.5 : respecter les normes internationales pour le transport du cyanure par voie maritime et aérienne.

1. Les expéditions maritimes de cyanure sont-elles conformes au Code des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale ?

Le Code des matières dangereuses (DG) de l'Organisation maritime internationale (IMO) (Edition 2004, Amendement 32) impose un certain nombre d'exigences sur le transport du cyanure par voie maritime. Dans la plupart des cas, le producteur de cyanure ou le consignateur de l'expédition sera responsable de la mise en œuvre de ces exigences. Un grand nombre de ces exigences s'appliquent au vaisseau lui-même et doivent être traitées lors de l'enquête de diligence raisonnable menée par le consignateur. Les dispositions suivantes du Code IMDG doivent être abordées sous cette question et, si la chaîne d'approvisionnement inclut un transport océanique, l'auditeur doit disposer d'un exemplaire du Code IMDG pour référence.

- a) L'expédition de cyanure est-elle emballée tel qu'il l'est requis par la Partie 4 du Code IMDG et conformément aux instructions sur l'emballage et aux dispositions d'emballage indiquées sur la liste des matières dangereuses ?

La Partie 4 du Code IMDG décrit l'emballage requis pour le cyanure. Des instructions spécifiques et des dispositions d'emballage additionnelles pour les divers types d'emballages sont incluses dans les colonnes 5 à 12 de la liste des matières dangereuses figurant au Chapitre 3.2 du Code IMDG.

- b) Les emballages de cyanure sont-ils étiquetés tel qu'il l'est requis par la section 5.2.1 du Code IMDG et conformément aux exigences d'étiquetage indiquées sur la liste des matières dangereuses ?

La section 5.2.1 du Code IMDG identifie le marquage nécessaire pour les emballages de cyanure qui seront transportés par voie maritime. L'appellation réglementaire et le numéro ONU appropriés doivent être marqués sur chaque emballage. Les appellations réglementaires et les numéros ONU pour le cyanure solide le plus généralement utilisé sont : cyanure de sodium, N° ONU 1689. Consulter la liste des matières dangereuses de l'IMO au Chapitre 3.2 du Code IMDG pour obtenir les appellations réglementaires et les numéros ONU appropriés des autres cyanures.

Chaque emballage de cyanure doit également être marqué par le marqueur triangulaire « Polluant marin ». Voir la section 5.2.1.6.3 du Code IMDG pour ce marqueur et ses spécifications obligatoires en matière de couleurs et de dimensions.

- c) Les emballages de cyanure sont-ils étiquetés tel qu'il l'est requis par la section 5.2.2 du Code IMDG et conformément aux exigences d'étiquetage indiquées sur la liste des matières dangereuses ?

Outre le marquage requis sous la section 5.2.1 du Code IMDG, chaque emballage de cyanure doit être étiqueté du marqueur « Tête de mort » utilisé pour les substances toxiques de Classe 6.1. Ce marqueur est illustré et ses couleurs et spécifications requises sont décrites à la section 5.2.2.2 du Code IMDG.

- d) Si le cyanure est expédié dans des unités autonomes de transport, les unités sont-elles placardées et marquées tel qu'il l'est requis par le Chapitre 5.3 du Code IMDG ?

Une unité autonome de transport est définie à la section 1.2.1 du Code IMDG ainsi : « véhicule routier de fret, wagon-marchandise, conteneur, camion-citerne, wagon-citerne ou citerne mobile ». Le chapitre 5.3 du Code IMDG exige que les conteneurs, semi-remorques et citernes mobiles soient munis d'une plaque de chaque côté et d'une plaque à chaque extrémité de l'unité. La plaque est une version agrandie du marqueur « Tête de mort » utilisé pour les substances toxiques de classe 6.1. Les dimensions et la couleur de la plaque requise sont spécifiées à la section 5.3.1.2.1.

L'appellation réglementaire appropriée doit être affichée des deux côtés des unités de transport de citernes et des conteneurs en vrac, mais aucune dimension ou couleur n'est spécifiée. Le numéro ONU doit être affiché soit sur les plaques soit à leur proximité ; les spécifications de dimensions et de couleur de ces marquages se trouvent en section 5.3.2.1.2. De plus, le marquage triangulaire « Polluant marin » doit être affiché sur les unités autonomes de transport comme il l'est spécifié à la section 5.3.2.3.

- e) Un document de transport de matières dangereuses a-t-il été préparé avec les informations requises dans le chapitre 5.4 du Code IMDG ?

Le consignateur de la cargaison doit préparer un document de transport de matières dangereuses comprenant les informations suivantes, tel qu'il l'est requis dans le chapitre 5.4 du Code IMDG :

- Coordonnées du consignateur et du destinataire, et date à laquelle le document a été préparé ou à laquelle la cargaison a été remise au transporteur initial ;
- Description des matières dangereuses, y compris :
 - Appellation réglementaire appropriée (si le conteneur est vide mais non décontaminé, les mots « vide non nettoyé » doivent être placés avant l'appellation réglementaire) ;
 - Numéro ONU ;
 - Classement des risques ;
 - Groupe d'emballages ;
 - Pour le cyanure, identification « Polluant marin » ;
- Poids ou volume total et nombre et type d'emballages ;
- Une certification ou une déclaration que l'expédition est acceptable pour le transport et que les marchandises sont correctement emballées, marquées et étiquetées, et en bon état pour le transport conformément aux réglementations en vigueur. Le texte exigé pour cette certification est le suivant :

« Je soussigné(e) déclare par les présentes que le contenu de cette expédition est intégralement et exactement décrit ci-dessus par l'appellation réglementaire appropriée, et est classifié, emballé, marqué et étiqueté/placardé, et est, à tous les égards, en bon état de transport conformément aux réglementations gouvernementales internationales et nationales en vigueur. »

La certification doit être signée et datée par le consignateur. Les fac-similés de signature sont acceptables lorsque les lois et réglementations en vigueur reconnaissent la validité juridique des fac-similés de signatures. Un exemple de la description des matières dangereuses requise est le suivant : cyanure de sodium, classe 6.1, ONU 1689, P002, POLLUANT MARIN. Aucun format n'est exigé pour le document de transport de matières dangereuses et tout format est acceptable tant qu'il contient les informations nécessaires.

- f) Si le cyanure est emballé ou chargé dans un conteneur, un « certificat d'emballage de conteneur/véhicule » a-t-il été préparé pour satisfaire aux exigences de la section 5.4.2 du code IMDG ?

Lorsque des marchandises dangereuses sont emballées ou chargées dans un conteneur (tel que défini dans la section 1.2.1 du code IMDG) ou un véhicule, les personnes responsables de l'emballage du conteneur ou du véhicule devront fournir un « certificat d'emballage de conteneur/véhicule » spécifiant le ou les numéros d'identification de conteneur/véhicule et certifiant que l'opération a été effectuée conformément aux conditions suivantes :

- Le conteneur/véhicule était propre, sec et apparemment adéquat pour recevoir des marchandises ;
- Les emballages qui doivent être groupés conformément aux exigences de groupage en vigueur n'ont pas été emballés ensemble sur ou dans le conteneur/véhicule ;
- Tous les emballages ont été inspectés extérieurement pour tout dommage et seuls les emballages en bon état ont été chargés ;

- Les barils ont été arrimés en position verticale, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente, et toutes les marchandises ont été correctement chargées et, le cas échéant, adéquatement calés avec un matériau d'amarrage convenant au(x) moyen(s) de transport pour le voyage prévu ;
- Les marchandises chargées en vrac ont été uniformément réparties à l'intérieur du conteneur/véhicule ;
- Le conteneur/véhicule et emballages sont correctement marqués, étiquetés et placardés, comme il convient ; et
- Un document de transport de matières dangereuses a été reçu pour chaque expédition de marchandises dangereuses chargée dans le conteneur/véhicule.

Un certificat d'emballage de conteneur/véhicule n'est pas exigé pour les citernes mobiles.

Dans la plupart des cas, le cyanure sera emballé par le producteur qui sera responsable de la mise en œuvre des exigences des questions a) à f) ci-dessus. Les auditeurs de transport devront déterminer si l'entité responsable de l'emballage du cyanure dispose de procédures en place pour s'assurer que le cyanure est étiqueté, marqué, placardé et accompagné par la documentation nécessaire, tel que l'exige le code IMDG et que ces procédures sont mises en œuvre.

Outre les questions ci-dessus et, comme il l'est discuté sous la rubrique pratique de transport 1.1, les consignateurs des cargaisons internationales doivent faire preuve de diligence raisonnable durant leur sélection d'itinéraire global et leur processus d'évaluation pour déterminer si l'expédition de cyanure sera gérée en toute sécurité par les navires et les installations portuaires. Les trois dispositions suivantes du code IMDG, qui s'appliquent directement au transport du cyanure sur des navires, doivent être traitées dans le contexte de toute enquête de diligence raisonnable menée par le consignateur. L'enquête doit, dans la mesure du possible, évaluer si le port et/ou la société de transport disposent des procédures nécessaires et si ces procédures sont mises en œuvre. Lors de l'identification d'insuffisances, le consignateur peut avoir à mettre en œuvre des procédures supplémentaires pour s'assurer que le cyanure est géré de manière responsable. Il est reconnu, néanmoins, que la mesure dans laquelle le consignateur peut évaluer, complètement et effectivement, les mesures de gestion dans un port ou à bord d'un vaisseau, et mettre en œuvre des procédures de gestion supplémentaires, peut être limitée.

- g) Le navire transportant le cyanure a-t-il une liste ou un manifeste identifiant la présence et l'emplacement du cyanure ou un plan d'arrimage détaillé incluant cette information, tel qu'il l'est requis à la section 5.4.3.1 du code IMDG ?

Conformément à la section 5.4.3.1 du code IMDG, un navire transportant du cyanure doit avoir une liste spéciale ou un manifeste identifiant sa présence et son emplacement d'arrimage. Un plan d'arrimage détaillé, qui identifie les matières dangereuses par classe de risques et indique l'emplacement de toutes les matières dangereuses et tous les polluants marins, peut être utilisé à la place de la liste spéciale ou du manifeste. Cette liste ou ce manifeste doit inclure les informations figurant dans le document de transport

de matières dangereuses ainsi que l'emplacement d'arrimage et la quantité totale de cyanure.

- h) Le navire transportant le cyanure dispose-t-il d'informations relatives aux interventions en cas d'urgence liées au cyanure, tel qu'il l'est requis à la section 5.4.3.2 du code IMDG ?

Les informations relatives aux interventions d'urgence doivent être disponibles sur le navire à tout moment en cas d'accident ou d'incident dû au cyanure. Ces informations doivent être immédiatement accessibles en cas d'incident et disponibles à l'écart des emballages contenant le cyanure. Les informations peuvent être incluses sur la liste, le manifeste ou le plan d'arrimage exigés conformément à la section 5.4.3.1 du code IMDG, dans un document séparé tel qu'une fiche technique sur la sécurité des substances ou dans une documentation séparée telle que : *Procédures relatives aux interventions en cas d'urgence pour les navires transportant des matières dangereuses* ou *Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*.

- i) Le navire est-il conforme aux exigences d'arrimage et de séparation de la partie 7 du code IMDG ?

Les consignateurs doivent évaluer la conformité de la société de transport avec la partie 7 du code IMDG, qui établit les exigences d'arrimage et de séparation de matières dangereuses telles que le cyanure à bord du navire, lors de leur enquête de diligence raisonnable. Conformément aux dispositions générales du chapitre 7.1 pour l'arrimage des matières de catégorie B, le cyanure peut être arrimé soit sur pont soit en cale. Après le déchargement, la zone utilisée pour l'arrimage de cyanure doit être inspectée pour tout signe de contamination et, le cas échéant, doit être nettoyée avant sa prochaine utilisation. L'arrimage du cyanure doit être séparé de l'arrimage d'acides, tel qu'il l'est défini dans le chapitre 7.2 du code IMDG. Conformément au chapitre 7.4, les unités autonomes de transport (tel qu'il l'est défini ci-dessus à la question d) contenant du cyanure doivent être inspectées pour tout signe externe de dommage, de fuite ou de suintement de contenu avant d'être chargées. En cas de détérioration, de fuite et de suintement, l'unité autonome de transport ne doit pas être acceptée pour l'expédition avant d'avoir été réparée.

2. Les expéditions aériennes de cyanure sont-elles conformes aux instructions techniques pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale ?

A la connaissance de l'IIGC, aucune société d'extraction de l'or appartenant à des sociétés de signataires du Code ne transportent du cyanure par voie aérienne. Aucune directive sur l'audit de transport aérien ne sera développée à moins que cela ne s'avère nécessaire.

Pratique de transport 1.6 : suivre les expéditions de cyanure pour empêcher toute perte pendant le transport.

1. Les véhicules de transport disposent-ils de moyens de communication avec la société de transport, l'exploitation minière, le producteur ou le distributeur de cyanure et/ou les intervenants d'urgence ?

Les communications par radio, téléphone portable, téléphone satellite ou tout autre moyen sont toutes acceptables en vertu du Code. L'auditeur doit confirmer que le véhicule de transport doit transporter du matériel de communications (par ex., une procédure ou une liste écrite du matériel nécessaire) et que la procédure est mise en œuvre (par ex., une liste de vérification remplie du matériel nécessaire pour chaque expédition). En outre, les opérateurs de véhicules doivent avoir des coordonnées prédéterminées (par ex., une procédure écrite ou une liste de numéros de téléphone) pour notification en cas d'urgence des personnes ou entités appropriées le long de l'itinéraire, le cas échéant, pour mobiliser les capacités appropriées d'interventions en cas d'urgence.

2. Les équipements de communication (GPS, téléphone portable, radio, bippeur, etc.) sont-ils testés régulièrement pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement ?

Tout équipement de communication à la disposition de l'opérateur du véhicule doit être testé régulièrement. Le transporteur doit disposer d'une exigence écrite pour ces tests afin que ceux-ci soient effectués et les dossiers doivent être gardés démontrant que la procédure est mise en œuvre. Cela peut consister simplement en l'inclusion d'un téléphone mobile complètement chargé et testé sur une liste de vérification pré-transport, et la conservation des exemplaires des listes de vérification remplies aux fins d'examen par l'auditeur.

3. Des zones de non réception des communications ont-elles été identifiées sur certains itinéraires ? Des procédures spéciales ont-elles été mises en place pour gérer ces zones de non réception ?

Le Code n'empêche pas l'utilisation d'équipement de communication tel que des téléphones portables dans des situations où il existe une zone de non réception le long de l'itinéraire. Toutefois, dans ces cas-là, le transporteur doit élaborer et mettre en œuvre des procédures pour tenir compte de ces zones, comme par exemple, appeler avant d'entrer dans la zone de non réception et immédiatement après l'avoir quittée. L'auditeur doit s'entretenir avec les opérateurs et inspecter les rapports de trajets pour confirmer que cette procédure a bien été mise en œuvre.

4. Des systèmes ou des procédures ont-ils été mis en place pour assurer le suivi des expéditions de cyanure ?

Les transporteurs doivent pouvoir assurer le suivi des expéditions du cyanure, par exemple par le biais des mêmes moyens de communications identifiés ci-dessus (par ex., contact régulier par téléphone portable ou par messagerie textuelle), par le biais des systèmes mondiaux de localisation, des rapports des points de contrôle le long de l'itinéraire, ou tout autre moyen. Les transporteurs doivent traiter de ceux-ci dans une procédure écrite et doivent garder des rapports de trajets aux fins d'inspection par l'auditeur. Les preuves de conformité

peuvent également se composer d'entretiens avec les opérateurs et de l'observation de la procédure sur le terrain.

5. Le transporteur a-t-il mis en place un contrôle des stocks et/ou de la chaîne de conservation pour empêcher toute perte de cyanure au cours du transport ?

Le transporteur doit être doté d'un système destiné à s'assurer que les cargaisons de cyanure arrivent intactes à leur destination. Il faut utiliser un type de contrôle des stocks ou une procédure de chaîne de conservation dont la nature et la sophistication dépendront des provisions spécifiques du processus de transport. Les expéditions directes réalisées sans arrêt peuvent uniquement nécessiter une confirmation que le stock initial arrive intact à la destination. Les expéditions impliquant le transfert de cyanure d'un véhicule ou d'un navire à un autre, ou un changement d'opérateur de véhicule doivent utiliser une procédure de chaîne de conservation avec signature à chaque transfert. Les expéditions comportant des arrêts de nuit peuvent nécessiter un inventaire intérimaire des matières. L'inspection des cadenas sur les soupapes ou les portes peut être appropriée dans de nombreux cas.

Le transporteur doit spécifier le programme exigé dans une procédure écrite et l'auditeur doit examiner sa mise en œuvre dans les dossiers d'inspection et/ou toute autre documentation remplie au cours d'une expédition et par le biais d'entretiens avec les opérateurs.

6. Les dossiers d'expédition indiquant la quantité de cyanure en transit et les fiches techniques sur la sécurité des substances sont-ils disponibles pendant le transport ?

Outre un contrôle de stock ou un programme de chaîne de conservation, toutes les expéditions de cyanure doivent être accompagnées de documents d'expédition comportant la quantité de cyanure dans la cargaison et des fiches techniques sur la sécurité des substances qui identifient la présence de cyanure et décrivent les précautions de manutention nécessaires. Les procédures du transporteur doivent exiger la disponibilité de ces informations et l'auditeur doit confirmer la mise en œuvre en inspectant une expédition et en s'entretenant avec les opérateurs.

7. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, a-t-elle mis en œuvre une procédure pour s'assurer que les sous-traitants répondent aux critères de 1 à 6 de la pratique de transport 1.6 ?

Voir la discussion sous la question 8, pratique de transport 1.1.

2. STOCKAGE PROVISOIRE : concevoir, construire et gérer des dépôts de transbordement et des sites de stockage provisoires du cyanure pour empêcher les expositions et les rejets accidentels.

Aux fins de l'audit, « les dépôts de transbordement et les sites de stockage provisoires » renvoient aux installations dans lesquelles le cyanure est provisoirement gardé lors du changement de transporteurs ou de moyens de transport. Les gares routières et

ferroviaires, ainsi que les installations portuaires sont des exemples de dépôts de transbordement et de sites de stockage provisoires. Les activités telles que le stationnement d'un véhicule de transport de cyanure pour la nuit en route n'impliquent pas de stockage provisoire. Cependant, le stationnement d'un camion transportant une cargaison de cyanure à une gare routière ou ferroviaire, ou à un port pour un transfert sur un autre camion, train ou navire constituerait un stockage provisoire à moins qu'un tel transfert n'ait lieu pendant une courte durée (quelques heures par rapport à une journée ou plus). Le stockage dans un entrepôt, conformément au document contenant les définitions et les sigles du Code, constitue une activité de production et doit être certifiée en tant que telle en utilisant le Protocole de vérification de la production de cyanure.

Pratique de transport 2.1 : entreposer le cyanure de façon à minimiser les risques d'accidents et de rejets.

Lorsque le transport ferroviaire ou maritime implique des dépôts de transbordement ou des sites de stockage provisoires, les questions sous la rubrique pratique de transport 2.1 doivent être traitées dans la mesure du possible par l'enquête de diligence raisonnable du consignateur.

1. Des panneaux d'avertissement sont-ils installés pour signaler aux employés 1) la présence de cyanure ; 2) l'interdiction de flammes nues, de fumer, de manger, de boire et, 3) le port obligatoire de l'équipement personnel de protection ?

Les employés doivent être avertis de la présence de cyanure et sensibilisés à nouveau aux diverses interdictions concernant son utilisation et à l'équipement personnel de protection nécessaire pour sa manutention. L'emplacement, la taille et le nombre de panneaux spécifiques doivent être évalués en conjonction avec le programme de sécurité global à l'installation de stockage provisoire et avec la formation reçue par la force de travail.

Le principal mode de vérification est l'observation par l'auditeur de panneaux de signalisation placés dans l'ensemble de l'installation. Des entretiens avec le personnel du site et la révision de l'ensemble des programmes de sécurité et de formation relatifs à la sécurité du cyanure peuvent également être importants, en vue de déterminer la manière dont la force de travail a été avisée de la présence de cyanure et des risques lui étant associés.

2. Des mesures de sécurité sont-elles mises en place pour empêcher tout accès non autorisé comme par exemple le verrouillage des soupapes et le stockage des solides derrière des clôtures dans des entrepôts verrouillés ?

Le cyanure doit être stocké pour empêcher tout accès au public. Le cyanure peut être stocké au sein d'une zone clôturée et verrouillée qui lui est réservée, ou au sein du périmètre de la zone de stockage provisoire si celle-ci est clôturée et que son accès est contrôlé. Lorsque le cyanure liquide est stocké, les soupapes doivent être verrouillées ou sinon correctement scellées. L'auditeur doit évaluer le caractère adéquat des mesures de sécurité dans toute l'inspection d'un site.

3. Le cyanure est-il séparé des matières incompatibles telles que des acides, des oxydants très puissants et des explosifs par des bermes, de digues de sécurité, des murs ou d'autres barrières capables de prévenir tout mélange ?

La séparation de matières incompatibles est une pratique standard dans la gestion de matières dangereuses et elle s'applique bien entendu au stockage de cyanure. Les principales matières inquiétantes sont les acides, les explosifs et les oxydants très puissants tels que le chlore. L'auditeur doit vérifier le chemin d'écoulement que suivrait une matière rejetée parce que la séparation de matières incompatibles risque de sembler acceptable mais les rejets provenant de diverses zones sont susceptibles de se mélanger dans un fossé de drainage commun aux deux zones de stockage.

4. Le cyanure est-il entreposé de manière à minimiser le potentiel de contact entre le cyanure solide et l'eau (ex., sous un toit, surélevé par rapport au sol ou dans des conteneurs spéciaux) ?

Tandis que le stockage dans un entrepôt fermé et sécurisé offre la meilleure assurance que le cyanure n'entrera pas en contact avec l'eau, le stockage en extérieur de conteneurs spécifiquement prévus pour ledit stockage, tels que des conteneurs Flo-bin métalliques, est également adéquat à cet effet. Le stockage ouvert des caisses en bois contenant des sacs de cyanure est une situation précaire dans le meilleur des cas et ce, même dans des climats très secs.

5. Le cyanure est-il entreposé dans un endroit correctement aéré pour empêcher les accumulations de gaz d'acide cyanhydrique ?

La question de déterminer si la ventilation est adéquate n'a pas pour but d'exiger une évaluation d'un haut niveau technique. Il s'agit plutôt d'obtenir une simple confirmation du fait que les zones de stockage fermées telles qu'un entrepôt rempli de caisses de cyanure de sodium sont effectivement ventilées au cas où le cyanure viendrait à entrer en contact avec l'eau.

6. Des systèmes capables de contenir les déversements de matières de cyanure et de minimiser l'impact d'un rejet sont-ils mis en place ?

Les zones de stockage provisoires doivent disposer de systèmes de confinement secondaires en place capables de contrôler l'envergure des rejets de cyanure solide ou de solution de cyanure. Ces systèmes doivent au moins être dimensionnés de manière à pouvoir contenir le volume du plus grand conteneur de cyanure en stockage ainsi que toute précipitation susceptible d'être recueillie. Une documentation doit être disponible confirmant la capacité adéquate de confinement. L'auditeur doit s'assurer que tout rejet de cyanure dans le confinement secondaire ne se mélange pas à une eau à faible pH ou à toute autre matière incompatible.

3. INTERVENTION D'URGENCE : protéger les communautés et l'environnement par le développement de stratégies et de capacités d'intervention d'urgence.

Lors de l'évaluation des stratégies et des capacités d'intervention en cas d'urgence d'un transporteur, l'auditeur doit reconnaître que différentes approches peuvent être appropriées dans des emplacements différents. Dans les pays développés disposant de solides capacités d'interventions en cas d'urgence, les transporteurs de matières dangereuses telles que le cyanure dépendent souvent de ces services en place. Un simple coup de téléphone peut déclencher une intervention rapide et complète par un personnel préparé et bien formé capable de gérer le cyanure et d'autres situations d'urgences liées à des matières dangereuses. Cette intervention peut même inclure une structure de commandement préalablement planifiée, les services de protection contre l'incendie locaux ayant désigné un pouvoir de commandement en cas d'incident une fois sur les lieux. Dans les pays en voie de développement manquant d'infrastructure d'intervention établie, il peut être nécessaire que les transporteurs de cyanure, les consignateurs et/ou les exploitations d'extraction de l'or disposent de leur propre équipement et de leur propre personnel d'intervention en cas d'urgence disponibles avec l'expédition de cyanure et qu'ils soient plus directement responsables des interventions et des mesures correctives. La nature du programme d'intervention en cas d'urgence du transporteur dépendra considérablement des dites circonstances locales. Les auditeurs doivent évaluer cet élément du Code en comprenant quelles stratégies et capacités sont nécessaires, et quelles attentes sont appropriées, étant donné les circonstances spécifiques au site.

Les pratiques de transport et les questions en vertu de ce principe s'appliquent aux dépôts de transbordement et aux sites de stockage provisoire ainsi qu'au cyanure en transport. Les éléments d'intervention en cas d'urgence doivent être inclus, dans la mesure du possible, dans l'enquête de diligence raisonnable d'un consignateur de transport ferroviaire ou maritime.

Les consignateurs peuvent être responsables de la totalité ou d'une partie de l'intervention d'urgence à l'égard de leurs chaînes d'approvisionnement.

Pratique de transport 3.1 : préparer des plans d'intervention d'urgence détaillés en cas de rejets de cyanure.

1. Le transporteur dispose-t-il d'un plan d'intervention d'urgence ?

Cette question a simplement pour but de déterminer l'existence d'un plan d'intervention d'urgence. Les détails du plan sont couverts aux questions et normes de pratiques suivantes. Comme avec toutes les dispositions du Code concernant les plans de gestion, il n'existe pas d'exigence que les informations nécessaires soient compilées dans un seul et unique plan d'intervention d'urgence, dans un document spécialisé couvrant uniquement le cyanure, ou sous tout autre format spécifique.

2. Le plan est-il adapté à l'itinéraire de transport sélectionné ou au centre de stockage provisoire ?

Dans la mesure du possible, les plans d'intervention d'urgence doivent être élaborés pour les circonstances spécifiques dans lesquelles ils seront utilisés, plutôt que d'être des documents génériques pouvant être utilisés dans n'importe quelle situation ou adaptés à partir de plans élaborés pour d'autres situations sans révisions appropriées. Cette question et les suivantes ont pour but de confirmer que les plans d'intervention d'urgence du transporteur reflètent les problèmes spécifiques présentés par l'itinéraire de transport particulier, les pratiques de transport et/ou un centre de stockage provisoire.

3. Le plan tient-il compte des formes physique et chimique du cyanure ?

Un paramètre particulièrement important lors de l'élaboration du plan d'intervention d'urgence pour s'adapter aux circonstances du site à proprement parler est la forme physique du cyanure (solide ou liquide) stocké ou transporté. L'auditeur doit examiner le plan pour s'assurer que ses procédures sont appropriées pour le type de cyanure transporté.

Si le plan aborde la neutralisation des rejets de cyanure, la forme chimique spécifique peut alors avoir un effet sur la quantité de l'agent de neutralisation pré calculé nécessaire pour un volume donné de matière déversée.

4. Le plan tient-il compte de la méthode de transport ou de stockage (par ex., chemins de fer, camion) ?

Les scénarios de rejets et de correction devant être abordés dans le plan d'intervention d'urgence dépendront, dans une certaine mesure, du moyen de transport. Par exemple, la procédure visant à arrêter le rejet d'un wagon sera considérablement différente de celles destinées à arrêter un rejet d'un camion-citerne. L'auditeur doit examiner si cela est abordé correctement dans le plan. L'auditeur doit reconnaître, toutefois, que la gestion du cyanure aux ports d'entrée peut être soumise à des exigences gouvernementales spécifiques sur lesquelles le transporteur peut n'avoir que peu de contrôle ou aucun contrôle.

5. Le plan tient-il compte de tous les aspects liés aux infrastructures de transport (ex., état des routes, des chemins de fer, des ports) ?

Le plan d'intervention d'urgence du transporteur doit tenir compte des conditions réelles des routes, des chemins de fer, etc., dans les situations où elles peuvent affecter le potentiel de rejets de cyanure et l'intervention dans ces cas-là. La prise en compte de ces facteurs doit faire partie de l'évaluation des scénarios de rejets probables et des interventions prévues que le transporteur utilise lors de l'élaboration d'un plan. Néanmoins, comme il l'a été noté plus haut au sujet de la question précédente, la gestion du cyanure aux ports d'entrée peut être soumise à des exigences gouvernementales spécifiques sur lesquelles le transporteur peut n'avoir que peu de contrôle ou aucun contrôle.

6. Le plan tient-il compte de la conception des véhicules de transport (ex., paroi unique ou doubles parois, déchargement par le haut ou par le bas) ou des centres de stockage ?

Dans certains cas, la conception des centres de stockage et des véhicules de transport est un facteur propre au site supplémentaire susceptible d'affecter la nature du plan d'intervention d'urgence. Lorsque ces conceptions affectent les scénarios de rejets et d'intervention, l'auditeur doit examiner le plan pour confirmer qu'elles ont correctement été prises en compte.

7. Le plan comprend-il des descriptions des mesures d'intervention appropriées dans l'anticipation des situations d'urgence ?

Le plan doit décrire la nature des mesures d'intervention à prendre pour les types de scénarios de rejets potentiels identifiés. Le niveau de détail dépendra des diverses considérations incluses dans les questions précédentes sous cette pratique de transport ainsi que de toute autre condition propre au site qui affecte les rejets et les interventions. Tandis qu'il est généralement impossible de prévoir à l'avance une intervention à un rejet durant le transport de manière très spécifique, les transporteurs doivent inclure autant de détails que possible, particulièrement pour ce qui est des rejets potentiels dans les emplacements le long de l'itinéraire qui ont été identifiés comme présentant des risques accrus. Par exemple, l'intervention pour un rejet qui se produit lorsque le cyanure est transporté le long d'un fleuve utilisé comme source d'eau potable incorporerait probablement une notification aux utilisateurs en aval qui ne serait pas applicable aux rejets dans d'autres lieux.

Dans les pays disposant d'infrastructures d'intervention en place, l'intervention en cas d'urgence peut être menée par le personnel formé à intervenir lors de divers incidents liés aux matières dangereuses. Ces intervenants hautement qualifiés peuvent compter sur des manuels d'interventions génériques plutôt que sur les plans d'intervention d'urgence spécifiques au transport du cyanure. Il s'agit également d'une option acceptable là où elle est disponible et effective. Dans ces cas-là, l'auditeur n'est pas tenu d'évaluer la formation ou les qualifications des intervenants extérieurs.

8. Le plan identifie-t-il les rôles des intervenants extérieurs, des centres médicaux ou des communautés dans les procédures d'intervention d'urgence ?

Les intervenants extérieurs seront généralement impliqués dans les rejets ayant lieu durant le transport du cyanure parce que le transporteur ne peut pas disposer de sa propre capacité d'intervention tout au long d'un itinéraire de transport. Le plan d'intervention d'urgence d'un transporteur peut, par conséquent, inclure des entités telles que des intervenants privés ou municipaux pour les matières dangereuses, les services de police ou de pompiers locaux et/ou les centres médicaux situés le long de l'itinéraire. De plus, les communautés peuvent avoir besoin de prendre leurs propres mesures pour intervenir en cas de rejets de cyanures, telles que la fermeture des arrivées aux systèmes d'approvisionnement en eau ou l'évacuation d'une zone où le cyanure s'est déversé. Dans la mesure où ces entités ou d'autres entités extérieures ont des rôles spécifiques dans le plan d'intervention d'urgence d'un transporteur, la

documentation les informant de leur rôle doit être disponible aux fins d'examen par l'auditeur.

Pratique de transport 3.2 : désigner le personnel d'intervention approprié et dédier les ressources nécessaires à une intervention d'urgence.

1. Le transporteur offre-t-il une formation sur les interventions d'urgence au personnel approprié ?

Le transporteur doit fournir une formation à son personnel spécialement chargé d'intervenir en cas d'urgences durant le transport du cyanure. La formation doit traiter de toutes les activités d'interventions anticipées telles qu'appeler à l'aide, utiliser un équipement de protection personnel, utiliser les premiers soins en cas d'exposition au cyanure et adopter des mesures visant à faire cesser l'écoulement de cyanure du véhicule de cyanure. Les éléments de cette formation doivent au moins être documentés dans les documents de formation et des dossiers doivent être tenus démontrant que le personnel de transport a effectivement reçu la formation nécessaire. L'auditeur doit examiner cette documentation et s'entretenir avec le personnel d'intervention désigné et ce, afin de déterminer la conformité à cette disposition.

2. Existe-t-il des descriptions des obligations et responsabilités spécifiques en cas d'intervention d'urgence ?

Les obligations et responsabilités spécifiques du personnel d'intervention doivent être identifiées dans le plan d'intervention d'urgence ou sinon documentées de manière à ce que les attentes soient claires et qu'il y ait une base de formation de ce personnel.

3. Existe-t-il une liste des équipements d'intervention d'urgence disponibles pendant le transport ou le long de l'itinéraire de transport ?

Les transporteurs doivent tenir à jour une liste d'équipement d'intervention d'urgence qui doit accompagner la cargaison de cyanure et/ou qui est disponible le long de l'itinéraire de transport. La liste peut être dans les limites du plan d'intervention d'urgence, maintenue séparément comme une liste de contrôle pour inventorier l'équipement ou sinon être disponible aux fins d'examen par l'auditeur.

4. Le transporteur dispose-t-il d'équipements pour protéger la santé et assurer la sécurité en cas d'urgence, y compris des équipements de protection pour le transport ?

La liste d'équipement notée dans la question précédente peut être utilisée pour confirmer et documenter que l'équipement nécessaire est présent pour chaque expédition de cyanure. L'auditeur doit examiner les listes de vérification remplies d'équipement d'urgence, observer les expéditions et/ou s'entretenir avec le personnel approprié pour confirmer la conformité à cette disposition.

5. Les opérateurs des véhicules de transport bénéficient-ils d'une formation initiale et de perfectionnements périodiques sur les procédures d'intervention d'urgence y compris sur la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence ?

Les opérateurs de véhicules de transport ou tout autre personnel de transport ayant des rôles assignés en cas d'intervention d'urgence doivent recevoir une formation initiale et des perfectionnements périodiques pour ce qui est de leurs responsabilités en cas de rejet de cyanure ou d'exposition au cyanure, y compris leur rôle tel que désigné dans le plan d'intervention d'urgence. La documentation doit être disponible aux fins d'examen par l'auditeur identifiant les personnes formées et indiquant la nature de la formation et ses dates.

6. Existe-t-il des procédures d'inspection des équipements d'intervention d'urgence pour garantir leur disponibilité en cas de besoin ?

Tous les équipements d'intervention d'urgence identifiés dans la documentation du transporteur doivent être inspectés et/ou testés régulièrement de manière à ce qu'ils soient toujours disponibles et en bon état de fonctionnement, le cas échéant. Les inspections ou les tests doivent se concentrer sur le fonctionnement de l'équipement ainsi que sur sa présence. Le transporteur doit organiser ce programme de manière à s'assurer que les inspections et/ou les tests sont exécutés comme prévu et il doit garder des dossiers pour l'examen de l'auditeur.

7. Si la société de transport sous-traite une partie de la manutention ou du transport du cyanure, le transporteur a-t-il clairement défini son rôle et les responsabilités du sous-traitant au cours de l'intervention d'urgence ?

Voir la discussion sous la question 8, pratique de transport 1.1.

Pratique de transport 3.3 : élaborer des procédures de notification et d'information internes et externes en cas d'urgence.

1. Existe-t-il des procédures et une liste de coordonnées mise à jour pour avertir le consignateur, le destinataire/consignataire, les organismes de réglementation, les intervenants extérieurs en cas d'urgence, les centres médicaux et les communautés qui pourraient être affectées en cas d'urgence ?

Les procédures doivent être en place pour notification des parties appropriées en cas de rejet de cyanure ou d'exposition au cyanure durant le transport. Ces procédures doivent être à la disposition de toutes les entités susceptibles d'avoir besoin de les utiliser et, par conséquent, ont peut-être besoin d'être incluses dans le plan d'intervention d'urgence ainsi que transportées dans le véhicule de transport ou sinon être disponibles le cas échéant. Les entités nécessitant une notification doivent, au moins, être celles identifiées dans le plan d'intervention d'urgence comme ayant des rôles désignés dans l'intervention.

2. Des systèmes sont-ils en place pour s'assurer, qu'en cas d'urgence, les procédures de notification et d'information externes et internes sont mises à jour ?

Le transporteur doit avoir un système en place pour s'assurer que les coordonnées d'urgences sont à jour. Ceci peut être une disposition dans le plan d'intervention d'urgence pour l'examen annuel ou plus fréquent de tout le plan, une procédure concentrée sur la mise à jour périodique des coordonnées, une procédure destinée à tester chaque numéro de contact régulièrement ou d'autres moyens pour accomplir le même objectif. L'auditeur doit examiner la procédure et confirmer sa mise en œuvre par le biais d'une documentation et/ou d'entretiens.

Pratique de transport 3.4 : développer des procédures d'atténuation de rejets qui tiennent compte des risques supplémentaires liés aux produits chimiques de traitement à base de cyanure.

1. Existe-t-il des procédures d'assainissement telles que la récupération ou la neutralisation des solutions de solides, la décontamination des sols et autres médias contaminés, et la gestion et/ou l'élimination des débris provenant du nettoyage du rejet ?

Dans de nombreux cas, un transporteur ne sera pas directement impliqué dans l'atténuation d'un déversement de cyanure. Le nettoyage final des rejets ayant lieu durant le transport serait probablement sous-traité à des sociétés d'atténuation de produits chimiques commerciaux et celui ayant lieu une fois que la cargaison arrive à la société d'extraction de l'or serait probablement mené par la société d'extraction elle-même. Toutefois, s'il n'est pas blessé lors de l'incident, le chauffeur d'un véhicule de transport de cyanure se chargera probablement de l'intervention initiale au rejet lié au transport. Lorsque le rejet n'implique qu'une petite quantité de matières ou peut facilement être confiné, le chauffeur peut être capable d'atténuer le déversement immédiatement et de prévenir une contamination de plus grande envergure. Si le transporteur s'attend à ce que le chauffeur initie des mesures d'atténuation, le plan d'intervention d'urgence doit aborder cette possibilité dans la mesure où cela peut être accompli en toute sécurité. Lorsque les sociétés d'atténuation de produits chimiques commerciales ou tout autre intervenant extérieur sont tenus de fournir ce service au transporteur, ils doivent être identifiés dans le plan d'intervention d'urgence du transporteur ou toute autre documentation de manière à pouvoir l'activer aussi rapidement que possible.

L'auditeur doit examiner tous les éléments d'atténuation inclus dans le plan ou toute autre documentation et évaluer leur mise en œuvre par le truchement de dossiers de rejets préalables et d'interventions et/ou d'entretiens avec le personnel. Néanmoins, l'auditeur doit reconnaître que les transporteurs ne seront généralement pas directement impliqués dans les mesures d'atténuation ou la gestion et l'évacuation des supports et des sols contaminés.

2. La procédure interdit-elle l'utilisation de produits chimiques tels que l'hypochlorite de sodium, le sulfate ferreux ou le peroxyde d'hydrogène dans le traitement du cyanure rejeté dans l'eau de surface ?

L'emploi de produits chimiques tels que l'hypochlorite de sodium, le sulfate ferreux ou le peroxyde d'hydrogène pour traiter le cyanure une fois qu'il est entré dans les eaux de surface est à la fois nuisible et d'une efficacité limitée. Si lesdites matières sont disponibles durant le

transport, soit transportées avec la cargaison ou stockées à des emplacements le long de l'itinéraire pour une utilisation potentielle, le plan d'intervention d'urgence doit spécifiquement interdire leur emploi dans les eaux de surface (où ces rejets atteignant les eaux de surface risquent de se produire). L'auditeur doit examiner la documentation et s'entretenir avec les opérateurs de véhicules pour conformer la conformité à cette disposition.

Pratique de transport 3.5 : évaluer à intervalles réguliers les procédures et les capacités d'intervention et les réviser selon les besoins.

1. Existe-t-il des dispositions pour examiner et évaluer périodiquement l'adéquation du plan et la mise en œuvre de ces dispositions ?

Les scénarios de rejets potentiels et les mesures d'intervention nécessaires peuvent varier avec le temps pour diverses raisons, y compris les changements de conditions le long d'un itinéraire de transport, les changements de l'équipement de transport utilisé et les enseignements tirés des accidents, incidents et autres interventions. Le transporteur doit disposer d'un processus pour s'assurer que le plan d'intervention d'urgence est examiné, évalué et mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte desdits changements. L'auditeur doit évaluer le processus et sa mise en œuvre en examinant la documentation de tout changement du plan et par le biais d'entretiens avec le personnel approprié.

2. Existe-t-il des dispositions pour organiser périodiquement des exercices d'intervention d'urgence et sont-elles mises en œuvre ?

Il n'existe pas de substitut à la formation d'intervention pratique pour familiariser le personnel avec les procédures nécessaires. Les transporteurs doivent mener ou sinon participer aux exercices d'intervention d'urgence qui simulent les expositions et les rejets liés au transport de manière à ce qu'ils soient mieux préparés en cas d'expositions ou de rejets réels. Les exercices doivent être évalués pour déterminer si les procédures d'intervention sont adéquates, si l'équipement est approprié et si le personnel est correctement formé. La documentation écrite de ces évaluations doit être gardée et utilisée comme base pour les changements quelconques aux procédures, à l'équipement ou à la formation qui sont nécessaires. L'auditeur doit examiner cette documentation et s'entretenir avec le personnel applicable comme preuve de conformité à cette disposition. Les mesures d'intervention pour les rejets réels peuvent être considérées comme des exercices d'intervention d'urgence si le plan d'intervention d'urgence a été activé.

3. Existe-t-il une procédure d'évaluation de la performance du plan après sa mise en œuvre et de révision en cas de besoin et cette procédure a-t-elle été mise en œuvre ?

Les procédures d'intervention doivent être examinées et évaluées à la suite de tout incident déclenchant la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence. Le plan ou tout autre document de politique doit inclure un engagement pour ledit examen, et l'évaluation et toute recommandation de révision du plan doivent être documentée pour l'examen par l'auditeur.