



# **INSTITUT INTERNATIONAL DE GESTION DU CYANURE**

## **ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE**

JUIN 2021

### **GUIDANCE FOR USE OF THE CYANIDE TRANSPORTATION VERIFICATION PROTOCOL**

**INSTITUT INTERNATIONAL DE GESTION DU CYANURE**

1400 I Street, NW, Suite 550, Washington, DC 20005, USA

Tél. +1.202.495.4020 | Fax +1.202.835.0155 | Courriel [info@cyanidecode.org](mailto:info@cyanidecode.org) | Site Internet

[CYANIDECODE.ORG](http://CYANIDECODE.ORG)

# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>Orientations générales .....</b>	<b>1</b>
1. Utilisation du Protocole de conformité du transport de cyanure .....	1
2. Portée.....	2
3. Rapport détaillé des constatations d'audit.....	2
4. Plans et procédures de gestion.....	5
5. Constatations potentielles de l'audit.....	6
6. Décision relative à la certification.....	7
7. Audits de la chaîne d'approvisionnement du consignateur et enquêtes de diligence raisonnable .....	8
8. Soumission des Rapports d'audit et des Examens de complétude de l'Institut .....	12
9. Audits de certification préopérationnels.....	15
10. Audits de renouvellement de la certification .....	16
<b>Orientations relatives au transport du cyanure .....</b>	<b>22</b>
Principe 1   TRANSPORT .....	22
Pratique de transport 1.1.....	22
Pratique de transport 1.2.....	27
Pratique de transport 1.3.....	30
Pratique de transport 1.4.....	33
Pratique de transport 1.5.....	36
Pratique de transport 1.6.....	40
Principe 2   STOCKAGE PROVISoire.....	44
Pratique de transport 2.1.....	45
Principe 3   INTERVENTION D'URGENCE .....	49
Pratique de transport 3.1.....	49
Pratique de transport 3.2.....	53
Pratique de transport 3.3.....	56
Pratique de transport 3.4.....	58
Pratique de transport 3.5.....	60



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Le Code international de gestion du cyanure (ci-après appelé « le Code », « Code » ou « le Code du cyanure »), ce document et d'autres documents ou sources d'informations référencés sur le site [www.cyanidecode.org](http://www.cyanidecode.org) sont considérés comme fiables et ont été préparés de bonne foi d'après les informations dont disposaient les rédacteurs. Cependant, aucune garantie n'est offerte quant à l'exactitude ou l'exhaustivité de ces documents ou de ces sources d'informations. Aucune garantie n'est offerte quant au pouvoir de l'application du Code, des documents supplémentaires disponibles ou des documents cités comme sources de références, de prévenir les dangers, accidents, incidents ou blessures des employés et/ou des membres du public sur un site minier spécifique où l'or ou l'argent sont extraits du minerai par un procédé industriel d'exploitation par 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'État concernant les domaines inclus dans ce document. La conformité au Code est une initiative d'adhésion entièrement volontaire qui 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.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Introduction

Les présentes Orientations relatives à l'utilisation du Protocole de conformité du transport de cyanure (les « Orientations relatives au transport ») sont émises par l'Institut International de Gestion du Cyanure (l'« IIGC ») en vue d'aider les transporteurs de cyanure à mieux comprendre leurs obligations en matière de mise en application du Code international de gestion du cyanure (ci-après, « Code », « le Code » ou le « Code du cyanure »), ainsi que pour faciliter la tâche des auditeurs du Code lors de leur évaluation de la conformité à ce Code.

La conformité est évaluée par rapport aux Principes de transport et aux Normes de pratiques de transport (les « Pratiques de transport ») du Code en utilisant le Protocole de conformité du transport de cyanure. Les questions reprises au Protocole de conformité sont basées sur les mesures qui sont généralement utilisées en vue de se conformer aux Principes de transport et aux Pratiques de transport. Dans la plupart des cas, ces mesures sont présentées en termes généraux et comprennent plusieurs possibilités afin que leur mise en œuvre soit plus souple pour les exploitations de transport et dans le cas d'itinéraires qui peuvent s'étendre sur des milliers de kilomètres et qui peuvent impliquer non seulement le transport routier et la gestion effectuée par les consignateurs, mais également le transport maritime et ferroviaire ainsi que la gestion effectuée dans les ports.

Pour déterminer la manière exacte dont ces mesures doivent être appliquées dans leurs exploitations, et la manière dont un auditeur doit les évaluer en matière de conformité au Code, il est nécessaire de faire preuve de jugement professionnel. Ces Orientations relatives au transport placent chacune des questions du Protocole de conformité dans le contexte approprié, décrivent les attentes du Code, identifient la manière dont ces mesures de contrôle peuvent répondre à ces attentes et offrent des conseils destinés aux exploitations et aux auditeurs en matière de facteurs à prendre en compte à l'heure d'émettre ces jugements. Elles offrent une base permettant l'évaluation des alternatives aux mesures généralement employées pour répondre à une Pratique de transport à des fins de conformité au Code. Ces Orientations relatives au transport comprennent également des informations importantes concernant la procédure et la préparation de l'audit, ainsi que la présentation des rapports d'audit.

## Orientations générales

### 1. Utilisation du Protocole de conformité du transport de cyanure

L'IIGC a préparé le Protocole de conformité du transport de cyanure et ces Orientations relatives au transport en vue de couvrir chaque Principe et Pratique de transport, ainsi que pour évaluer et documenter la conformité d'une exploitation de transport de cyanure vis-à-vis du Code. Ces orientations peuvent être utilisées par les exploitations lors de la préparation des audits de certification initiale, de renouvellement de la certification et de certification préopérationnelle, et comme questionnaire d'audit pour les exploitations cherchant à obtenir une certification. Les orientations spécifiques applicables à la certification préopérationnelle et



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

au renouvellement de la certification se trouvent respectivement dans les rubriques 9 et 10 des Orientations générales.

Les exploitations en phase de préparation aux audits de certification au Code, qu'il s'agisse de certifications préopérationnelles ou opérationnelles, sont encouragées à utiliser les présentes Orientations relatives au transport afin qu'elles leur servent de modèle pour préparer leur Plan de gestion du cyanure. Ce Plan doit décrire la manière dont l'exploitation prévoit de répondre ou répond déjà à chaque Norme de pratiques et à chaque question du Protocole de conformité, en faisant référence à la documentation existante à laquelle il est possible d'avoir accès pour examen. Un tel plan n'est pas exigé à des fins de conformité au Code, il fournit cependant une orientation à l'exploitation dans la mesure où il lui permet de s'assurer que toutes les exigences du Code ont été prises en compte lors de la préparation de l'audit.

## 2. Portée

Le Protocole de conformité du transport de cyanure et les présentes Orientations relatives à son utilisation s'appliquent aux entités engagées dans le transport du cyanure. Ces entités comprennent : 1) les sociétés de transport routier signataires du Code, 2) les consignateurs signataires organisant le transport du cyanure en ayant recours à des transporteurs sous contrat inclus dans les chaînes d'approvisionnement désignées, 3) les sociétés de transport routier non-signataires du Code, mais transportant du cyanure dans le cadre d'une chaîne d'approvisionnement de cyanure désignée, 4) les sites de stockage provisoire utilisés pendant le transport, et 5) d'autres entités telles que les ports, les transporteurs maritimes et ferroviaires et les gares qui sont inclus dans les chaînes d'approvisionnement de cyanure désignées.

Le Protocole de conformité est utilisé comme base pour les audits de certification des sociétés de transport routier signataires ainsi que pour évaluer la conformité des sociétés de transport routier qui sont incluses dans la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur signataire, mais qui ne sont pas des signataires individuels du Code cherchant une certification distincte.

En plus des transporteurs physiques réels du cyanure, toutes les entités engagées par un transporteur pour mener des activités qui sont visées par le Protocole de conformité, comme une entreprise embauchée pour effectuer la maintenance des véhicules de transport de cyanure, une escorte de convoi sous contrat ou un fournisseur sous contrat d'intervention d'urgence ou de remédiation est soumis aux parties pertinentes du Protocole de conformité et les constatations de l'auditeur sur les pratiques de gestion du cyanure d'un sous-traitant doivent être incluses dans le rapport d'audit de transport. Les informations spécifiques aux consignateurs et aux expéditions par voie maritime ou ferroviaire ou par les ports sont traitées à la rubrique 7 des présentes Orientations générales.

## 3. Rapport détaillé des constatations d'audit

Les Rapports détaillés des constatations d'audit doivent être organisés en une liste séquentielle des questions énoncées dans les Principes, les Pratiques de transport et le Protocole de



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

conformité, telles qu'elles apparaissent dans le Protocole de conformité du transport, en fournissant des réponses et des preuves à l'appui pour chaque question.

Le Rapport détaillé des constatations d'audit doit également inclure :

- 1) la date de l'audit ;
- 2) les noms des auditeurs, avec des précisions permettant d'identifier l'auditeur principal, les auditeurs techniques et les autres auditeurs, ainsi que le cabinet d'audit ; et
- 3) une description de l'exploitation de transport, similaire à celle requise dans le Rapport de synthèse de l'audit, en indiquant quels sont les éléments opérationnels clés qui fournissent un contexte au lecteur avant les constatations de l'audit; et
- 4) pour les chaînes d'approvisionnement de transport, une description générale de la chaîne d'approvisionnement et une liste des entités participant à la chaîne d'approvisionnement incluses dans le champ de l'audit, telles que le consignateur, les sociétés de transport routier, les ports, les compagnies de transport maritime, les sociétés ferroviaires et les entrepôts. Toute modification apportée à une chaîne d'approvisionnement certifiée depuis son audit précédent doit également être notée, comme les ajouts ou les suppressions de ports, de transporteurs maritimes ou de sociétés de transport routier, ainsi que la date à laquelle la modification a été apportée.

## Nature des réponses :

Le Rapport détaillé des constatations d'audit doit inclure des réponses à chaque question du Protocole de conformité. Ces réponses doivent être suffisamment détaillées pour justifier avec clarté la constatation d'audit qui en découle. Un simple « oui », « non » ou « sans objet », ou répéter la question pour fournir une réponse affirmative ne peuvent être considérés des réponses adéquates. En réponse à chaque question, l'auditeur devra décrire la preuve appuyant la constatation. Quelle preuve démontre que l'exploitation est en pleine conformité ? Quelle insuffisance donne lieu à une conformité substantielle ? Pourquoi une question est-elle « sans objet » ? Les données à l'appui d'une constatation, telles que les limitations spécifiques quant aux heures de conduite, doivent également être fournies, le cas échéant.

Les auditeurs pourront inclure des recommandations ou des suggestions en matière d'améliorations, même lorsque celles-ci ne sont pas exigées en vertu du Code. Il est toutefois demandé aux auditeurs d'identifier clairement ces dernières en tant que mesures supplémentaires et d'indiquer la raison pour laquelle elles ne sont pas obligatoires en matière de conformité au Code.

## Preuves :

Comme pour tout audit formel, divers types de preuves sont nécessaires pour appuyer les constatations d'un audit de conformité au Code du cyanure. Celles-ci incluent des documents examinés par l'auditeur, les observations directes de l'auditeur sur le terrain et les enquêtes menées auprès du 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 la façon dont le travail est effectué dans l'exploitation. Les auditeurs devront poser les mêmes questions à plusieurs employés de



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

manière à confirmer, par exemple, la manière dont une procédure écrite est concrètement mise en œuvre. Il est également important de noter les noms de chaque personne interviewée. Des preuves utiles peuvent également figurer dans les rapports d'inspection des agences réglementaires en vigueur.

La nature des preuves doit être établie pour chaque réponse au Protocole de conformité, et ce, afin que ces informations soient disponibles au sein du Rapport détaillé des constatations d'audit. La réponse doit également préciser le fondement employé pour tout échantillonnage représentatif des archives, rapports d'inspection ou autres documents. Par exemple : Quels registres ont été examinés en vue de déterminer si un programme d'inspection a été mis en œuvre ?

### Mesures de conformité requises :

Les questions du Protocole de conformité sont basées sur les mesures généralement établies comme requises en matière de conformité au Code. Des variantes et des alternatives peuvent également être jugées comme acceptables s'il est démontré qu'elles sont conformes à une certaine Pratique de transport. Par conséquent, une exploitation peut se trouver en situation de pleine conformité vis-à-vis d'une Pratique de transport même si l'auditeur répond « non » à une ou plusieurs des questions du Protocole de conformité afférentes à cette Pratique de transport.

Les Orientations relatives au transport placent chaque question du Protocole de conformité du transport dans un contexte approprié et aident l'auditeur à comprendre l'intention et les attentes en matière de performance afférentes à cette Pratique de transport. Ce faisant, elles permettent à l'auditeur de mieux évaluer toute mesure alternative adoptée par un site d'exploitation en vue de répondre aux exigences d'une Pratique donnée. Il est extrêmement important de fournir des réponses complètes et détaillées aux questions du Protocole, surtout lorsque des mesures alternatives sont utilisées à des fins de conformité vis-à-vis d'une Pratique de transport, car dans ce cas-là, l'exploitation n'aura pas mis en œuvre la mesure que la question du Protocole de conformité identifie comme celle généralement utilisée. L'auditeur devra expliquer comment et pourquoi la mesure alternative est conforme à la Pratique.

Les conditions spécifiques aux itinéraires de transport, telles que les exigences réglementaires, les longueurs des itinéraires et les types de transporteurs inclus dans une chaîne d'approvisionnement peuvent légitimement affecter la manière dont un transporteur routier ou un consignateur choisit de se conformer à une pratique de transport donnée, ces conditions doivent donc également être identifiées dans les réponses aux questions du Protocole. Cependant, étant donné que la conformité vis-à-vis des réglementations locales est indépendante de la conformité au Code, l'auditeur devra éviter de justifier un résultat uniquement sur la base de ladite conformité réglementaire. Il devra plutôt décrire de manière détaillée la manière ou la raison pour laquelle la conformité envers une réglementation locale garantit la conformité vis-à-vis du Code.





# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## 4. Plans et procédures de gestion

Les transporteurs sont tenus d'élaborer et de mettre en œuvre un certain nombre de systèmes ou de procédures de gestion écrits en vue d'être conformes au Code. Ces documents comprennent généralement des plans, des procédures, des instructions de travail ou d'autres documents élaborés pour les activités opérationnelles et les systèmes dont le Code attend la mise en œuvre pour une gestion sûre du cyanure, comme les procédures de sélection des itinéraires et les documents des programmes de formation.

Le Code n'impose pas de forme ou de format spécifique pour ces plans, procédures et autres documents. Les manuels, procédures d'exploitation, listes de vérification, panneaux, ordres de travaux, matériel de formation, ou tout autre matériel sont tous acceptables s'ils aboutissent au même résultat que la Pratique de transport. De plus, aucun de ces documents ne doit se limiter aux questions portant sur la gestion du cyanure. Cependant, quelle que soit leur structure, les systèmes et procédures de gestion d'une exploitation doivent démontrer que l'exploitation a une bonne compréhension des contrôles et des pratiques nécessaires à la gestion du cyanure, lui permettant de prévenir et de contrôler les rejets et les expositions.

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

L'auditeur devra déterminer s'il est envisageable que les plans, procédures et systèmes de l'exploitation atteignent les objectifs de performance de la Pratique de transport sur la base des preuves disponibles. En revanche, il n'est pas attendu de l'auditeur, et aucune instruction ne lui a été donnée en ce sens, qu'il procède à une analyse exhaustive de chaque plan, procédure et système de gestion en vue de confirmer chaque hypothèse 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 lui semble contestable, cette supposition ou ce calcul devra faire l'objet d'une étude plus approfondie. Par exemple, si la force portante d'un élément d'un équipement de transport de cyanure semble significativement plus élevée que celle généralement établie pour ce type d'équipement, l'auditeur devra effectuer un suivi pour déterminer si la valeur est appropriée. Mais l'auditeur ne devra pas substituer son propre jugement à celui d'un autre expert lorsque l'impact de la différence n'est pas susceptible d'avoir un impact négatif sur les capacités du plan, de la procédure ou du système de gestion à se conformer aux exigences de la Pratique de transport.

Le but de l'audit du Code par une tierce partie n'est pas de demander à l'auditeur de juger chaque décision prise par les ingénieurs du transporteur, mais plutôt de s'assurer que les activités du transporteur sont fondées sur les suppositions et les calculs raisonnables de professionnels compétents. La question de savoir quand accepter ce qui est présenté à l'auditeur et de savoir quand il est nécessaire d'analyser un problème plus en profondeur est inhérente à tout audit de quelque type qu'il soit. Le jugement professionnel de l'auditeur est particulièrement important à cet égard pendant les audits de conformité au Code.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## 5. Constatations potentielles de l'audit

Les auditeurs font des constatations distinctes 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 dispose 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. En cas d'issue satisfaisante, deux résultats sont possibles : la pleine conformité et la conformité substantielle.

La pleine conformité à toute Pratique de transport individuelle signifie qu'il n'existe aucune insuffisance en matière de conformité à toute question du Protocole de conformité en vertu de cette Pratique. Une constatation de pleine conformité vis-à-vis d'une Pratique de transport peut être faite si des réponses affirmatives sont obtenues à toutes les questions du Protocole de conformité afférentes à cette Norme, 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, si une ou plusieurs réponses négatives ont été données aux questions du Protocole de conformité et qu'aucune mesure alternative n'a été adoptée en vue de répondre aux exigences de la Pratique de transport). Cependant, trois critères doivent être respectés pour qu'un auditeur soit en mesure d'aboutir à une constatation de conformité substantielle, et leur évaluation peut exiger un degré considérable de jugement professionnel.

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 de manière cohérente vis-à-vis de la Pratique de transport au lieu de se contenter d'ignorer un aspect particulier du Code. À titre d'exemple, avoir mis en place un programme d'inspection des véhicules présentant certaines insuffisances pourrait être interprété comme un effort de bonne foi si on compare cette initiative à une absence totale de programme d'inspection. En revanche, reprendre un Plan d'intervention d'urgence conçu pour une autre société de transport sans même changer le nom de la société ou ses informations spécifiques ne constitue pas un effort de bonne foi. Le fait de ne pas corriger un problème identifié dans un délai raisonnable peut également être la preuve qu'un effort de bonne foi n'a pas été entrepris.

En deuxième lieu, pour obtenir un résultat de conformité substantielle, l'insuffisance doit être aisément rectifiable. Le concept d'« aisément rectifiable » implique que l'insuffisance peut être corrigée en vue d'obtenir 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 de mesures correctives.

En troisième lieu, une insuffisance entraînant une constatation de conformité substantielle ne doit donner lieu à aucun risque sanitaire, sécuritaire ou environnemental immédiat ou important. À titre d'exemple, si de nombreuses insuffisances liées aux démarches



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

administratives 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'insuffisances peuvent souvent aboutir à une constatation de conformité substantielle. En revanche, une constatation de conformité substantielle ne peut être envisagée dans le cadre d'une situation où le conducteur d'un camion livrant du cyanure n'a pas été formé à utiliser le véhicule en toute sécurité, car cette situation pourrait présenter un risque immédiat et important pour la santé et la sécurité du chauffeur et du public.

Une exploitation peut ne pas être pleinement conforme à l'une des questions du Protocole afférente à une Pratique de transport donnée tout en étant néanmoins reconnue substantiellement conforme à cette Pratique, si elle remplit les trois critères illustrés ci-dessus pour chacune des questions.

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 que des efforts de conformité de bonne foi aient été faits, que l'insuffisance ne soit pas aisément rectifiable, ou qu'elle entraîne des risques sanitaires, sécuritaires ou environnementaux immédiats ou substantiels.

Toute insuffisance faisant passer l'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 de transport.

## 6. Décision relative à la certification

Le statut de certification de l'exploitation est basé sur les constatations faites pour chaque Pratique de transport prise séparément. Aux fins de cette décision, la constatation individuelle la plus sévère de toute Pratique 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 ses 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 de ces dernières ne se trouve en situation de non-conformité. Ces exploitations sont certifiées à titre conditionnel, sous réserve de l'application d'un Plan de mesures correctives et de l'obtention du statut de pleine conformité.

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



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

L'IIGC ne prend aucune décision distincte concernant la certification d'une exploitation. L'IIGC accorde sa certification à une exploitation lorsqu'un Rapport d'audit ayant été accepté par l'IIGC identifie l'exploitation comme étant en pleine conformité ou en conformité substantielle. L'IIGC ne possède 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 accrédité. Les auditeurs devront 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 voir les choses en adoptant des perspectives similaires 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 devront utiliser leur propre jugement et leur propre expertise professionnels afin de tirer leurs propres conclusions indépendantes.

La certification au Code est requise pour les entreprises qui transportent du cyanure aux mines certifiées conformes au Code. Les transporteurs certifiés doivent se conformer au Code à tout moment et dans tous les cas, qu'ils transportent du cyanure vers des mines certifiées par le Code ou vers des mines et autres installations non certifiées par le Code.

### **7. 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 minières 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. Les entreprises qui organisent des chaînes d'approvisionnement composées de transporteurs sous contrat (p. ex. des sociétés de transport routier, des sociétés ferroviaires, des ports et des compagnies de transport maritime) pour assurer le transport du cyanure sont des « consignateurs ». Ces consignateurs peuvent devenir des membres 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.

La demande du consignateur pour devenir membre signataire du Code doit établir une liste de toutes les chaînes d'approvisionnement devant être certifiées et spécifier chacune des entités pour chaque chaîne d'approvisionnement gérant du cyanure (p. ex. chaque société de transport routier, de transport ferroviaire, ainsi que chaque gare ferroviaire, compagnie de transport maritime, port et entrepôt).

Chacune des chaînes d'approvisionnement de chaque consignateur devra faire l'objet d'une certification individuelle. Lors des audits des chaînes d'approvisionnement des consignateurs, le consignateur est audité, et chaque société de transport routier au sein d'une chaîne d'approvisionnement est également audité, à condition qu'elle ne soit pas un membre signataire et qu'elle n'ait pas fait l'objet d'une certification indépendante en vertu du Code. Les sociétés de transport routier qui sont désignées comme faisant partie de la chaîne



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

d'approvisionnement et qui sont des membres signataires et certifiés du Code ne sont pas soumises à un audit supplémentaire dans le cadre de l'audit de la chaîne d'approvisionnement, mais elles doivent être mentionnées comme telles dans le Rapport d'audit détaillé et le Rapport de synthèse de l'audit. Aucune autre information concernant ces sociétés de transport routier qui sont membres signataires et certifiés n'est nécessaire pour les réponses aux questions individuelles du protocole ou pour les constatations de l'audit.

### Enquêtes de diligence raisonnable :

Les éléments de la chaîne d'approvisionnement, en particulier les transporteurs ferroviaires, les ports et les compagnies de transport maritime, ne sont pas audités de la même manière que les transporteurs routiers et les consignateurs de la chaîne d'approvisionnement. Des audits complets de conformité au Code ne sont pas nécessaires pour les sociétés ferroviaires et les gares, les compagnies de transport maritime ou les ports en raison de problèmes de sécurité, d'un accès limité et de l'incapacité des consignateurs à modifier les pratiques d'exploitation de ces sociétés de transport.

Plutôt que de soumettre ces entités à des audits du Code, une Enquête de diligence raisonnable doit être menée et documentée pour chaque transporteur ferroviaire, compagnie maritime et installation portuaire faisant partie de la chaîne d'approvisionnement. Les Enquêtes de diligence raisonnable doivent être documentées dans un rapport écrit produit par le consignateur ou par un auditeur répondant aux critères que l'IIGC a établis pour les auditeurs experts en transports.

Si l'Enquête de diligence raisonnable est menée par le consignateur, le rapport d'Enquête de diligence raisonnable devra être examiné par un auditeur répondant aux critères que l'IIGC a établis pour les auditeurs experts en transports, et l'auditeur devra conclure que l'Enquête de diligence raisonnable effectuée par le consignateur constitue une évaluation acceptable de l'installation. Les Enquêtes de diligence raisonnable doivent être menées tous les trois ans et doivent couvrir des inspections de tous les éléments de transport d'une chaîne d'approvisionnement, en reconnaissant toutefois que l'accès aux installations portuaires et de transport maritime et ferroviaire peut être limité.

Les dispositions des Pratiques de transport 1.2 à 1.6, 2.1 et 3.1 à 3.5 des présentes Orientations relatives au transport peuvent toutefois être appliquées en tout ou en partie au transport ferroviaire, au transport maritime et aux activités portuaires en tant que directives relatives aux Enquêtes de diligence raisonnable.

Un résumé du rapport d'Enquête de diligence raisonnable pour chaque composante de la chaîne d'approvisionnement devra être inclus dans le Rapport détaillé des constatations d'audit et dans le Rapport de synthèse de l'audit. Chaque rapport d'Enquête de diligence raisonnable doit avoir pour conclusion que le transporteur ferroviaire, la compagnie maritime, le port ou toute autre composante de la chaîne d'approvisionnement est en mesure de gérer le cyanure en toute sécurité, sur la base de l'Enquête de diligence raisonnable ou que, dans la mesure du possible, le consignateur a mis en œuvre toutes les mesures de gestion nécessaires pour



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

s'assurer que la composante de la chaîne d'approvisionnement gère le cyanure en toute sécurité.

## Composantes courantes de la chaîne d'approvisionnement :

Si une société de transport routier ou ferroviaire, un port ou une compagnie 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 (un rapport d'Enquête de diligence raisonnable pour une société ferroviaire ou un rapport d'audit de conformité au Code dans le cas d'une société de transport routier) 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 membre signataire différent devra réaliser son propre Audit de conformité au Code ou sa propre Enquête de diligence raisonnable sur ce transporteur en tant que partie intégrante de la procédure de certification de sa chaîne d'approvisionnement. Cette mesure 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.

## Audit des consignateurs :

Le consignateur est soumis à un Audit de conformité au Code en tant que partie intégrante du processus de certification au regard de ses chaînes d'approvisionnement. Le Protocole de conformité du transport de cyanure permettra d'évaluer son processus de sélection des itinéraires et des sous-traitants, ainsi que tout élément de conformité au Code qu'il fournit à ses transporteurs au sein de la chaîne d'approvisionnement, tels que les capacités d'intervention d'urgence et la formation en matière de sécurité et de gestion du cyanure. Les consignateurs doivent disposer de plans et de procédures 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, ainsi que des systèmes, des plans et des procédures afin de s'assurer qu'ils disposent de tous les éléments nécessaires à la conformité au Code.

Cet audit devra également évaluer la mise en œuvre par le consignateur de ces procédures, la supervision des transporteurs de sa chaîne d'approvisionnement et de tous autres services d'appui contractuels pouvant être nécessaires à des fins de conformité en vertu du Code.

L'importance des procédures de sélection et de supervision du sous-traitant d'un consignateur ne doit pas être sous-estimée. En tant que membre signataire du Code, le consignateur est directement responsable de la conformité au Code de toute sa chaîne d'approvisionnement (à l'exception des sociétés de transport routier certifiées individuellement en vertu du Code).



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Alors que la performance des transporteurs portuaires, ferroviaires et maritimes fera l'objet d'une évaluation par des Enquêtes de diligence raisonnable et que les sociétés de transport routier non-signataires seront soumises à un audit suivant le Protocole de conformité du transport, c'est le consignateur qui s'est officiellement engagé auprès de l'ICMI à ce que tous les éléments de sa chaîne d'approvisionnement soient conformes au 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 du consignateur, dans la mesure où cet audit couvre toute différence concernant la manière dont celui-ci gère ses chaînes d'approvisionnement et les problèmes courants applicables à toutes ses chaînes d'approvisionnement.

### Modifications apportées à une chaîne d'approvisionnement certifiée :

Un consignateur peut apporter des modifications à une chaîne d'approvisionnement certifiée à tout moment pendant les trois ans que dure sa certification. Un consignateur qui rajoute une composante à une chaîne d'approvisionnement certifiée (comme des sociétés de transport routier, des ports, des sociétés de transport ferroviaire et maritime) est tenu d'informer l'IIGC de la modification apportée dans un délai de 72 heures suivant le début des activités de cette nouvelle composante. Un transporteur routier ajouté à la chaîne d'approvisionnement qui n'est ni membre signataire ni certifié de manière indépendante devra être soumis à un audit dans les six mois suivant son premier transport de cyanure. Tout port, transporteur ferroviaire ou compagnie de transport maritime ajouté à la chaîne d'approvisionnement devra faire l'objet d'une Enquête de diligence raisonnable dans les six mois suivant son premier transport de cyanure. Le consignateur devra également soumettre un rapport d'audit de certification révisé ou un addenda à son rapport d'audit de certification le plus récent, traitant de toute nouvelle composante ajoutée. Comme pour les autres rapports, ces rapports devront être soumis à IIGC dans les trois mois suivant la fin de l'audit (s'il s'agit d'un transporteur routier) ou de l'Enquête de diligence raisonnable (s'il s'agit d'un port, d'un transporteur ferroviaire ou d'un transporteur maritime). Une telle modification ne prolonge pas la durée de trois ans de la certification de la chaîne d'approvisionnement et n'affecte pas son statut de certification à moins que l'addenda ne conclue que cette modification entraîne la perte du statut de conformité antérieur de la chaîne d'approvisionnement.

### Coproducteurs :

Les coproducteurs qui sont des consignateurs-transporteurs signataires du Code peuvent transporter du cyanure à destination de mines 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 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



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

port d'entrée et la société de transport routier font tous partie de l'une des chaînes d'approvisionnement certifiées 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.

### 8. Soumission des Rapports d'audit et des Examens de complétude de l'IIGC

Les responsables d'audit devront soumettre les documents suivants à l'IIGC dans un délai de 90 jours suivant la réalisation de la partie correspondant à l'inspection du site de l'audit de conformité au Code : Le Rapport détaillé des constatations d'audit ; Le Rapport de synthèse de l'audit ; le Plan de mesures correctives (pour les exploitations déclarées en conformité substantielle avec le Code) ; le Formulaire de qualifications de l'auditeur ; et une lettre du propriétaire ou du représentant autorisé de l'exploitation auditée autorisant l'IIGC à publier le Rapport de synthèse de l'audit et le Plan de mesures correctives (le cas échéant) sur le site Web du Code du cyanure. 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'IIGC 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 fond de conformité avec le Code.

L'« Examen de complétude » du Rapport détaillé des constatations d'audit effectué par l'IIGC a pour but de déterminer que toutes les questions du Protocole de conformité pertinentes possèdent une réponse et que des précisions suffisantes viennent appuyer les constatations de l'auditeur. Le Rapport de synthèse de l'audit est examiné en vue de garantir qu'il représente de manière exacte les résultats du Rapport détaillé des constatations d'audit et qu'il contient suffisamment d'informations pour permettre d'étayer chaque résultat. Étant donné que le Rapport de synthèse de l'audit se veut un résumé des informations incluses dans le Rapport détaillé des constatations d'audit, le Rapport de synthèse de l'audit ne doit inclure que les informations présentées dans le Rapport détaillé des constatations d'audit. 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. Le Plan de mesures correctives, le cas échéant, est examiné en vue de confirmer qu'il couvre toutes les insuffisances à l'origine des constatations de conformité substantielle. L'IIGC confirme également que les Rapports sont





## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

accompagnés d'une lettre de l'installation audité autorisant l'IIGC à publier le Rapport de synthèse de l'audit (et le Plan de mesures correctives, le cas échéant) sur son site Web.

Si la documentation est complète, l'IIGC en informe l'auditeur et l'exploitation, et publie le Rapport de synthèse de l'audit, le Formulaire de qualifications de l'auditeur et, le cas échéant, le Plan de mesures correctives sur son site Web. Si la documentation est incomplète, l'IIGC fait savoir à l'auditeur et à l'exploitation quels sont les éléments manquants, et sollicite que la documentation révisée soit soumise dans un délai de 30 jours. L'IIGC n'acceptera aucun rapport d'audit incomplet. La date de certification est la date à laquelle l'IIGC publie la documentation approuvée sur le site Web du Code du cyanure et annonce la certification.

### Rapports de la chaîne d'approvisionnement :

Les rapports produits pour les audits de la chaîne d'approvisionnement doivent être structurés de manière à clarifier les rôles assurés par chaque composante de la chaîne d'approvisionnement, comme celui du consignateur et ceux des sociétés de transport routier, en matière de respect des exigences de conformité.

Étant donné que le consignateur détient la responsabilité globale de la certification de la chaîne d'approvisionnement, les réponses aux questions individuelles du Protocole de conformité du transport relatives aux rôles et responsabilités du consignateur devront être incluses dans le Rapport détaillé des constatations d'audit de la chaîne d'approvisionnement.

L'auditeur devra également inclure les réponses aux questions individuelles du Protocole de conformité pour tous les transporteurs routiers inclus dans la chaîne d'approvisionnement, mais qui ne sont pas des membres signataires du Code et ne sont pas certifiés de manière indépendante. Les auditeurs pourront choisir de soumettre un Rapport d'audit détaillé distinct pour tout transporteur routier non-signataire inclus dans la chaîne d'approvisionnement, plutôt que d'inclure les informations dans le rapport d'audit de la chaîne d'approvisionnement. Des informations détaillées ne sont pas requises en réponse aux questions d'audit pour les transporteurs routiers signataires du Code et certifiés mais inclus dans la chaîne d'approvisionnement. Ces transporteurs devront toutefois être mentionnés dans la description de la chaîne d'approvisionnement, y compris les dates de certification de ces transporteurs routiers.

Des résumés des rapports d'Enquête de diligence raisonnable doivent être inclus pour tous les transporteurs ferroviaires, les transporteurs maritimes et les ports inclus dans la chaîne d'approvisionnement. L'obligation de soumettre les rapports d'audit de certification dans les 90 jours suivant la fin de la partie inspection du site de l'audit s'applique à l'ensemble de l'audit de la chaîne d'approvisionnement plutôt qu'à l'audit d'un transporteur individuel.

Dans la réponse à chaque question du Protocole de conformité, les informations relatives à chaque élément de la chaîne d'approvisionnement (p. ex. les consignateurs, les transporteurs routiers, les ports, les compagnies maritimes, les transporteurs ferroviaires) doivent être clairement identifiées par des moyens tels que des en-têtes pour les informations. À titre d'exemple, la réponse au Protocole de conformité 1.1.1 concernant le choix de l'itinéraire comprend généralement un en-tête pour le consignateur, suivi de la réponse pour le



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

consignateur, des en-têtes pour chaque transporteur routier non-signataire inclus dans la chaîne d'approvisionnement et, le cas échéant, des en-têtes pour les ports, les transporteurs maritimes et autres transporteurs. Les responsabilités de chaque composante de la chaîne d'approvisionnement en matière de conformité au Code sont ainsi clairement établies.

Un seul Rapport de synthèse de l'audit devra être remis pour l'ensemble des composantes de transport de la chaîne d'approvisionnement et ce rapport devra inclure une constatation pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, ainsi qu'une constatation pour chaque Pratique de transport qui tienne compte des réponses aux questions du Protocole de conformité pour chaque composante de la chaîne d'approvisionnement.

La rubrique « description de l'exploitation » du Rapport de synthèse de l'audit doit clairement identifier l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris chaque camion, transporteur ferroviaire et maritime ainsi que toutes les gares ferroviaires, les ports, les installations de stockage provisoire, les entrepôts et les exploitations de reconditionnement inclus dans la chaîne d'approvisionnement. Le Rapport de synthèse de l'audit doit également identifier les ajouts, suppressions ou autres modifications apportées à la chaîne d'approvisionnement depuis son audit précédent, y compris la date à laquelle la modification a été apportée.

Les exploitations de production qui répondent à la définition d'« entrepôt » établie par l'IIGC peuvent être incluses dans des chaînes d'approvisionnement certifiées. Ces installations devront être auditées par un responsable d'audit et un auditeur répondant aux critères définis par l'IIGC pour les auditeurs experts en production. Un Rapport détaillé des constatations d'audit et un Rapport de synthèse de l'audit distincts, rédigés en prenant pour base le Protocole de conformité de la production de cyanure, devront être soumis pour chaque exploitation d'entreposage comprise dans une chaîne d'approvisionnement ne bénéficiant pas d'une certification distincte en tant qu'exploitation de production.

Le Rapport de synthèse de l'audit devra également inclure des résumés de tous les rapports d'Enquête de diligence raisonnable des lignes ferroviaires et des gares, des ports et des compagnies de transport maritime.

Lorsqu'une chaîne d'approvisionnement comprend un transporteur routier ou un site d'entreposage du cyanure qui est membre signataire et possède une certification distincte de la chaîne d'approvisionnement, le Rapport de synthèse de l'audit devra se référer au Rapport de synthèse de l'audit publié sur le site Web du Code du cyanure applicable à ce transporteur routier ou à cet entrepôt.

Les auditeurs de la chaîne d'approvisionnement devront rédiger une Constatation de l'auditeur pour le consignateur, ainsi que des constatations de conformité pour chaque Pratique de transport. Les insuffisances identifiées lors d'un audit de la chaîne d'approvisionnement devront être traitées dans un seul Plan de mesures correctives comprenant toutes les insuffisances identifiées pour toutes les composantes de la chaîne d'approvisionnement, y compris le consignateur, et tous les transporteurs routiers, les ports, les transporteurs maritimes, les lignes ferroviaires, les entrepôts ou autres entités incluses dans la chaîne d'approvisionnement.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Les Formulaires de qualifications de l'auditeur pour le ou les auditeurs évaluant les programmes et les activités du consignateur, le ou les auditeurs menant ou examinant les Enquêtes de diligence raisonnable, et le ou les auditeurs des sociétés de transport routier sont également nécessaires.

## 9. Audits de certification préopérationnels

Le Code permet la certification préopérationnelle des transporteurs et des chaînes d'approvisionnement qui ne transportent pas encore de cyanure.

Le Protocole de conformité utilisé pour déterminer la conformité lors d'un audit de certification opérationnel initial est le protocole à utiliser pour un audit préopérationnel, et les conseils fournis dans ce document s'appliquent dans la même mesure aux deux types d'audits ; il existe toutefois une différence significative. Étant donné que le fonctionnement réel des exploitations de transport qui ne transportent pas encore de cyanure ne peut être audité, la certification préopérationnelle doit être basée sur les engagements des exploitations à mener leurs activités en pleine conformité aux Principes et aux Pratiques de transport du Code du cyanure.

Les auditeurs chargés d'évaluer les transporteurs et les chaînes d'approvisionnement qui souhaitent obtenir une certification préopérationnelle devront déterminer s'il est envisageable de s'attendre à ce que l'exploitation soit pleinement conforme aux Principes et Pratiques de transport du Code une fois que ses plans seront mis en œuvre et qu'elle deviendra active. L'auditeur devra donc examiner les documents mis en œuvre ou les ébauches concernant les spécifications de l'équipement, les procédures d'exploitation, l'intervention d'urgence, la formation et d'autres documents écrits. Si les projets détaillés de plans et de procédures ne sont pas encore disponibles, une exploitation pourra s'engager par écrit à mettre en œuvre des mesures conformes au Code. Ces engagements peuvent prendre la forme de descriptions d'activités prévues, de plans de gestion du cyanure et d'autres déclarations d'intention écrites qui démontrent de manière concluante que, lorsque l'exploitation rendra effectif le démarrage de ses activités de transport du cyanure, elle sera pleinement conforme au Code. L'engagement devra comprendre suffisamment de détails pour que l'auditeur puisse se fier à une telle constatation.

Lorsque le Protocole de conformité est utilisé pour évaluer la conformité préopérationnelle d'un transporteur qui n'a pas encore démarré ses activités, les questions du protocole doivent être appliquées de manière prospective. Par exemple, une question telle que « Le transporteur met-il en œuvre une procédure destinée à évaluer les risques des itinéraires de transport de cyanure sélectionnés et prend-il les mesures nécessaires pour gérer ces risques ? » doit être appliquée comme suit : « Sur la base des projets de procédures de l'exploitation ou d'autres engagements écrits, le transporteur mettra-t-il en œuvre une procédure visant à évaluer les risques propres aux itinéraires de transport de cyanure sélectionnés et prendra-t-il les mesures nécessaires pour gérer ces risques ? »

Il est possible qu'une exploitation de transport cherchant à obtenir une certification préopérationnelle ne transporte pas encore de cyanure, mais elle peut avoir mis en place et



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

avoir mis en œuvre des procédures d'inspection, d'entretien et de formation pour le transport d'autres matières. Dans de tels cas, l'auditeur devra noter dans les rapports d'audit les éléments qui sont déjà en place et mis en œuvre et devra les auditer comme pour un audit de certification initiale. Par exemple, si un transporteur a déjà mis en œuvre un programme d'inspection des véhicules, l'auditeur devra examiner les documents et les registres relatifs au programme plutôt que de simplement examiner l'engagement du transporteur à mettre en place un tel programme pour se conformer à cette exigence.

Pour une certification préopérationnelle, une constatation de pleine conformité est requise. En cas de conformité substantielle, l'exploitation sera tenue de revoir ses plans et procédures afin qu'ils puissent être en pleine conformité avec tous les Principes et Pratiques de transport. Un transporteur ou une chaîne d'approvisionnement préopérationnelle jugée en pleine conformité obtient une certification conditionnée, sous réserve d'un audit sur place visant à vérifier que l'exploitation est exploitée conformément au Code. Cet audit de confirmation sur place devra être réalisé dans les six mois suivant la date à laquelle le transporteur manipule le cyanure pour la première fois.

## 10. Audits de renouvellement de la certification

Bien que les directives fournies dans ce document s'appliquent à la fois aux audits de certification initiaux et aux audits de renouvellement de la certification suivants, le fait que les audits de renouvellement de la certification évaluent la conformité sur une période de trois ans entraîne des considérations différentes de celles d'un audit initial.

### Modifications apportées aux chaînes d'approvisionnement du cyanure :

L'une des premières questions qu'un auditeur doit se poser lors d'un audit de renouvellement de la certification est de savoir si des modifications ont eu lieu chez le consignateur ou dans des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que les transporteurs routiers, les ports ou les transporteurs maritimes et ferroviaires depuis l'audit précédent. Les exploitations certifiées, y compris les chaînes d'approvisionnement certifiées, sont tenues de rester conformes au Code tout au long de la période de trois ans comprise entre les audits. Si aucune modification n'a eu lieu dans la chaîne d'approvisionnement, la tâche de l'auditeur sera de revoir tous les problèmes précédemment évalués. Les modifications apportées aux composantes de la chaîne d'approvisionnement devront toutefois être évaluées en vue de vérifier que les changements sont bien conformes au Code, y compris l'exigence selon laquelle l'IIGC doit être informée des modifications apportées aux éléments d'une chaîne d'approvisionnement certifiée et qu'un addenda au Rapport de synthèse de l'audit existant devra être soumis à l'IIGC afin d'évaluer le nouveau transporteur de cyanure, comme détaillé dans la section VI.C du *Processus de signature et certification* du Code.

Si des transporteurs routiers ont été retirés ou ajoutés à une chaîne d'approvisionnement depuis que l'audit précédent a été réalisé, l'audit devra évaluer la conformité du transporteur routier qui a été retiré et de celui qui le remplace. Étant donné que le transporteur initial ne peut plus faire l'objet d'une inspection, cet aspect des constatations de l'auditeur devra être fondé sur la supervision documentée par le consignateur des activités et procédures du



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

transporteur tout le long de la période pendant laquelle ce dernier transportait encore du cyanure au sein de la chaîne d'approvisionnement.

### Insuffisances pouvant entraîner un défaut de conformité au Code entre audits :

Une exploitation de transport certifiée peut se trouver dans une situation la confrontant à divers types d'insuffisances pouvant entraîner un défaut de conformité pendant les trois années comprises entre les audits de certification. Ces insuffisances potentielles peuvent aller de documents exigés par le Code faisant défaut (p. ex. des rapports d'inspection, des dossiers de compte rendu relatifs aux formations) à l'exposition au cyanure ou aux rejets de cyanure produisant des effets nocifs sur la santé du personnel ou sur l'environnement. Puisqu'une exploitation est censée rester en conformité pendant toute la période comprise entre les audits, les auditeurs devront évaluer l'importance de toute insuffisance entraînant un défaut de conformité ou situation pouvant entraîner un défaut de conformité qui peuvent s'être produites, mais qui ont été corrigées au moment de l'audit de renouvellement de la certification, pour déterminer si de telles insuffisances ou situations doivent être inscrites au rapport d'audit et évaluer la manière dont elles affectent le statut de conformité de l'exploitation.

Un type d'insuffisance entraînant un défaut de conformité ou de situation de non-conformité doit toujours être évalué lors d'un audit de renouvellement de la certification et argumenté dans le Rapport détaillé des constatations d'audit et le Rapport de synthèse de l'audit d'un audit de renouvellement de la certification d'une exploitation de transport de cyanure, quel que soit son effet sur la conformité. Les sociétés signataires sont tenues d'informer l'IIGC de la survenance de tout « incident grave lié au cyanure », tel que défini dans les *Définitions et sigles* du Code. La nature et la cause de ces incidents, ainsi que la réponse de l'exploitation et les mesures qu'elle a prises pour éviter qu'ils ne réapparaissent doivent être décrites, et l'argumentation de l'auditeur développée dans la constatation émise et la détermination de la conformité doivent être fournies, sur la base des facteurs mentionnés ci-dessous.

Les auditeurs devront utiliser leur jugement professionnel pour déterminer si des insuffisances pouvant entraîner un défaut de conformité ou des situations de non-conformité méritent d'être incluses dans un rapport d'audit de renouvellement de la certification. Il conviendrait que le Rapport détaillé des constatations d'audit documente les situations qui semblent insignifiantes, mais qui, en elles-mêmes ou en combinaison avec d'autres éléments, pourraient indiquer une tendance méritant d'être signalée aux auditeurs chargés des audits ultérieurs. À titre d'exemple, une mise en œuvre moins que parfaite d'un programme d'inspection peut être perçue comme la conséquence de détails isolés. Bien que de telles insuffisances ne soient pas suffisamment importantes pour faire l'objet d'une argumentation dans le Rapport de synthèse de l'audit, l'auditeur devra tout de même envisager de les documenter dans le Rapport détaillé des constatations d'audit (ainsi que l'argumentation liée à la constatation qui en découle) afin que des insuffisances similaires constatées dans l'audit suivant puissent être évaluées à la lumière de cette documentation.

Les constatations d'un auditeur et les déterminations de conformité qui en découlent vis-à-vis d'autres insuffisances pouvant entraîner un défaut de conformité ou de situations de non-



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

conformité dépendront principalement de la cause et de la durée du problème et de la nature de la réponse de l'installation.

### Cause :

Les insuffisances pouvant entraîner un défaut de conformité ou les situations de non-conformité peuvent être distinguées entre celles qui sont des incidents isolés et celles qui sont le résultat de défaillances programmatiques. À titre d'exemple, un seul rapport d'inspection avant départ d'un camion de livraison qui ferait défaut sur trois ans d'exploitation pourrait être considéré comme un incident isolé. Si des situations comme celle-ci sont rapidement corrigées, que des mesures sont prises pour éviter qu'elles ne se reproduisent, et que l'exploitation a démontré qu'elle est capable de rester en conformité, alors l'auditeur pourra déterminer que l'exploitation se trouve bien en pleine conformité.

De même, les incidents directement attribuables à une erreur du personnel peuvent être considérés comme des incidents isolés indépendants de la volonté de l'exploitation tant que l'exploitation de transport a maintenu ses Procédures d'exploitation normalisées et ses programmes de formation en pleine conformité avec le Code et a réagi rapidement et efficacement aux incidents. Une exploitation ayant géré un rejet ou une exposition au cyanure résultant de la perte de contrôle d'un véhicule par un chauffeur de camion pourra être déclarée en pleine conformité si elle a mis en œuvre les exigences du Code en matière de qualifications, de permis et de formation des conducteurs et si elle est intervenue rapidement et de manière appropriée.

Cependant, si ces mêmes incidents sont révélateurs de l'incapacité d'une exploitation de transport à mettre correctement en œuvre les systèmes de gestion qui ont servi de fondement à la certification, alors l'auditeur devra constater que la prévention de ces incidents était du ressort de l'exploitation. Le fait de ne pas avoir de formulaires d'inspection avant départ pendant une durée d'un an sur l'ensemble de la période d'audit de trois ans, de ne pas assurer la formation du personnel de transport ou de ne pas être en mesure d'intervenir rapidement ou de manière adéquate à un incident d'urgence sont la preuve que l'exploitation de transport a permis à ces systèmes d'échouer. De telles défaillances programmatiques pourraient aboutir à une constatation de non-conformité substantielle, voire de non-conformité, en fonction des spécificités du scénario et des efforts mis en place par l'exploitation pour maintenir en bon état de fonctionnement les systèmes nécessaires à une gestion sûre du cyanure en vertu du Code.

### Durée :

La durée de l'insuffisance pouvant entraîner un défaut de conformité ou de la situation de non-conformité pourra également avoir des conséquences sur la constatation d'audit émise. Alors que les situations qui présentent des risques importants pour les employés, les communautés et l'environnement nécessitent évidemment une réponse et des mesures correctives aussi immédiates que possible, les exploitations sont censées prendre des mesures rapides pour remédier à toutes les insuffisances, quel que soit le risque qu'elles présentent, afin de démontrer les efforts de bonne foi de l'exploitation en matière de conformité au Code. Il est donc possible qu'une insuffisance relativement mineure, comme le fait de ne pas conserver les documents requis, aboutisse à une constatation de non-conformité substantielle, voire de non-



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

conformité, si rien n'a été fait pour empêcher qu'elle ne se poursuive pendant une période s'étant prolongée au-delà d'un délai raisonnable, tandis qu'une constatation de pleine conformité pourrait être émise en présence d'une situation bien plus grave si le problème identifié a été immédiatement corrigé.

### Intervention :

Quelle que soit la cause d'une insuffisance ou la gravité d'un impact, une intervention rapide et efficace est nécessaire pour qu'un audit détermine qu'une exploitation se trouve en pleine conformité. Cela doit inclure des mesures correctives permettant de remédier à l'insuffisance de manière immédiate, de déterminer sa cause profonde, de mettre en œuvre des mesures visant à éviter sa réapparition et des évaluations de suivi, le cas échéant, pour garantir que la solution reste efficace.

### Efforts de conformité en cours :

Les efforts déployés par une exploitation en vue de conserver un statut de pleine conformité constituent un indicateur de son engagement à gérer le cyanure de manière responsable et peuvent donc être source de contexte lorsqu'il s'agit d'analyser une insuffisance. Une exploitation qui identifie une insuffisance au cours d'un cycle d'audit triennal dans le cadre d'un audit intermédiaire ou d'une évaluation de sa conformité au Code est plus susceptible d'être considérée comme pleinement conforme qu'une exploitation qui évalue sa conformité seulement immédiatement avant ou pendant un audit de renouvellement de la certification. Bien que cela ne soit pas exigé par le Code, les exploitations qui mènent leurs propres audits internes ou tiers ou des évaluations de leurs programmes démontrent à leur personnel que la gestion responsable du cyanure fait partie intégrante de l'exploitation et qu'il ne s'agit donc pas de quelque chose qui nécessite une attention particulière tous les trois ans. Cette approche peut permettre d'améliorer l'adhésion des employés au Code et à la conformité de l'exploitation.

Ces audits ou évaluations peuvent également permettre d'identifier les problèmes potentiels avant qu'ils ne surviennent et ainsi empêcher une détérioration lente et progressive des programmes de gestion du cyanure de l'exploitation qui, autrement, passeraient inaperçus jusqu'à ce qu'un incident grave se produise. En conséquence, l'exploitation pourra se maintenir en pleine conformité au Code plutôt que de n'obtenir qu'une conformité substantielle. Les évaluations intermédiaires doivent permettre d'éliminer la nécessité d'efforts de conformité plus importants juste avant un audit de renouvellement de la certification ainsi que de créer un contrôle continu de la conformité, ce qui permet alors de fournir du contexte aux insuffisances isolées qui pourraient être observées dans le cadre de l'audit de conformité au Code du cyanure à venir. En outre, les examens intermédiaires et les audits menés entre audits de certification aident les exploitations à répondre à l'objectif ultime du Code qui est l'amélioration de la protection des employés, des communautés et de l'environnement.

### Autres facteurs :

Un autre facteur que l'auditeur devra prendre en considération est le moment, au cours du cycle d'audit triennal, où l'insuffisance s'est produite. Un résultat de pleine conformité est d'autant plus facile à justifier si l'insuffisance qui s'est produite plus tôt dans le cycle d'audit ne



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

s'est plus produite, parce que cela suggère que l'exploitation a bien répondu à la cause profonde de cette insuffisance. Cependant, si le problème était survenu juste avant un audit de renouvellement de la certification, l'adéquation de la réponse pourrait sembler moins évidente, et une constatation de conformité substantielle pourrait s'avérer plus appropriée afin de donner à l'exploitation plus de temps pour démontrer sa maîtrise totale de la situation.

Bien que la cause spécifique et la durée de l'incident, ainsi que la réponse de l'exploitation, soient des facteurs critiques qui permettent de déterminer le statut de conformité de l'exploitation, il est important de prendre en compte un deuxième point qui permet de déterminer la conformité d'une exploitation de transport ayant subi un incident de cyanure important, à savoir si celle-ci a bien notifié l'IIGC dans les 24 heures suivant l'incident. Le respect des exigences de notification indique que l'exploitation se concentre sur ses responsabilités en vertu du Code et sur l'identification des situations de non-conformité, tandis qu'une absence de notification - dans le cas où celle-ci serait requise - suggère que le respect du Code n'est pas une priorité élevée pour l'exploitation. Les auditeurs devront donc déterminer si une exploitation qui a connu un incident devant faire l'objet d'une notification à l'IIGC a bien rempli cette condition.

### Constatations, Statut de conformité et Rapport de synthèse de l'audit

Une fois qu'une insuffisance a été entièrement corrigée, la constatation de conformité substantielle perd de son importance, car il n'est pas nécessaire de mettre en place un Plan de mesures correctives. Par conséquent, une exploitation qui a corrigé une insuffisance et qui a eu suffisamment de temps pour démontrer que ses mesures sont efficaces devrait généralement être déclarée en pleine conformité et être pleinement certifiée.

Cependant, si la réponse de l'exploitation à une insuffisance passée n'était pas complète ou efficace, ou si l'insuffisance était trop récente pour que l'auditeur ne puisse être certain de l'efficacité de la réponse, une constatation de conformité substantielle devrait être émise et l'exploitation devrait être déclarée et certifiée en conformité substantielle, sous réserve de la mise en œuvre d'un Plan de mesures correctives. Les trois critères permettant d'établir une constatation de conformité substantielle lors d'un audit initial s'appliquent également à un audit de renouvellement de la certification : l'exploitation de transport doit avoir fait un effort de bonne foi pour se conformer au Code ; l'insuffisance doit pouvoir être corrigée dans un délai d'un an, et ; la situation ne doit présenter de risque immédiat ou substantiel pour la santé ou l'environnement. Si l'un de ces trois critères n'était pas respecté, l'exploitation devrait être déclarée non conforme et sa certification ne pourrait être renouvelée.

Étant donné que les audits de renouvellement de la certification évaluent la conformité sur une période de trois ans, les réponses et les constatations de l'auditeur devront indiquer, le cas échéant, que l'exploitation a fourni des preuves démontrant la mise en œuvre continue de ses procédures au cours de la période d'audit de trois ans en cours. À titre d'exemple, dans le cas des inspections de routine des installations, l'auditeur devra indiquer que des registres d'inspection représentatifs ont bien été examinés pendant la période de trois ans suivant l'audit du Code précédent afin de vérifier si l'exploitation a maintenu une conformité continue tout au long du cycle d'audit.





## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Le rapport de synthèse d'un audit de renouvellement de la certification doit inclure une déclaration supplémentaire qui n'est pas requise dans le Rapport de synthèse de l'audit destiné à une certification initiale. Pour une exploitation de transport de cyanure jugée en pleine conformité au Code, le rapport doit indiquer si l'exploitation a connu des incidents liés au cyanure importants ou d'autres problèmes de conformité depuis sa certification précédente et indiquer où dans le rapport de telles informations peuvent être trouvées. Pour une exploitation de transport de cyanure dont la conformité ou la non-conformité est substantielle, le rapport doit indiquer la ou les Pratiques de transport sur lesquelles la constatation est fondée.

L'une des deux déclarations suivantes doit être incluse directement à la suite du constat de conformité global pour une exploitation ayant été évaluée en pleine conformité lors d'un audit de renouvellement de la certification :

« Cette exploitation n'a rencontré aucun problème de conformité au cours du cycle d'audit triennal précédent. »

ou alors

« Cette exploitation a rencontré des problèmes de conformité au cours du cycle d'audit triennal précédent, qui sont abordés dans ce rapport sous la ou les Pratiques de transport \_\_\_\_\_. »

La déclaration suivante doit être incluse directement après la constatation de conformité globale pour une exploitation dont la conformité a été jugée comme substantielle lors d'un audit de renouvellement de la certification :

« Cette exploitation a été jugée en conformité substantielle avec le Code du cyanure sur la base des conclusions de l'audit établies dans ce rapport sous la ou les Pratiques de transport \_\_\_\_\_. »

La déclaration suivante doit être incluse directement après la constatation de conformité globale pour une exploitation jugée en non-conformité lors d'un audit de renouvellement de la certification :

« Cette exploitation a été jugée non conforme au Code du cyanure sur la base des constatations d'audit établies dans ce rapport sous la ou les Pratiques de transport \_\_\_\_\_. »



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Orientations relatives au transport du cyanure

### Principe 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.*

1. Le transporteur a-t-il mis en œuvre un processus ou une procédure de sélection de l'itinéraire visant à 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) ?
  - c) Le tangage et l'inclinaison ?
  - d) Le facteur cumulatif et la proximité des masses d'eau et du brouillard ?

#### Transport routier

Les transporteurs doivent évaluer plusieurs itinéraires de transport et, dans la mesure du possible, sélectionner celui qui présente le moins de risques d'accidents et de rejets, et dont l'impact potentiel en cas d'incident serait le plus faible. L'évaluation doit tenir compte des problèmes identifiés dans la question ainsi que tous les autres susceptibles d'avoir une incidence sur les risques relatifs que présentent les itinéraires à évaluer, tels que les risques naturels (activité volcanique, glissements de terrain, inondations, etc.) et les problèmes de sécurité. L'auditeur devra pouvoir examiner les preuves établissant que les transporteurs ont bien eu recours à un tel processus de sélection, qu'il s'agisse d'une procédure ou d'une politique écrite exigeant une telle évaluation, d'une documentation indiquant que la procédure a été utilisée lors de la sélection de l'itinéraire choisi par le transporteur et des résultats du processus de sélection.

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

Il faut aussi noter que l'auditeur n'est pas tenu de contester l'itinéraire sélectionné ou 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. Autrement dit, le Code exige du transporteur qu'il suive une procédure ou un processus d'évaluation d'itinéraires et, dans la mesure où le résultat du processus est argumenté et cohérent, il n'appartient pas à l'auditeur de contester ce choix.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Consignateurs

Les consignateurs doivent disposer d'un processus d'évaluation et de sélection des itinéraires et des composantes de la chaîne d'approvisionnement de transport nécessaires au transport sur ces itinéraires. Lorsqu'un consignateur prend des dispositions de transport en ayant recours à des transporteurs multiples, tels que des sociétés de transport ferroviaire et maritime, il appartient au consignateur d'évaluer d'autres possibilités pour l'itinéraire de transport global afin de réduire les risques au minimum. L'itinéraire global auquel il faudra accorder sa préférence pourrait ne pas être l'itinéraire doté des meilleures installations portuaires, étant donné que, durant le processus de sélection, tous les risques présents sur l'ensemble du trajet devront être pris en considération, y compris le tronçon par route. À titre d'exemple, une expédition à l'étranger peut impliquer que du cyanure à expédier sur un autre continent emprunte un tronçon par transport routier, ferroviaire ou maritime vers un port et ensuite, un autre, par camion ou rail vers une mine. Le consignateur évalue les options disponibles pour différents ports, transporteurs maritimes, ferroviaires ou routiers afin d'identifier un itinéraire qui réduise au minimum le potentiel d'accidents et de rejets. Ces activités de sélection d'itinéraires devront être évaluées au cours d'un Audit de conformité au Code des activités du consignateur.

Lorsqu'un consignateur met en œuvre le processus de sélection d'itinéraires pour une société de transport routier sous contrat ou fournit par d'autres biais une assistance directe à une société de transport routier sous contrat pour l'évaluation et la sélection d'un itinéraire de transport, il faut que l'auditeur tienne compte de ces activités lors de l'audit du consignateur.

Il faut noter que l'auditeur n'est pas tenu de contester l'itinéraire sélectionné ou 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. 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 argumenté et cohérent, il n'appartient pas à l'auditeur de contester ce choix.

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 ?

## Transport routier

Même le meilleur itinéraire disponible pour transporter du cyanure peut inclure des tronçons ou des caractéristiques qui présentent un risque accru d'accidents ou d'impacts potentiels, tels que des virages serrés, des routes en mauvais état 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 zones présentant des risques accrus doivent être identifiées et les précautions nécessaires, telles que la réduction de la vitesse du véhicule, doivent être documentées en vue d'être traitées lors de la formation des conducteurs.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Les auditeurs devront examiner les procédures du transporteur pour s'assurer que les risques propres aux itinéraires sélectionnés sont évalués, que les précautions supplémentaires nécessaires sont documentées et que les conducteurs reçoivent une formation appropriée.

### Consignateurs

Une fois que l'itinéraire d'une chaîne d'approvisionnement a été choisi, le consignateur doit faire preuve de diligence raisonnable pour déterminer si l'envoi de cyanure sera traité en toute sécurité par les ports, navires et installations ferroviaires sélectionnés ou si des mesures supplémentaires doivent être mises en œuvre. À titre d'exemple, si un port ne dispose pas de zone de stockage sécurisée pour les matières dangereuses débarquées, il peut s'avérer nécessaire pour le consignateur 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 l'exploitation minière.

Les preuves de la mise en œuvre de ces mesures doivent être établies par le biais d'entretiens et en procédant à l'examen des dossiers d'évaluation du consignateur et à l'évaluation de la mise en œuvre et de la documentation des procédures visant à réduire au minimum les risques identifiés.

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

### Transport routier

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. Il peut s'agir d'un examen administratif officiel, un processus par lequel le chauffeur rend compte des conditions de l'itinéraire, ou d'une inspection périodique des itinéraires. Aucune fréquence d'examen n'est spécifiée, de nombreux transporteurs disposent cependant de processus leur permettant d'évaluer les itinéraires chaque année, ou chaque fois que des conducteurs empruntant un itinéraire identifient des changements. La procédure d'examen, les registres des examens et la documentation relative à toute modification de l'itinéraire ou des procédures de transport devront être mis à disposition de l'auditeur pour examen.

### Consignateurs

Les consignateurs doivent suivre une procédure destinée à réévaluer périodiquement leur chaîne d'approvisionnement, et ce, afin de confirmer qu'aucun risque nouveau ne s'est développé. Il peut s'agir d'un examen administratif formel ou d'inspections périodiques de l'état des composantes de la chaîne d'approvisionnement. Aucune fréquence d'examen n'est spécifiée, bien que de nombreux consignateurs disposent de processus mis en place pour évaluer les itinéraires chaque année, ou lorsque des modifications sont apportées aux



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

composantes des chaînes d'approvisionnement. La procédure d'examen du consignateur, les registres des examens et la documentation de toute modification apportée à la chaîne d'approvisionnement devront être mis à disposition de l'auditeur pour examen.

4. Le transporteur documente-t-il les mesures prises pour faire face aux risques identifiés sur les itinéraires sélectionnés ?

### Transport routier

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. L'auditeur devra examiner la documentation du transporteur traitant de la gestion des risques le long de l'itinéraire sélectionné.

### Consignateurs

Si l'évaluation effectuée par le consignateur de l'itinéraire sélectionné pour sa propre chaîne d'approvisionnement a identifié le besoin de garanties supplémentaires pour remédier aux insuffisances des sociétés ferroviaires et/ou portuaires ou à d'autres aspects de sa chaîne d'approvisionnement, la mise en œuvre de ces mesures doit être documentée afin que l'auditeur puisse l'examiner. Il faut toutefois reconnaître que le manque de contrôle du consignateur sur ces installations pourrait limiter sa capacité à mettre en œuvre ces mesures.

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

### Transport routier

La nature et le niveau de consultation des communautés, des parties prenantes et des agences gouvernementales dépendent 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. L'intention de cette disposition est que les consultations permettent au transporteur d'évaluer avec précision le risque relatif des itinéraires potentiels, d'identifier les risques qui existent le long de l'itinéraire choisi et de déterminer les mesures à prendre pour gérer ce risque. Dans certaines situations, la consultation des agences de transport, des prestataires de services d'urgence ou d'autres autorités locales ou régionales peut être suffisante. Quelle que soit la nature de la consultation, le transporteur doit disposer de dossiers permettant de démontrer à l'auditeur qu'une démarche visant à obtenir des retours d'information a été mise en place et qu'au besoin ces retours ont été suivis d'actions.

### Consignateurs

Les consultations de la communauté ou des parties prenantes ne sont pas envisagées pour l'utilisation des voies ferrées et des gares, ou des ports et des compagnies de transport



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

maritime dans le cadre d'une chaîne d'approvisionnement. Toutefois, les procédures d'un consignateur pour la sélection et la supervision des sociétés de transport routier comprises dans sa chaîne d'approvisionnement doivent garantir que les sociétés de transport routier recherchent elles-mêmes ces retours d'information lorsqu'elles sélectionnent des itinéraires, à moins que le consignateur ne prenne lui-même la responsabilité de cette activité. Si un consignateur aide les sociétés de transport routier qu'il sous-traite à mener des consultations auprès des communautés, des parties prenantes et des agences gouvernementales, ces activités devront également être abordées dans le cadre de l'audit du consignateur.

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 ?

### Transport routier

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'une intervention d'urgence immédiate est relativement élevé. En présence de telles conditions et si aucune mesure de sécurité ou de sûreté n'est en place, le transporteur doit être prêt à justifier pourquoi il a jugé que ces mesures étaient inutiles. Toutefois, à moins qu'il n'existe des points préoccupants avérés et qui semblent nécessiter l'utilisation de convois, d'escortes ou de toute autre précaution particulière de sécurité, il se peut que l'auditeur n'identifie aucun fondement lui permettant de conclure que de telles mesures sont requises.

### Consignateurs

Le recours à des convois, à des escortes ou à des mesures de sûreté ou de sécurité supplémentaires pour répondre à des préoccupations particulières en matière de sûreté ou de sécurité doit faire partie de la démarche de sélection et de supervision menée à bien par le consignateur pour toutes les sociétés de transport routier de sa chaîne d'approvisionnement. Les consignateurs doivent disposer de procédures visant à déterminer si les sociétés de transport routier qu'ils envisagent d'utiliser évaluent la sûreté et la sécurité de leurs itinéraires et utilisent des convois ou des escortes si nécessaire. Les consignateurs doivent également mettre en œuvre des procédures de supervision continue des sociétés de transport routier utilisées dans leurs chaînes d'approvisionnement afin de garantir le respect de cette disposition du Code.

7. Si le transporteur sous-traite une des activités requises dans la Pratique de transport 1.1, met-il en œuvre des procédures visant à informer le sous-traitant des exigences applicables du Code et s'assurer que le sous-traitant se conforme à ces exigences ?

### Transport routier

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



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

compris tout sous-traitant engagé par le ou les sociétés de transport routier pour mener les activités abordées dans cette Pratique de transport. Il sera donc nécessaire que l'auditeur du transport évalue la conformité sur le terrain de tout sous-traitant ayant des responsabilités spécifiques en vertu de cette Pratique de transport.

L'auditeur devra vérifier que les transporteurs routiers qui font appel à des sous-traitants pour mener les activités abordées dans la présente Pratique de transport ont informé ces sous-traitants de leurs responsabilités et que le transporteur routier prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants mettent en œuvre les mesures nécessaires au respect du Code. La société de transport routier devra fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de cette Pratique de transport, que le transporteur vérifie les efforts de conformité du sous-traitant et que le sous-traitant se conforme aux exigences applicables du Code. Les auditeurs devront examiner les procédures du transporteur pour informer les sous-traitants de leurs responsabilités et pour vérifier les activités du sous-traitant et le respect de la présente Pratique de transport.

## Consignateurs

La chaîne d'approvisionnement d'un consignateur se compose généralement d'entités sous contrat telles que les sociétés de transport routier, les transporteurs ferroviaires et maritimes et les ports. Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection des transporteurs utilisés dans la chaîne d'approvisionnement et de supervision de leurs activités afin de garantir la conformité à cette Pratique de transport. Les procédures de sélection doivent évaluer la capacité des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement (telles que les ports, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires et les sociétés de transport routier) à répondre aux exigences applicables du Code. Les procédures de supervision des consignateurs doivent garantir que ces composantes de la chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leurs responsabilités en vertu de la présente Pratique de transport, qu'elles disposent de procédures leur permettant de s'acquitter de ces responsabilités et qu'elles mènent leurs activités conformément au code.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer tout sous-traitant à qui des responsabilités ont été attribuées en vue de déterminer leur conformité à cette Pratique de transport.

## 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 réduisant au minimum les risques pour les communautés et l'environnement.*

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



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Transport routier

Les transporteurs doivent pouvoir démontrer que le personnel opérant leurs véhicules de transport de cyanure et leur équipement de manutention, tel que les camions, les chariots élévateurs et les grues ont reçu une formation adéquate et sont titulaires d'un permis (dans les juridictions exigeant des permis spécifiques pour opérer un équipement de transport). Les auditeurs devront examiner la documentation du transporteur afin de vérifier que ses chauffeurs sont correctement formés et agréés pour le transport de cyanure.

## Consignateurs

Un consignateur exploitant une chaîne d'approvisionnement ne peut employer de manière directe des opérateurs de véhicules de transport, à moins qu'il ne soit lui-même une société de transport routier. Il doit donc disposer de procédures lui permettant de s'assurer que les sociétés de transport routier qu'il sous-traite exigent le recours à des chauffeurs formés et titulaires d'un permis, et doit disposer de procédures de supervision lui permettant de s'assurer que les sociétés de transport routier sous contrat se conforment à cette disposition. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer la conformité sur le terrain des transporteurs de cyanure qu'il sous-traite en vue de déterminer leur conformité aux dispositions de cette Pratique de transport.

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

## Transport routier

Tout le personnel chargé de l'utilisation des équipements de manutention et de transport du cyanure (p. ex. les camions, les chariots élévateurs, les grues) doit avoir reçu une formation lui permettant d'effectuer leurs tâches en toute sécurité et dans le respect de l'environnement. Les chauffeurs de camions de livraison doivent avoir reçu une formation portant sur les procédures de chargement et de déchargement de leurs camions (si cela fait partie des fonctions de leur poste de travail), et les caristes et les opérateurs de grues doivent avoir reçu une formation portant 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 et des charges pendant le transport et la manutention peut être acceptable si elle couvre les questions à traiter.

Le Code n'exige pas que la formation ou sa documentation se présente sous une forme spécifique. L'auditeur devra, toutefois, pouvoir confirmer que ladite formation a été donnée et qu'elle a couvert les éléments correspondant à la nature du transport et aux responsabilités de l'opérateur. Par conséquent, certains types de documents de formation (p. ex. les procédures d'exploitation normalisées, la liste des éléments de formation nécessaires) seront généralement nécessaires ainsi que la documentation que les opérateurs ont reçue (p. ex. la documentation relative à la formation, les feuilles de signatures). Outre l'examen de cette documentation, l'auditeur devra mener une enquête





# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

auprès des opérateurs d'équipement pour confirmer qu'ils ont bien reçu la formation spécifiée.

## Consignateurs

Les consignateurs peuvent participer à la formation destinée aux opérateurs de matériel de manutention et de transport du cyanure dans deux situations. Un transporteur routier, lui-même consignateur, formant ses propres employés, et un consignateur aidant à former le personnel d'un transporteur sous-traitant au sein de sa chaîne d'approvisionnement. Dans ces cas, le consignateur devra disposer de la documentation relative à la formation afin que celle-ci puisse être examinée par l'auditeur.

Même s'il n'est pas directement impliqué dans la formation du personnel de transport, un consignateur doit mettre en œuvre des procédures pour s'assurer que ses transporteurs sous-traitants exigent une formation des employés à la manipulation sûre du cyanure et doit également disposer de procédures de surveillance pour s'assurer que les transporteurs sous-traitants dispensent cette formation. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer la conformité des transporteurs de cyanure qu'il sous-traite en vue de déterminer la conformité aux dispositions de cette Pratique de transport.

3. Si le transporteur sous-traite une des activités requises dans la Pratique de transport 1.2, met-il en œuvre des procédures visant à informer le sous-traitant des exigences applicables du Code et à s'assurer que le sous-traitant se conforme à ces exigences ?

## Transport routier

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 tout sous-traitant engagé par le ou les sociétés de transport routier pour mener des activités abordées dans cette Pratique de transport. Il sera donc nécessaire que l'auditeur du transport évalue la conformité sur le terrain de tout sous-traitant ayant des responsabilités spécifiques en vertu de cette Pratique de transport.

L'auditeur devra vérifier que les transporteurs routiers qui font appel à des sous-traitants pour mener les activités abordées dans la présente Pratique de transport ont informé ces sous-traitants de leurs responsabilités et que le transporteur routier prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants mettent en œuvre les mesures nécessaires au respect du Code. La société de transport routier devra fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de cette Pratique de transport, que le transporteur vérifie les efforts de conformité du sous-traitant et que le sous-traitant se conforme aux exigences applicables du Code. Les auditeurs devront examiner les procédures que le transporteur a mises en place pour informer les sous-traitants de leurs responsabilités et pour vérifier les activités du sous-traitant et la conformité à la présente Pratique de transport.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Consignateurs

Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection des transporteurs participant à la chaîne d'approvisionnement et de supervision de leurs activités afin de garantir la conformité à cette Pratique de transport. Les procédures de sélection doivent évaluer la capacité des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que les ports, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires et les sociétés de transport routier, à répondre aux exigences applicables en vertu du Code. Les procédures de supervision des consignateurs doivent garantir que ces composantes de la chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leurs responsabilités en vertu de la présente Pratique de transport, qu'elles disposent de procédures pour s'acquitter de ces responsabilités et qu'elles mènent leurs activités conformément au Code.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer tout sous-traitant à qui des responsabilités ont été attribuées en vue de déterminer leur conformité à cette Pratique de transport.

## 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 exclusivement des équipements conçus et entretenus pour les charges qu'elle va transporter ?

### Transport routier

Les transporteurs devront posséder des dossiers documentant les capacités de force portante de leur équipement de transport et leur masse opérationnelle maximum de cyanure afin que l'auditeur puisse les examiner. Ceci inclut l'équipement tel que les chariots élévateurs et les grues ainsi que les véhicules routiers.

Outre le programme de maintenance préventive générale abordé dans la 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 à titre de preuves de conformité, l'auditeur devra également examiner les dossiers de maintenance et/ou s'entretenir avec le personnel de maintenance pour confirmer que les procédures du transporteur sont respectées. Si la société de transport routier sous-traite ses activités d'entretien des véhicules à un tiers, le transporteur routier devra fournir à l'auditeur la documentation attestant qu'il a informé le sous-traitant des exigences applicables en vertu du Code. L'auditeur devra examiner les dossiers du sous-traitant et/ou mener une enquête auprès de ses employés en vue de vérifier la conformité à cette disposition.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Consignateurs

Les procédures de sélection des sous-traitants de transport d'un consignateur doivent exiger que l'équipement de transport soit conçu et entretenu pour fonctionner avec les charges qu'il est prévu de manipuler, et les procédures de supervision du consignateur doivent garantir que les transporteurs de la chaîne d'approvisionnement se conforment à cette disposition. Les auditeurs devront examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur et évaluer la conformité de ses transporteurs de cyanure sous contrat, ainsi que la conformité de tout sous-traitant fournissant des services aux transporteurs sous contrat des consignateurs.

2. Existe-t-il des procédures relatives à l'équipement permettant de vérifier que ces équipements sont adéquats vis-à-vis de la charge à transporter ?

## Transport routier

Outre le fait de s'assurer que la capacité de chargement de l'équipement de transport du fabricant est adéquate, le transporteur doit effectuer cette vérification en inspectant et/ou en testant son équipement en vue d'identifier les signes de contrainte ou de surcharge. Cette vérification peut avoir lieu dans le cadre du programme d'inspection de maintenance préventive de routine du transporteur ou peut être sous-traitée à un fournisseur de maintenance tiers. L'auditeur devra tenir compte des preuves telles que la documentation des inspections et les entretiens menés auprès du personnel de maintenance ou des opérateurs de l'équipement lors de l'évaluation de la conformité à cette disposition.

## Consignateurs

Un consignateur doit disposer de procédures de sélection et de supervision du sous-traitant qui répondent à la nécessité d'inspecter et/ou de tester son équipement de manutention et de transport du cyanure pour vérifier que sa capacité de charge est adéquate pour les expéditions qu'il aura à traiter. Les auditeurs devront examiner les procédures de sélection et de supervision de l'expéditeur et évaluer la conformité aux dispositions de la présente Pratique de transport de ses transporteurs de cyanure et/ou des prestataires de maintenance tiers sous-traités.

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.) ?

## Transport routier

Des systèmes ou procédures doivent être en place pour s'assurer que l'équipement n'est pas chargé au-delà des fins prévues. Il peut s'agir de limites établies sur le nombre de GRV de cyanure pouvant être chargés sur un équipement donné, de calculs démontrant qu'un camion-citerne ou un conteneur-citerne ISO à pleine charge de produit est en deçà de la limite de force portante du véhicule, ou d'autres moyens grâce auxquels il est possible d'éviter une surcharge. Les transporteurs doivent conserver des dossiers démontrant que la procédure atteint son objectif et l'auditeur devra mener une enquête auprès des opérateurs, si cela est utile, pour confirmer que la procédure est mise en œuvre.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les entreprises de transport qu'elle sous-traite mettent en œuvre des mesures pour éviter de surcharger leurs véhicules de transport. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants pour vérifier le respect de cette disposition.

4. Si le transporteur sous-traite une des activités requises dans la pratique de transport 1.3, met-il en œuvre des procédures visant à informer le sous-traitant des exigences applicables en vertu du Code et à s'assurer que le sous-traitant se conforme à ces exigences ?

## Transport routier

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 tout sous-traitant engagé par le ou les sociétés de transport routier pour mener des activités, telles que les activités de maintenance, abordées dans cette Pratique de transport. Il sera donc nécessaire que l'auditeur évalue les sous-traitants ayant des responsabilités spécifiques en vertu de cette Pratique de transport.

L'auditeur devra vérifier que les transporteurs routiers qui font appel à des sous-traitants pour mener les activités abordées dans la présente Pratique de transport, telles que des activités de maintenance, ont informé ces sous-traitants de leurs responsabilités et que le transporteur routier prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants mettent en œuvre les mesures nécessaires à la conformité. La société de transport routier devra fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de cette Pratique de transport, que le transporteur vérifie les efforts de conformité du sous-traitant et que le sous-traitant se conforme aux exigences applicables du Code. Les auditeurs devront examiner les procédures mises en place par le transporteur pour informer les sous-traitants de leurs responsabilités et pour vérifier les activités du sous-traitant et le respect de la présente Pratique de transport.

## Consignateurs

Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection des transporteurs utilisés dans la chaîne d'approvisionnement et de supervision de leurs activités afin de garantir la conformité à cette Pratique de transport. Les procédures de sélection doivent évaluer la capacité des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que les ports, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires et les sociétés de transport routier, à répondre aux exigences applicables en vertu du Code. Les procédures de supervision des consignateurs doivent garantir que ces composantes de la chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leurs responsabilités en vertu de la présente Pratique de transport, disposent de procédures pour s'acquitter de ces responsabilités et fonctionnent conformément au code.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer tout sous-traitant à qui des responsabilités ont été attribuées en vue de déterminer leur conformité à cette Pratique de transport.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## 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 ?

### Transport routier

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 devra examiner les preuves de la conformité à cette disposition, telles que ces procédures, l'inspection des expéditions (si disponibles) et les résultats des enquêtes menées auprès des opérateurs de l'équipement.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision mises en place par un consignateur doivent garantir que les entreprises de transport qu'elle sous-traite mettent en œuvre des procédures visant à garantir que l'intégrité de l'emballage du cyanure qu'ils transportent est préservée pendant les activités de manutention et de transport. Les auditeurs devront examiner les preuves de la conformité à cette disposition, telles que les procédures du consignateur et de ses sous-traitants, l'inspection des expéditions et les résultats des enquêtes menées auprès des opérateurs de l'équipement.

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

### Transport routier

Les expéditions de cyanure doivent être identifiées par des plaquettes indicatrices ou toute autre signalisation exigées par les juridictions qu'elles traverseront. L'auditeur devra inspecter les plaquettes indicatrices et toute autre signalisation utilisées pour identifier la présence de cyanure sur les véhicules de transport en évaluant la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Les sous-traitants qui transportent du cyanure dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur doivent mettre en œuvre des procédures pour s'assurer que l'expédition est identifiée comme l'exige la réglementation applicable. Les procédures de sélection et de supervision mises en place par un consignateur doivent garantir que les transporteurs qu'il sous-traite appliquent ces procédures. Des exigences spéciales d'étiquetage, de marquage et de pose de plaquettes indicatrices applicables au transport par voie maritime sont incluses dans la Pratique de transport 1.5.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et du sous-traitant et, dans la mesure du possible, inspecter l'étiquetage des emballages de cyanure pour vérifier le respect de cette disposition.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

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 visant à 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 ?

### Transport routier

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 devra déterminer si le programme traite de manière acceptable chaque problème identifié pour garantir que le transport du cyanure a lieu en toute sécurité et qu'il tient compte des circonstances spécifiques propres à l'itinéraire de transport.

En fonction de la propriété du matériel de transport et des obligations contractuelles, les transporteurs peuvent être responsables de la maintenance préventive des remorques de camions, des camions-citernes et des conteneurs-citernes ISO ainsi que du camion tracteur lui-même. La fréquence des diverses activités de maintenance préventive n'est pas précisée par le Code, mais celui-ci bien que ces activités soient planifiées et documentées, tout comme doit l'être la base de la fréquence de maintenance, telle que les heures de fonctionnement ou les périodes fixées entre opérations de maintenance. Les auditeurs devront examiner les registres de maintenance et mener une enquête auprès des employés pour déterminer la conformité à cette disposition.

L'auditeur devra également évaluer la conformité de tout tiers engagé par le transporteur pour tous les éléments de ces programmes de sécurité, tels que l'entretien des véhicules, en examinant la documentation pertinente et/ou en menant une enquête auprès des employés.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs de la chaîne d'approvisionnement mettent en œuvre des programmes de sécurité abordant les éléments de cette question applicables à leurs activités de transport. Le Code ne spécifie pas la portée ou les détails des divers éléments d'un programme de sécurité. L'auditeur devra déterminer si les procédures du consignateur et les programmes de sécurité du transporteur abordent raisonnablement les problèmes identifiés comme nécessaires pour garantir la sécurité du transport du cyanure, en tenant compte de ces



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

différences et en tenant compte des circonstances spécifiques au transport ferroviaire et maritime et aux opérations des ports et chantiers ferroviaires.

4. Si le transporteur sous-traite une des activités requises dans la pratique de transport 1.4, met-il en œuvre des procédures visant à informer le sous-traitant des exigences applicables en vertu du Code et à s'assurer que le sous-traitant se conforme à ces exigences ?

## Transport routier

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 tout sous-traitant engagé par le ou les sociétés de transport routier pour mener des activités abordées dans cette Pratique de transport. Il sera donc nécessaire que l'auditeur évalue les sous-traitants ayant des responsabilités spécifiques en vertu de cette Pratique de transport.

L'auditeur devra vérifier que les transporteurs routiers qui font appel à des sous-traitants pour mener les activités abordées dans la présente Pratique de transport ont informé ces sous-traitants de leurs responsabilités et que le transporteur routier prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants mettent en œuvre les mesures nécessaires à la conformité. La société de transport routier devra fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de cette Pratique de transport, que le transporteur vérifie les efforts de conformité du sous-traitant et que le sous-traitant se conforme aux exigences applicables du Code. Les auditeurs devront examiner les procédures mises en place par le transporteur pour informer les sous-traitants de leurs responsabilités et pour vérifier les activités du sous-traitant et le respect de la présente Pratique de transport.

## Consignateurs

Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection des transporteurs utilisés dans la chaîne d'approvisionnement et de supervision de leurs activités afin de garantir la conformité à cette Pratique de transport. Les procédures de sélection doivent évaluer la capacité des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que les ports, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires et les sociétés de transport routier, à répondre aux exigences applicables en vertu du Code. Les procédures de supervision des consignateurs doivent garantir que ces composantes de la chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leurs responsabilités en vertu de la présente Pratique de transport, qu'elles disposent de procédures pour s'acquitter de ces responsabilités et qu'elles mènent leurs activités conformément au code.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer tout sous-traitant à qui des responsabilités ont été attribuées en vue de déterminer leur conformité à cette Pratique de transport.



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## 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 ?

### Transport routier

Cette disposition ne s'applique pas au transport de cyanure par camion.

### Consignateurs

Dans la mesure du possible, les consignateurs ayant des chaînes d'approvisionnement qui incluent le transport international de cyanure par voie maritime doivent disposer de procédures de sélection et de supervision qui garantissent que la compagnie de transport maritime assurant ce transport se conforme à cette disposition.

Le Code des matières dangereuses (IMDG) de l'Organisation maritime internationale (IMO) (Édition 2018, Amendement 39) impose un certain nombre d'exigences relatives au 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 navire 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 devra disposer d'un exemplaire du Code IMDG pour référence.

- a) L'expédition de cyanure est-elle emballée comme 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 comme 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.





## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

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 comme 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, des plaquettes indicatrices et des marquages ont-ils été apposés sur les unités comme requis par le Chapitre 5.3 du Code IMDG ?

Les unités autonomes de transport sont ainsi définies à la section 1.2.1 du Code IMDG : « 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 plaquette indicatrice de chaque côté et à chaque extrémité de l'unité. La plaquette indicatrice 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 plaquette indicatrice 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 plaquettes indicatrices 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 spécifié à la section 5.3.2.3.

- e) Un document de transport de matières dangereuses a-t-il été élaboré en tenant compte des informations requises dans le chapitre 5.4 du Code IMDG ?

Le consignateur de la cargaison doit élaborer un document de transport de matières dangereuses comprenant les informations suivantes, tel que 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 :



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

- L'appellation réglementaire appropriée (si le conteneur est vide, mais non décontaminé, les mots « vide non nettoyé » doivent être placés avant l'appellation réglementaire) ;
  - Le numéro ONU ;
  - Le classement des risques ;
  - Le groupe d'emballages ;
  - Pour le cyanure, l'identification « Polluant marin » ;
- 
- Le poids ou le volume total et le nombre et le type d'emballages ;
  - Une certification ou une déclaration établissant que l'expédition répond aux exigences en matière de 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/apposé sur plaquette indicatrice, 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 ou par l'entité qui conditionne le cyanure en vue de son expédition. Les fac-similés de signature sont acceptables lorsque les lois et réglementations en vigueur reconnaissent la validité juridique des fac-similés de signatures. Voici un exemple de la description des matières dangereuses requise : 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 élaboré 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 ;



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

- 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 calées avec un matériau d'amarrage convenant au ou aux moyens 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 les emballages sont correctement marqués, étiquetés et comportent des plaquettes indicatrices, en fonction des besoins ; 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, qu'il comporte des plaquettes indicatrices et qu'il est accompagné de la documentation nécessaire, tel que l'exige le code IMDG, et que ces procédures sont mises en œuvre.

### Enquêtes de diligence raisonnable

Outre les questions ci-dessus et, comme abordé dans la 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 dans le cadre de la certification de la chaîne d'approvisionnement. L'enquête doit, dans la mesure du possible, évaluer si le port et/ou la société de transport maritime dispose des procédures nécessaires et si ces procédures sont mises en œuvre. Lorsque des insuffisances sont identifiées, 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, qu'il pourrait être difficile pour le consignateur de mener à bien une évaluation en profondeur et efficace des mesures de gestion dans un port ou à bord d'un navire, et de mettre en œuvre des procédures de gestion supplémentaires.

- g) Le navire transportant le cyanure dispose-t-il d'une liste ou d'un manifeste identifiant la présence et l'emplacement du cyanure ou un plan d'arrimage détaillé incluant cette information, tel que 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 disposer d'une liste spéciale ou d'un manifeste identifiant sa présence et son emplacement d'arrimage. Un plan d'arrimage détaillé, qui identifie les matières



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

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 comporter 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 liée au cyanure, tel que 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 lié 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 indiquées 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 distincte relative aux plans et procédures telle que les *Procédures relatives aux interventions en cas d'urgence pour les navires transportant des matières dangereuses* ou le *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 figurant à la partie 7 du Code IMDG ?

Les consignateurs doivent évaluer la conformité de la société de transport maritime à 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 y détecter 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 que défini dans le chapitre 7.2 du Code IMDG. Conformément au chapitre 7.4, les unités autonomes de transport (tel que défini ci-dessus à la question d) contenant du cyanure doivent être inspectées pour y détecter 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 effectuer l'expédition avant d'avoir été réparée.

### 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 ?



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Transport routier

Les communications par radio, téléphone portable, téléphone satellite ou tout autre moyen sont toutes acceptables en vertu du Code. L'auditeur devra confirmer que le véhicule de transport doit transporter du matériel de communications (p. ex. une procédure ou une liste écrite du matériel nécessaire) et que la procédure est mise en œuvre (p. ex. une liste de vérification remplie du matériel nécessaire pour chaque expédition). En outre, les opérateurs de véhicules doivent avoir des coordonnées prédéterminées (p. ex. une procédure écrite ou une liste de numéros de téléphone) afin de pouvoir notifier 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.

## Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs qui font partie de sa chaîne d'approvisionnement peuvent communiquer avec le consignateur et avec les intervenants d'urgence, le cas échéant, pendant le transport. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants pour vérifier le respect de cette disposition.

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

## Transport routier

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 conservés de manière à démontrer que la procédure est mise en œuvre. Il peut simplement s'agir de la présence d'un téléphone mobile complètement chargé et testé sur une liste de vérification effectuée avant le transport, et la conservation des exemplaires des listes de vérification remplies afin que l'auditeur puisse les examiner.

## Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs de sa chaîne d'approvisionnement testent périodiquement leur équipement de communication. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants, examiner les registres de tests ou d'inspection des sous-traitants et inspecter les activités des sous-traitants pour vérifier le respect de cette disposition.

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 ?

## Transport routier

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 appeler avant d'entrer dans la zone de



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

non-réception et immédiatement après l'avoir quittée. L'auditeur devra mener une enquête auprès des opérateurs et inspecter les rapports de trajets pour confirmer que cette procédure a bien été mise en œuvre.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs qui font partie de sa chaîne d'approvisionnement disposent d'un moyen de communication à tout moment et en tout lieu lorsqu'ils transportent du cyanure. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants et mener une enquête auprès du personnel du sous-traitant pour vérifier le respect de cette disposition.

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

### Transport routier

Les transporteurs doivent pouvoir assurer le suivi des expéditions du cyanure, par exemple par le biais des mêmes moyens de communication identifiés ci-dessus (p. ex. le contact régulier par téléphone portable ou par messagerie textuelle), par le biais des systèmes mondiaux de localisation, des rapports effectués aux points de contrôle le long de l'itinéraire, ou tout autre moyen. Les transporteurs devront les aborder dans une procédure écrite et devront conserver les rapports des trajets afin que l'auditeur puisse les examiner. Les enquêtes menées auprès des opérateurs et l'observation de la procédure sur le terrain pourront également servir de preuves de conformité

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs au sein de sa chaîne d'approvisionnement disposent de systèmes ou de procédures leur permettant de suivre l'avancement des expéditions de cyanure. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants, observer les activités du sous-traitant et mener une enquête auprès du personnel du sous-traitant pour vérifier le respect de cette disposition.

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

### Transport routier

Le transporteur doit être doté d'un système destiné à s'assurer que les cargaisons de cyanure arrivent intactes à leur destination. Un type de contrôle des stocks ou une procédure de chaîne de traçabilité devront être utilisés, dont la nature et la sophistication dépendront des spécificités du processus de transport. Les expéditions directes réalisées sans arrêt peuvent uniquement nécessiter une confirmation que le stock initial arrive entier et intact à destination. Les expéditions impliquant le stockage provisoire et/ou le transfert de cyanure d'un véhicule à un autre doivent utiliser une procédure de chaîne de traçabilité avec signature à chaque transfert. L'inspection des cadenas ou des scellés des portes de la zone de cargaison peut être appropriée dans de nombreux cas.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Le transporteur devra spécifier le programme exigé dans une procédure écrite et l'auditeur devra 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'enquêtes menées auprès des opérateurs.

### Consignateurs

Les consignateurs doivent être en mesure de confirmer que tout le cyanure chargé sur le premier transporteur de leur chaîne d'approvisionnement est livré au terminus de leur chaîne d'approvisionnement. Un consignateur peut mettre en œuvre lui-même un tel système ou inclure des contrôles d'inventaire ou des documents de chaîne de traçabilité dans le cadre de ses procédures de sélection et de supervision de ses transporteurs sous contrat. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et leur mise en œuvre ainsi que celles de ses sous-traitants et mener une enquête auprès des employés pour déterminer le respect de cette disposition.

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 ?

### Transport routier

Outre un contrôle de stock ou un programme de chaîne de traçabilité, toutes les expéditions de cyanure doivent être accompagnées de documents d'expédition comportant la quantité de cyanure présente dans la cargaison et des FTSS qui identifient la présence de cyanure et décrivent les précautions de manutention nécessaires. Les procédures du transporteur doivent exiger la disponibilité de ces informations pendant le transport. L'auditeur devra examiner les procédures du transporteur exigeant que ces informations accompagnent chaque expédition de cyanure et vérifier leur mise en œuvre en menant une enquête auprès des opérateurs et en observant cette documentation pendant le transport du cyanure.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs faisant partie de sa chaîne d'approvisionnement disposent de procédures exigeant que les expéditions de cyanure soient accompagnées de documents d'expédition identifiant la quantité de cyanure présente dans le chargement et de FTSS décrivant les précautions nécessaires pour la manipulation du cyanure. Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et de ses sous-traitants et effectuer une observation de cette documentation pendant le transport du cyanure pour déterminer si cette disposition est bien respectée.

7. Si le transporteur engage d'autres entités pour mener l'une des activités requises sous la Pratique de transport 1.6, met-il en œuvre des procédures visant à informer le sous-traitant des exigences applicables du Code et s'assurer que le sous-traitant se conforme à ces exigences ?



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Transport routier

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 tout sous-traitant engagé par le ou les sociétés de transport routier pour mener les activités abordées dans cette Pratique de transport. Il sera donc nécessaire que l'auditeur évalue la conformité de tout sous-traitant ayant des responsabilités spécifiques en vertu de cette Pratique de transport.

L'auditeur devra vérifier que les transporteurs routiers qui font appel à des sous-traitants pour mener les activités abordées dans la présente Pratique de transport ont informé ces sous-traitants de leurs responsabilités et que le transporteur routier prend des mesures pour s'assurer que ses sous-traitants mettent en œuvre les mesures nécessaires à la conformité. La société de transport routier devra fournir à l'auditeur une documentation indiquant que les sous-traitants ont été notifiés de leurs responsabilités à l'égard de cette Pratique de transport, que le transporteur vérifie les efforts de conformité du sous-traitant et que le sous-traitant se conforme aux exigences applicables du Code. Les auditeurs devront examiner les procédures mises en place par le transporteur pour informer les sous-traitants de leurs responsabilités et pour vérifier les activités du sous-traitant et le respect de la présente Pratique de transport.

## Consignateurs

Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection des transporteurs utilisés dans la chaîne d'approvisionnement et de supervision de leurs activités afin de garantir la conformité à cette Pratique de transport. Les procédures de sélection doivent évaluer la capacité des composantes individuelles de la chaîne d'approvisionnement, telles que les ports, les transporteurs maritimes, les transporteurs ferroviaires et les sociétés de transport routier, à répondre aux exigences applicables en vertu du Code. Les procédures de supervision des consignateurs doivent garantir que ces composantes de la chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leurs responsabilités en vertu de la présente Pratique de transport, qu'elles disposent de procédures pour s'acquitter de ces responsabilités et qu'elles mènent leurs activités conformément au code.

Les auditeurs devront examiner les procédures du consignateur et évaluer tout sous-traitant à qui des responsabilités ont été attribuées en vue de déterminer leur conformité à cette Pratique de transport.

## **Principe 2 | STOCKAGE PROVISOIRE**

**Concevoir, construire et exploiter 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 conservé 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





# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

sites de stockage provisoires. Les activités telles que le stationnement d'un véhicule de transport de cyanure pour la nuit alors qu'il est en route n'impliquent pas de stockage provisoire. Cependant, le stationnement d'un camion transportant une cargaison de cyanure dans une gare routière ou ferroviaire, ou dans un port afin d'effectuer un transfert vers 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 au lieu d'une journée ou plus). Le stockage dans un entrepôt, conformément au document *Définitions et sigles* du Code, constitue une activité de production et doit être certifiée en tant que telle en utilisant le Protocole de conformité de la production de cyanure.

## Pratique de transport 2.1

*Entreposer le cyanure de façon à minimiser les risques d'accidents et de rejets.*

Pour les installations portuaires qui agissent comme des dépôts de transbordement, et lorsque le transport ferroviaire ou maritime implique des sites de stockage provisoire ou un stockage provisoire dans les ports, les questions formulées sous la Pratique de transport 2.1 peuvent être traitées, dans la mesure du possible, par l'Enquête de diligence raisonnable du consignateur, et les informations incluses dans l'Enquête de diligence raisonnable pour ces installations.

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 de protection personnel ?

### Transport routier

Le personnel manipulant ou travaillant à proximité du cyanure doit être averti de la présence de cyanure et sensibilisé à nouveau aux diverses interdictions concernant son utilisation et à l'équipement de protection personnel 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 de l'installation de stockage provisoire et avec la formation reçue par le personnel.

Le principal mode de vérification est l'observation par l'auditeur de la signalisation placée dans et autour de l'installation de stockage provisoire. Des entretiens menés auprès du personnel du site et l'examen de l'ensemble des programmes de sécurité et de formation relatifs à la sécurité du cyanure peuvent également être importants pour déterminer comment le personnel a été alerté de la présence de cyanure et des risques lui étant associés.

### Consignateurs

Si une chaîne d'approvisionnement comprend des installations de stockage provisoire, les procédures de sélection et de supervision du consignateur doivent garantir que des panneaux d'avertissement sont affichés pour avertir les employés de ces installations de la présence de cyanure, leur interdire les flammes nues, de fumer, de manger et de boire, et pour leur permettre d'identifier l'équipement de protection personnelle requis pour travailler dans l'installation.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

L'observation par l'auditeur de la signalisation présente autour de l'installation constituerait le principal moyen de vérification, quant à l'emplacement, la taille et le nombre de panneaux spécifiques, ils devront être évalués en conjonction avec le programme de sécurité global de l'installation de stockage provisoire et avec la formation reçue par le personnel.

2. Des mesures de sécurité sont-elles mises en place pour empêcher tout accès au cyanure non autorisé, comme le verrouillage des vannes et le stockage des solides derrière des clôtures dans des entrepôts fermés ?

### Transport routier

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 vannes doivent être verrouillées ou correctement scellées. L'auditeur devra évaluer le caractère adéquat des mesures de sécurité par une inspection du site.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent garantir que les transporteurs de sa chaîne d'approvisionnement stockent le cyanure en empêchant l'accès du 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 vannes doivent être verrouillées ou du moins correctement scellées. L'auditeur devra examiner les procédures du consignateur et évaluer l'adéquation des mesures de sécurité dans les installations de stockage provisoire.

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

### Transport routier

La séparation des matières incompatibles est une pratique courante dans la gestion des matières dangereuses et il s'agit d'un point crucial en ce qui concerne le stockage du cyanure. Les matières particulièrement préoccupantes sont les acides, les oxydants puissants tels que le chlore et les explosifs. L'auditeur devra effectuer une observation portant sur la manière dont le cyanure et les matériaux incompatibles sont gérés et vérifier les chemins d'écoulement que les matériaux rejetés suivent pour être certain que les rejets provenant de zones de stockage séparées ne se mélangeront pas dans un drainage ou un confinement commun aux deux zones de stockage.

### Consignateurs

La séparation des matières incompatibles est une pratique courante dans la gestion des matières dangereuses et il s'agit d'un point crucial en ce qui concerne le stockage du cyanure. Les matières particulièrement préoccupantes sont les acides, les oxydants



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

puissants tels que le chlore et les explosifs. Les procédures de sélection et de supervision d'un consignateur doivent être évaluées pour garantir que l'expéditeur a mis en place des processus garantissant que les composantes de sa chaîne d'approvisionnement stockent le cyanure en toute sécurité. La gestion du cyanure et des matériaux incompatibles et les chemins d'écoulement que les matériaux rejetés suivent devront faire l'objet d'une observation pour vérifier que les rejets provenant de zones de stockage séparées ne se mélangeront pas dans un drainage ou un confinement commun aux deux zones de stockage.

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

### Transport routier

Le cyanure solide doit être stocké dans des bâtiments ou d'autres structures couvertes et fermées pour éviter tout contact avec les précipitations. Les systèmes d'eau destinés à la consommation, à l'approvisionnement des douches de sécurité ou tout autre usage présents dans les zones de stockage de cyanure doivent être conçus de telle sorte que les fuites ou autres rejets potentiels n'entrent pas en contact avec les conteneurs de cyanure. Le stockage dans une zone fermée n'est pas requis lorsque le cyanure est stocké dans des réservoirs, des conteneurs-citernes ISO, des conteneurs maritimes ou d'autres conteneurs conçus pour être stockés en extérieur. Les auditeurs devront inspecter les installations de stockage provisoire pour déterminer la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Le cyanure solide doit être stocké dans des bâtiments ou d'autres structures couvertes et fermées pour éviter tout contact avec les précipitations. Les systèmes d'eau destinés à la consommation, à l'approvisionnement des douches de sécurité ou tout autre usage présents dans les zones de stockage de cyanure doivent être conçus de telle sorte que les fuites ou autres rejets potentiels n'entrent pas en contact avec les conteneurs de cyanure. Le stockage dans une zone fermée n'est pas requis lorsque le cyanure est stocké dans des réservoirs, des conteneurs-citernes ISO, des conteneurs maritimes ou d'autres conteneurs conçus pour être stockés en extérieur. Les auditeurs devront examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur et inspecter les installations de stockage provisoire en vue de déterminer la conformité à cette disposition.

5. Le cyanure est-il stocké avec une bonne aération afin d'empêcher l'accumulation de gaz de cyanure d'hydrogène et la poussière de cyanure ?

### Transport routier

Les zones fermées où du cyanure est stocké doivent être équipées d'une ventilation qui empêche l'accumulation de poussière de cyanure et de gaz de cyanure d'hydrogène. 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 fonctionnant comme stockage



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

intermédiaire sont effectivement ventilées au cas où le cyanure serait rejeté et/ou s'il venait à entrer en contact avec l'eau. Les auditeurs devront inspecter les installations de stockage provisoire pour déterminer la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Les zones fermées où du cyanure est stocké doivent être équipées d'une ventilation qui empêche l'accumulation de poussière de cyanure et de gaz de cyanure d'hydrogène. 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 fonctionnant comme zone de stockage intermédiaire sont effectivement ventilées au cas où le cyanure serait rejeté et/ou s'il venait à entrer en contact avec l'eau. Les auditeurs devront examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur et inspecter les installations de stockage provisoire pour s'assurer que ce point est pris en compte par le consignateur lors du choix des composantes de la chaîne d'approvisionnement.

6. Des systèmes capables de contenir les déversements de matières de cyanure et de réduire au minimum l'impact d'un rejet ont-ils été mis en place ?

### Transport routier

Le sol et les murs d'une zone de stockage provisoire fermée fournissent généralement un confinement secondaire suffisant pour les remorques de camions contenant du cyanure solide emballé dans des GRV et des barils. Le confinement secondaire n'est pas nécessaire pour les conteneurs de cyanure construits spécifiquement pour le stockage à l'extérieur tels que les conteneurs-citernes ISO et les conteneurs maritimes contenant des GRV. Cependant, si des GRV individuels ou des barils de cyanure sont retirés de ces conteneurs à l'extérieur, des mesures doivent être en place pour contrôler les rejets potentiels de cyanure solide.

Si une installation de stockage provisoire est utilisée pour stocker le cyanure liquide, par exemple dans des conteneurs-citernes ISO ou des camions-citernes, un confinement secondaire doit être disponible et dimensionné pour contenir le volume du plus grand conteneur de cyanure stocké ainsi que toute précipitation susceptible d'être recueillie. Une documentation doit être disponible confirmant la capacité adéquate de confinement. L'auditeur devra 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.

L'auditeur devra inspecter les installations de stockage provisoire pour s'assurer que tout cyanure libéré de son emballage peut être contenu.

### Consignateurs

Le sol et les murs d'une zone de stockage provisoire fermée fournissent généralement un confinement secondaire suffisant pour les remorques de camions contenant du cyanure solide emballé comme des GRV et des barils. Le confinement secondaire n'est pas nécessaire pour les conteneurs de cyanure construits spécifiquement pour le stockage à



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

l'extérieur tels que les conteneurs-citernes ISO et les conteneurs maritimes contenant des GRV. Les auditeurs devront également examiner les procédures de sélection et de supervision des consignateurs en vue de s'assurer que les consignateurs prennent bien en compte le confinement des rejets de cyanure lorsqu'ils évaluent les transporteurs faisant partie de leur chaîne d'approvisionnement.

## Principe 3 | INTERVENTION D'URGENCE

Protéger les communautés et l'environnement par le développement de stratégies et de capacités d'intervention en cas d'urgence.

Lors de l'évaluation des stratégies et des capacités d'intervention en cas d'urgence d'un transporteur, l'auditeur devra reconnaître que différentes approches peuvent être appropriées en fonction de l'endroit, et que, pour de longs itinéraires de transport, les capacités d'intervention d'urgence peuvent varier considérablement le long des itinéraires. Dans les zones disposant de solides capacités d'interventions d'urgence, les transporteurs de matières dangereuses telles que le cyanure dépendent souvent de ces services en place. Un simple appel téléphonique 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 locaux ayant désigné un pouvoir de commandement en cas d'incident une fois sur les lieux. Dans les zones manquant d'infrastructures d'intervention établies, il peut être nécessaire que les transporteurs de cyanure, les consignateurs ou les exploitations d'extraction aient à leur disponibilité leur propre équipement et leur propre personnel d'intervention d'urgence pour 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 devront 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 cours de transport. Les éléments d'intervention d'urgence doivent être inclus, dans la mesure du possible, dans l'Enquête de diligence raisonnable des transporteurs ferroviaires ou maritimes et des cours de triage et des ports.

### 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 ?

#### Transport routier

Cette question a simplement pour but de savoir si un Plan d'intervention d'urgence existe. Les détails du Plan sont couverts dans les questions suivantes. Bien que cette question et les suivantes se réfèrent à des « plans d'intervention d'urgence », le terme est utilisé de



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

manière générique et, comme pour toutes les dispositions du Code concernant les plans de gestion, il n'est pas nécessaire que les informations nécessaires soient compilées dans un format spécifié, tel qu'un plan unique, ou un document spécialisé couvrant uniquement le cyanure.

Les auditeurs devront vérifier que la société de transport routier dispose d'un plan écrit pour intervenir dans le cas d'une urgence pouvant survenir au cours de ses activités de transport de cyanure.

## Consignateurs

Les expéditeurs doivent disposer de plans écrits pour intervenir face à tout incident pouvant survenir pendant le transport du cyanure dans leur chaîne d'approvisionnement. Tous les transporteurs de cyanure inclus dans une chaîne d'approvisionnement doivent disposer de plans écrits pour intervenir dans le cas d'une urgence pouvant survenir au cours de leurs activités de transport de cyanure.

Les consignateurs qui ont attribué des rôles d'interventions d'urgence à des transporteurs de la chaîne d'approvisionnement devront mettre à disposition de l'auditeur la documentation relative à ces rôles.

2. Le Plan d'intervention d'urgence est-il approprié pour :
  - a) L'itinéraire de transport ?
  - b) La forme physique et chimique du cyanure ?
  - c) Le mode de transport ?
  - d) L'infrastructure de transport (par exemple, l'état de la route, du chemin de fer, du port) ?
  - e) La conception du véhicule de transport ou de l'installation de stockage provisoire ?

## Transport routier

Le Plan d'intervention d'urgence d'un transporteur doit refléter les problèmes posés par l'itinéraire de transport spécifique, la méthode de transport, les installations et l'équipement de transport et les installations de stockage provisoire. Les scénarios d'urgence décrits dans le plan doivent être spécifiques à l'itinéraire de livraison emprunté, à l'état de la route, à la forme physique et chimique du cyanure manipulé et aux véhicules de transport utilisés.

L'auditeur devra examiner le plan pour vérifier qu'il prend correctement en compte ces facteurs pour identifier les scénarios d'urgence potentiels et les mesures d'intervention nécessaires.

## Consignateurs

Les Plans d'intervention d'urgence des consignateurs doivent être adaptés au rôle du consignateur dans les types d'incidents pouvant survenir pendant le transport du cyanure au sein de sa chaîne d'approvisionnement. Les consignateurs doivent disposer de procédures de sélection et de supervision pour garantir que les Plans d'intervention



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

d'urgence de leurs sous-traitants tiennent compte des types spécifiques d'urgences pouvant survenir pendant le transport du cyanure au sein de la chaîne d'approvisionnement, en tenant dûment compte de l'itinéraire de livraison, des conditions de l'infrastructure de transport (telles que les routes, les chemins de fer, les ports, les installations de stockage provisoire), la forme physique et chimique du cyanure manipulé et le matériel de transport utilisé.

Les auditeurs devront vérifier que les procédures de sélection et de supervision du consignateur incluent l'évaluation de la conformité des Plans d'intervention d'urgence de ses sous-traitants à cette disposition.

3. Le plan comprend-il des descriptions des mesures d'intervention appropriées pour anticiper les situations d'urgence ?

### Transport routier

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 de la nature des urgences potentielles identifiées dans le plan et des capacités d'intervention disponibles. Dans certains cas, l'intervention immédiate du personnel de transport peut se limiter à avertir les autorités et à contacter les secours.

Bien qu'il soit généralement impossible de prévoir une intervention à un rejet ayant lieu 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 des endroits situés 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 impliquerait 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 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 ces services d'intervention sont disponibles et efficaces.

L'auditeur devra examiner le Plan pour vérifier que, dans la mesure du possible, il décrit les mesures d'intervention spécifiques à prendre pour les types de scénarios de rejet potentiels qui ont été identifiés.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision du consignateur doivent garantir que les Plans d'intervention d'urgence de ses sous-traitants décrivent les interventions à mener face aux scénarios d'urgence identifiés dans le Plan.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Les auditeurs devront examiner les procédures de sélection et de supervision des consignateurs pour vérifier qu'ils exigent que les Plans d'intervention d'urgence des sous-traitants décrivent les mesures spécifiques à prendre en cas d'interventions d'urgence liées au cyanure identifiées dans leurs Plans, et devront également examiner les Plans des consignateurs pour vérifier que les informations appropriées sont fournies.

4. Le plan identifie-t-il des entités externes à qui des rôles ont été attribués dans les interventions d'urgence, telles que les intervenants d'urgence, les services médicaux ou les communautés ? Le plan identifie-t-il les rôles de ces intervenants externes et les intervenants externes ayant des rôles spécifiés ont-ils été informés de leurs rôles ?

### Transport routier

Les intervenants externes sont fréquemment impliqués dans les interventions d'urgence pour les rejets survenant pendant le transport de cyanure, car il est possible que le transporteur ne dispose pas d'une capacité intervention à grande échelle propre disponible sur l'ensemble de ses itinéraires de transport. Le Plan d'intervention d'urgence d'un transporteur peut donc inclure des entités telles que des intervenants externes spécialistes de matières dangereuses, des services de police et d'incendie locaux et des installations médicales situées le long de l'itinéraire.

Les entités publiques telles que les services de police et les corps de sapeurs-pompiers, et les services médicaux tels que les hôpitaux et les services d'ambulance fournissent dans de nombreux cas une aide d'intervention d'urgence dans le cadre de leurs activités et responsabilités de routine. Bien que de tels organismes publics puissent être identifiés dans les Plans d'intervention d'urgence, cette question s'adresse principalement aux prestataires de services externes à qui des rôles ont été attribués et qui vont au-delà de leurs activités typiques d'intervention d'urgence, ou qui sont sous contrat, comme des services d'ambulance sous contrat, des services de sécurité ou d'autres premiers intervenants sous contrat. Les auditeurs devront examiner les Plans d'intervention d'urgence du transporteur pour vérifier que les intervenants externes à qui des rôles ont été attribués sont bien identifiés. La documentation informant le responsable externe de son rôle devra être mise à disposition de l'auditeur afin qu'il puisse l'examiner.

### Consignateurs

Le Plan d'intervention d'urgence du consignateur doit identifier tous les intervenants externes à qui des responsabilités d'intervention d'urgence ont été attribuées.

Les auditeurs devront également examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur pour vérifier qu'ils exigent de leurs sous-traitants qu'ils identifient les rôles de tout intervenant externe à qui ils ont attribué des responsabilités d'intervention d'urgence dans leurs Plans d'intervention d'urgence, et devront examiner les plans des sous-traitants pour vérifier que ces informations ont bien été fournies.





# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## 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 initiale et des stages de perfectionnement portant sur les interventions d'urgence au personnel approprié ?

### Transport routier

Le transporteur doit fournir une formation initiale et des stages de perfectionnement périodiques à son personnel spécialement chargé d'intervenir en cas d'urgences survenant durant le transport du cyanure. La formation doit traiter de toutes les activités d'interventions prévues telles qu'appeler à l'aide, utiliser un équipement de protection personnel et utiliser les premiers soins en cas d'exposition au cyanure. Les éléments de cette formation doivent au moins être documentés dans le matériel de formation, et les dossiers comprenant la liste des personnes formées ainsi que la nature et la ou les dates de la formation doivent être conservés. L'auditeur devra examiner cette documentation et mener une enquête auprès du personnel d'intervention à qui un rôle a été attribué afin de déterminer la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Tout le personnel de transport à qui des responsabilités d'intervention d'urgence ont été attribuées devra recevoir une formation initiale et des stages de perfectionnement périodiques pour intervenir en cas d'urgence pouvant survenir pendant le transport et le stockage provisoire du cyanure. La formation doit traiter de toutes les activités d'interventions incluses dans les procédures d'intervention d'urgence telles qu'appeler à l'aide, utiliser un équipement de protection personnel et utiliser les premiers soins en cas d'exposition au cyanure. Les éléments de cette formation doivent au moins être documentés dans le matériel de formation, et les dossiers comprenant la liste des personnes formées ainsi que la nature et la ou les dates de la formation doivent être conservés. Les procédures de sélection et de supervision du consignateur devront garantir que tous les sous-traitants faisant partie de sa chaîne d'approvisionnement fournissent une telle formation aux employés qui sont identifiés dans ses plans d'intervention comme possédant ces responsabilités.

Les auditeurs devront examiner les Plans de tous les transporteurs d'une chaîne d'approvisionnement pour vérifier qu'une telle formation est requise et examiner les dossiers de formation et mener une enquête auprès du personnel pour vérifier que la formation nécessaire a été fournie. Les auditeurs devront également examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur pour vérifier qu'ils exigent une formation à l'intervention d'urgence.

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



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

## Transport routier

Les obligations et responsabilités spécifiques du personnel d'intervention doivent être identifiées dans le Plan d'intervention d'urgence ou documentées afin de formuler clairement les attentes et que la formation de ce personnel soit fondée sur des bases établies. Les auditeurs devront examiner le Plan du transporteur pour vérifier que ces informations sont présentes.

## Consignateurs

Les Plans d'intervention d'urgence de toutes les entités de transport de la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur devront inclure des descriptions des tâches et responsabilités spécifiques de tout le personnel chargé des interventions d'urgence liées au cyanure. Les consignateurs doivent confirmer que les Plans de leurs sous-traitants incluent ces informations dans leurs procédures de sélection et de supervision.

Les auditeurs devront examiner les Plans d'intervention d'urgence du sous-traitant pour vérifier que ces informations sont fournies, le cas échéant, et déterminer si cette exigence est prise en compte dans les procédures de sélection et de supervision du consignateur.

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

## Transport routier

Les transporteurs doivent tenir à jour une liste de l'équipement d'intervention d'urgence qui doit accompagner la cargaison de cyanure ou qui doit être mise à disposition le long de l'itinéraire de transport. La liste peut faire partie du Plan d'intervention d'urgence ou elle peut être maintenue à part en tant que liste de vérification destinée à la réalisation de l'inventaire de l'équipement. Les auditeurs devront examiner la documentation du transporteur en vue de déterminer la conformité à cette disposition. Les auditeurs devront indiquer si l'exploitation a une liste, mais également si elle comprend des équipements appropriés pour les activités qui sont demandées dans le Plan d'intervention d'urgence.

## Consignateurs

Bien que les consignateurs ne participent pas directement aux activités d'intervention d'urgence, l'examen et l'évaluation des capacités des transporteurs doivent permettre aux consignateurs de disposer de systèmes garantissant que les transporteurs opérant au sein de leur chaîne d'approvisionnement connaissent et ont mis en œuvre cette exigence. Les consignateurs qui participent directement à l'intervention d'urgence doivent avoir une liste des équipements d'intervention d'urgence dont ils doivent disposer. La liste peut faire partie du Plan d'intervention d'urgence, elle peut être maintenue à part en tant que liste de vérification destinée à effectuer l'inventaire de l'équipement, ou elle peut être mise à disposition par d'autres moyens. Les procédures de sélection et de supervision des consignateurs doivent permettre de confirmer que leurs sous-traitants respectent cette disposition.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Les auditeurs devront déterminer si les procédures de sélection et de supervision du consignateur répondent à cette exigence et déterminer si les entités faisant partie de la chaîne d'approvisionnement du transport disposent de ces informations.

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

### Transport routier

Les transporteurs doivent confirmer et documenter que l'équipement d'urgence nécessaire mentionné à la question précédente est mis à disposition de chaque expédition de cyanure. L'auditeur devra examiner les listes de vérification remplies relatives à l'équipement d'urgence, effectuer une observation des expéditions et/ou mener une enquête auprès du personnel approprié pour confirmer la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Les consignateurs qui participent directement aux activités d'intervention d'urgence au sein de leurs chaînes d'approvisionnement doivent disposer de tout l'équipement d'urgence nécessaire mentionné à la question précédente. Cet élément doit être inclus dans les procédures de supervision des sous-traitants du consignateur. L'auditeur devra examiner les procédures du consignateur et les listes de vérification de l'équipement d'urgence ou mener une enquête auprès du personnel approprié pour vérifier la conformité à cette disposition.

5. Des procédures d'inspection des équipements d'intervention d'urgence ont-elles été mises en place afin de garantir leur disponibilité en cas de besoin ?

### Transport routier

Les équipements d'intervention d'urgence identifiés dans le Plan du transporteur doivent être inspectés et/ou testés régulièrement afin qu'ils soient toujours disponibles et en bon état de fonctionnement en cas de besoin. Le transporteur doit organiser ce programme de manière à s'assurer que les inspections et les tests sont exécutés comme prévu et il doit conserver des dossiers afin que l'auditeur puisse les examiner. L'auditeur devra examiner ces dossiers et vérifier que l'équipement est en bon état de fonctionnement pendant le transport du cyanure.

### Consignateurs

Les entités de la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur doivent effectuer des inspections et/ou des tests réguliers de l'équipement d'intervention d'urgence qui a été identifié dans leurs Plans afin que l'équipement soit disponible et en bon état de fonctionnement en cas de besoin, et doivent conserver les registres de ces activités. L'auditeur devra vérifier que le consignateur a mis en place un processus, tel qu'un examen périodique des transporteurs faisant partie de sa chaîne d'approvisionnement, pour s'assurer que ces transporteurs effectuent l'inspection de l'équipement d'intervention d'urgence et garantissent sa disponibilité en cas de besoin.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

6. Si le transporteur engage d'autres entités pour mener l'une des activités requises dans la Pratique de transport 3.2 ou a désigné d'autres entités pour mener des activités d'intervention d'urgence, délimite-t-il clairement les rôles et les responsabilités attribués et ceux du sous-traitant ou de toute autre entité en cas d'intervention d'urgence ?

### Transport routier

Un transporteur qui sous-traite d'autres entités pour mener l'une des activités requises en vertu de la présente Pratique de transport ou qui a désigné d'autres entités pour mener les actions d'intervention d'urgence identifiées dans son Plan doit s'assurer que les sous-traitants sont conscients de leurs responsabilités et se conforment aux dispositions applicables de cette Pratique de transport. L'auditeur devra examiner la documentation que la société de transport routier utilise pour informer ses sous-traitants de leur rôle dans le cas d'une situation d'urgence liée au cyanure et les registres de toute supervision exercée en vue de s'assurer de la conformité des sous-traitants.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de supervision qu'un consignateur a mises en place doivent permettre de garantir que les sous-traitants qui font partie de sa chaîne d'approvisionnement soient conscients des responsabilités qui les engagent vis-à-vis du Code en matière d'urgences liées au cyanure et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour se préparer aux situations d'urgence. Les auditeurs devront vérifier que le consignateur et les entités qui font partie de sa chaîne d'approvisionnement se conforment à cette disposition.

### Pratique de transport 3.3

*Élaborer des procédures pour la notification et le signalement internes et externes en cas d'urgence.*

1. Existe-t-il des procédures et une liste de coordonnées mise à jour destinés à notifier les entités appropriées telles que le producteur de cyanure, le client, les organismes de réglementation, les intervenants extérieurs en cas d'urgence, les établissements médicaux et les communautés potentiellement affectées en cas d'urgence ?

### Transport routier

Les transporteurs doivent disposer de procédures et de coordonnées à jour pour les notifications internes et externes nécessaires en cas d'urgence liée au cyanure survenant pendant le transport ou le stockage provisoire.

Les auditeurs devront examiner une notification du transporteur et les coordonnées en vue de vérifier la conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Les procédures de sélection et de surveillance mises en place par le consignateur doivent garantir que la notification et les coordonnées nécessaires sont bien présentes dans les Plans d'intervention d'urgence de ses sous-traitants.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

Les entités faisant partie de la chaîne d'approvisionnement d'un consignateur doivent disposer de procédures et de coordonnées à jour leur permettant d'informer les parties concernées en cas d'urgence liée au cyanure pendant le transport ou le stockage provisoire.

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 ?

### Transport routier

Le transporteur doit avoir mis en place un système lui permettant de s'assurer que les coordonnées d'urgences sont à jour. Il peut s'agir d'une disposition énoncée dans le Plan d'intervention d'urgence prévoyant un examen annuel ou plus fréquent de l'ensemble du plan, d'une procédure portant spécifiquement sur la mise à jour périodique des coordonnées, d'une procédure destinée à tester chaque numéro de téléphone régulièrement ou d'autres moyens permettant d'atteindre le même objectif. L'auditeur devra examiner la procédure et confirmer sa mise en œuvre par le biais d'une documentation et/ou d'entretiens.

### Consignateurs

Les consignateurs doivent avoir mis en place des systèmes leur permettant de s'assurer que les coordonnées d'urgences sont à jour. Il peut s'agir d'une disposition énoncée dans le Plan d'intervention d'urgence prévoyant un examen annuel ou plus fréquent de l'ensemble du plan, d'une procédure portant spécifiquement sur la mise à jour périodique des coordonnées, d'une procédure destinée à tester chaque numéro de téléphone régulièrement ou d'autres moyens permettant d'atteindre le même objectif. Les auditeurs devront vérifier qu'il existe un système de conservation des coordonnées pour les interventions d'urgence.

Les consignateurs devront apporter les preuves démontrant que les transporteurs au sein d'une chaîne d'approvisionnement disposent de systèmes permettant de tenir à jour les coordonnées d'urgence.

3. L'exploitation dispose-t-elle d'une procédure mise en place pour notifier l'IIGC en cas d'incident grave lié au cyanure, tel que défini aux *Définitions et sigles* de l'IIGC ? Tous les incidents graves liés au cyanure qui se sont produits ont-ils été signalés à l'IIGC ?

Une urgence liée au cyanure qui constitue un « incident grave lié au cyanure » tel que défini aux *Définitions et sigles* du Code doit être notifiée à l'IIGC conformément à la Section VI.A. du *Processus de signature et certification* du Code et comme convenu par la société signataire dans la *Demande d'adhésion* de l'IIGC.

### Transport routier

Le Plan d'intervention d'urgence ou toute autre documentation doit inclure une exigence et des détails visant à informer l'IIGC de tout incident grave lié au cyanure, tel que défini aux *Définitions et sigles* de l'IIGC. Les exploitations doivent être en mesure de démontrer que



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

L'IIGC a été notifiée lorsque de tels incidents se sont produits. Tout incident répondant à la définition d'incident grave lié au cyanure qui n'a pas été signalé devra être signalé à l'IIGC avant que les projets de rapport d'audit ne soient remis à l'IIGC.

## Consignateurs

Le Plan d'intervention d'urgence du consignateur ou toute autre documentation doit inclure une exigence et des détails visant à informer l'IIGC de tout incident grave lié au cyanure, tel que défini aux *Définitions et sigles* de l'IIGC. Les consignateurs sont tenus de signaler tout incident grave lié au cyanure se produisant dans le cadre du transport effectué par une composante de leur chaîne d'approvisionnement, comme par une société de transport routier, un transporteur maritime ou ferroviaire, ou ayant lieu dans un port. Les consignateurs doivent être en mesure de démontrer que l'IIGC a été notifié lorsque de tels incidents se sont produits. Tout incident répondant à la définition d'incident grave lié au cyanure qui n'a pas été signalé doit être signalé à l'IIGC avant que les projets de rapport d'audit ne soient remis à l'IIGC.

Les consignateurs doivent apporter des preuves démontrant que les composantes de transport d'une chaîne d'approvisionnement sont conscientes de leur responsabilité en ce qui concerne le signalement au consignateur des incidents graves liés au cyanure.

## Pratique de transport 3.4

*Développer des procédures de remédiation de rejets qui tiennent compte des risques supplémentaires liés aux produits chimiques de traitement à base de cyanure.*

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

### Transport routier

Si le transporteur met en œuvre ses propres mesures de remédiation, il doit disposer de procédures de remédiation détaillant la manière dont les activités telles que la récupération ou la neutralisation de solutions ou de solides, la décontamination des sols ou autres milieux contaminés et la gestion et/ou l'élimination des débris provenant du nettoyage du rejet seront menées.

Dans de nombreux cas, un transporteur routier ne sera pas directement impliqué dans le nettoyage et l'assainissement d'un déversement de cyanure qui se produit pendant le transport ou le stockage provisoire. Il est probable que le nettoyage final des rejets qui se produisent pendant le transport soit confié à des sous-traitants commerciaux de dépollution chimique. Lorsqu'il est prévu que des sous-traitants commerciaux de dépollution chimique ou d'autres intervenants externes fournissent ce service au transporteur, ces sous-traitants doivent être identifiés dans le Plan d'intervention d'urgence du transporteur ou dans d'autres documents, et les auditeurs auront pour tâche de vérifier qu'ils sont en effet disponibles pour mener des activités de remédiation.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

L'auditeur devra passer en revue tous les éléments de remédiation inclus dans le Plan ou dans d'autres documents et évaluer leur mise en œuvre par le biais des registres des rejets précédents et des interventions et/ou en menant une enquête auprès du personnel. Dans les situations où il est probable que la remédiation soit effectuée par des sous-traitants, l'auditeur aura pour tâche de vérifier que le sous-traitant chargé de la remédiation dispose de procédures permettant d'assurer une remédiation, une gestion et une élimination sûres et respectueuses de l'environnement des déchets de cyanure.

### Consignateurs

Si le consignateur met en œuvre ses propres mesures de remédiation, il doit disposer de procédures appropriées détaillant la manière dont les activités telles que la récupération ou la neutralisation de solutions ou de solides, la décontamination des sols ou autres milieux contaminés et la gestion et/ou l'élimination des débris provenant du nettoyage du rejet seront menées.

Dans de nombreux cas, ni le consignateur ni les entités qui se chargent du transport du cyanure au sein de la chaîne d'approvisionnement ne seront directement impliqués dans le nettoyage et la remédiation d'un déversement de cyanure qui se produit pendant le transport ou le stockage provisoire. Il est probable que le nettoyage des rejets qui se produisent pendant le transport soit confié à des sous-traitants commerciaux de dépollution chimique. Lorsqu'il est prévu que des entreprises commerciales de dépollution chimique ou d'autres intervenants extérieurs fournissent ce service au sous-traitant, ces sous-traitants doivent être identifiés dans le Plan d'intervention d'urgence du consignateur ou dans d'autres documents afin qu'ils puissent intervenir dès que possible.

Les plans du sous-traitant visant la remédiation des rejets de cyanure pendant le transport et le stockage provisoire doivent être évalués dans le cadre des procédures de sélection et de supervision du consignateur.

L'auditeur devra passer en revue tous les éléments de remédiation inclus dans le Plan du sous-traitant ou dans d'autres documents et évaluer leur mise en œuvre par le biais des registres des rejets précédents et des interventions et/ou en menant une enquête auprès du personnel. L'auditeur devra examiner les procédures de sélection et de supervision du consignateur et les procédures de gestion et d'élimination de l'entreprise de remédiation afin de s'assurer que la remédiation est traitée de manière appropriée.

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 ?

### Transport routier

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 a pénétré les eaux de surface est à la fois nuisible et d'une efficacité limitée. Le Plan d'intervention d'urgence du transporteur ou toute autre documentation doit spécifiquement interdire leur utilisation



# ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

dans les eaux de surface. Si le transporteur fait appel à un sous-traitant commercial d'intervention d'urgence en cas de rejet dans les eaux de surface, les procédures d'intervention du sous-traitant doivent inclure cette même interdiction.

L'auditeur devra examiner les procédures du transporteur, ainsi que celles de tout sous-traitant commercial qui interviendrait, et mener une enquête auprès des opérateurs de véhicules, le cas échéant, afin de déterminer le respect de cette disposition.

## Consignateurs

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 a pénétré les eaux de surface est à la fois nuisible et d'une efficacité limitée. Le Plan d'intervention d'urgence du consignateur doit spécifiquement interdire leur utilisation dans les eaux de surface, de même que les plans d'intervention de tout sous-traitant commercial d'intervention d'urgence désigné par le consignateur pour une telle intervention. Le consignateur doit également disposer d'un système de surveillance pour s'assurer que les transporteurs de la chaîne d'approvisionnement sont conscients de cette exigence.

Les auditeurs devront examiner le plan d'intervention et la documentation du consignateur pour vérifier que le consignateur a informé les transporteurs faisant partie de sa chaîne d'approvisionnement de cette exigence.

## 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 visant à examiner et évaluer périodiquement l'adéquation du Plan et la mise en œuvre de ces dispositions ?

## Transport routier

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 visant à 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 devra évaluer le processus et sa mise en œuvre en examinant la documentation accompagnant toute modification apportée au Plan et par le biais d'enquêtes menées auprès du personnel approprié.

## Consignateurs

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 la forme du cyanure transporté ou des changements dans l'équipement de transport utilisé. Les consignateurs doivent avoir mis en





## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

place un processus leur permettant de s'assurer que le Plan d'intervention d'urgence est examiné, évalué et mis à jour, le cas échéant, pour tenir compte desdits changements. Dans le cadre de leurs procédures de sélection et de supervision, les consignateurs doivent évaluer si leurs sous-traitants disposent de telles procédures.

L'auditeur devra évaluer le processus d'examen du Plan du consignateur et sa mise en œuvre en passant en revue la documentation accompagnant toute modification apportée au Plan et par le biais d'enquêtes menées auprès du personnel approprié. Les auditeurs devront vérifier que le consignateur évalue si les composantes de sa chaîne d'approvisionnement mettent en œuvre un processus d'examen de leurs Plans d'intervention d'urgence.

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

### Transport routier

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 participer chaque année aux exercices d'intervention d'urgence qui simulent les expositions et les rejets liés au transport afin 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 d'intervention est approprié et si le personnel est correctement formé. La documentation écrite de ces évaluations doit être conservée et utilisée comme base pour tous les changements aux procédures, à l'équipement ou à la formation qui sont jugés nécessaires. L'auditeur devra examiner cette documentation et mener une enquête auprès du personnel applicable comme preuve de conformité à cette disposition.

### Consignateurs

Il n'existe pas de substitut à la formation d'intervention pratique pour familiariser le personnel avec les procédures nécessaires. Les consignateurs doivent mener ou participer chaque année aux exercices d'intervention d'urgence qui simulent les expositions et les rejets liés au transport au sein de leur chaîne d'approvisionnement afin qu'ils soient mieux préparés au cas où de tels incidents se produiraient. 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 conservée et utilisée comme base pour tous les changements aux procédures, à l'équipement ou à la formation qui sont jugés nécessaires.

L'auditeur devra examiner la documentation du consignateur concernant les exercices d'intervention d'urgence et mener une enquête auprès du personnel concerné pour vérifier le respect de cette disposition. Les procédures de sélection et de supervision du consignateur doivent être revues pour vérifier qu'elles tiennent compte de la mise en œuvre et de l'évaluation des exercices d'intervention d'urgence par les composantes de la chaîne d'approvisionnement.



## ORIENTATIONS RELATIVES À L'UTILISATION DU PROTOCOLE DE CONFORMITÉ DU TRANSPORT DE CYANURE

3. Existe-t-il une procédure d'évaluation et de révision du Plan d'intervention d'urgence après toute urgence liée au cyanure nécessitant sa mise en œuvre ? De tels examens ont-ils été menés ?

### Transport routier

Les procédures d'intervention d'un transporteur 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 toute évaluation et recommandation de révision du Plan doit être documentée. Les auditeurs devront déterminer si les plans d'intervention du transporteur comportent les procédures d'évaluation nécessaires et ils devront examiner la documentation de ces examens et révisions, le cas échéant.

### Consignateurs

Les consignateurs doivent examiner et évaluer leurs procédures d'intervention à la suite de tout incident déclenchant la mise en œuvre de leur Plan d'intervention d'urgence. Le Plan ou tout autre document de politique doit inclure un engagement pour ledit examen, et toute évaluation et recommandation de révision du Plan doit être documentée. Les procédures des transporteurs pour l'examen et l'évaluation de leurs Plans doivent être évaluées dans le cadre des procédures de sélection et de supervision du consignateur.

Les auditeurs devront déterminer le respect de cette disposition en examinant l'évaluation effectuée par le consignateur de son Plan à la suite d'exercices d'intervention d'urgence ou d'incidents nécessitant la mise en œuvre du Plan.

