

# TRANSPORT MARITIME DE GRANULÉS PLASTIQUES INDUSTRIELS (GPI)

NOTE DE POSITION



# MESSAGES CLÉS

Armateurs de France et ses adhérents sont engagés pour la prévention des pertes accidentelles de granulés plastiques industriels (GPI) et mettent en œuvre volontairement des pratiques permettant de mitiger ces risques.

**L'organisation et ses membres soutiennent l'application contraignante des recommandations de l'OMI** concernant l'étiquetage, le stockage, l'emballage des GPI (circulaire MEPC.1/909) ainsi qu'une mise en œuvre renforcée du protocole de nettoyage des pollutions par GPI élaboré par l'OMI.

L'association et ses adhérents sont en faveur de la création d'un code douanier spécifique (code SH) pour limiter les risques de perte de conteneurs de pellets.

La prévention des pertes accidentelles de GPI est de la **responsabilité de l'ensemble de la chaîne logistique**.

## DÉFINITION

Les granulés plastiques industriels (GPI), aussi désignés par l'appellation pellets de plastique (en anglais *plastic pellets*) sont une matière brute utilisée sous forme de

granulés de 2 à 5 mm pour produire des objets en plastique. Ils sont constitués de polymères et d'additifs chimiques.

## CONTEXTE

Ces marchandises sont transportées via différents modes (terrestre, maritime, aérien) avec des conditions de stockage et d'emballage variables (en sacs, en conteneurs ou en vrac). Une grande majorité des GPI sont classés comme produits non-dangereux, sauf les granulés dits «pré-expansés» qui présentent un potentiel inflammable. Ces marchandises ne sont donc pas soumises à des exigences uniformes au niveau international en matière de conditionnement, d'emballage, d'étiquetage ou de transport. Il existe des risques de pertes accidentelles des GPI lors des opérations de transport (Exemple : accident du MV X-Press Pearl en mai 2021). En raison des caractéristiques et des propriétés des GPI (solides, persistants, non-solubles, non émulsifiables, non dispersibles, non évaporants, non-biodégradables, non adhérents et majoritairement

flottants), le Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) identifie trois catégories d'impacts à de telles pertes dans le milieu marin<sup>1</sup> : des impacts physiques sur les habitats, des impacts écotoxicologiques pour les écosystèmes et des risques de transport d'espèces invasives. La circulaire « recommandations pour le transport de granulés de plastiques industriels par mer dans des conteneurs de fret» (MEPC.1/Circ.909) de l'OMI préconise certaines bonnes pratiques aux armateurs. **La proactivité des armateurs français, conscients des enjeux liés aux pollutions plastiques et sensibles aux problématiques de perte de conteneurs, les a conduits à mettre en œuvre volontairement ces bonnes pratiques avant la diffusion de la circulaire.**

## POSITIONS D'ARMATEURS DE FRANCE

Afin que les usages plus respectueux de l'environnement se multiplient et pour limiter les inégalités entre les transporteurs ainsi que les distorsions en cas d'incidents, Armateurs de France soutient l'application contraignante des recommandations de l'OMI.

**Le caractère obligatoire de la circulaire présenterait plusieurs avantages, dont l'amélioration de la sécurité maritime et l'homogénéisation des pratiques de transport tout en réduisant l'impact environnemental en cas d'incident ou de perte de conteneurs de GPI.**

1- Plaquette d'informations clés sur les granulés plastiques industriels du Cedre.

### **Les mesures concernent notamment :**

- L'interdiction du transport par vraquier des GPI ;
- Le conditionnement des GPI dans des emballages de bonne qualité et fermés afin d'éviter les pertes liées à une détérioration de ceux-ci ;
- L'identification des conteneurs transportant des GPI dans les informations liées au transport, notamment grâce à la création d'un code SH dédié ;
- L'envoi d'une requête spéciale d'arrimage par le chargeur ;
- Des restrictions de stockage afin d'imposer le stockage des conteneurs sous pontée si possible ou, à défaut, dans les zones abritées des ponts exposés.

### **Les adhérents d'Armateurs de France sont favorables à l'élaboration et à la diffusion d'un guide méthodologique précisant :**

- Les modalités pratiques de mise en œuvre de la circulaire ;
- Les mesures volontaires complémentaires pouvant être mises en œuvre par les armateurs français (routage météo, veille météorologique).

La création d'un code douanier spécifique (code SH) permettrait de limiter les risques de perte de conteneurs de pellets. Il rendrait possible le ciblage de la cargaison par les *transporteurs* lorsque des réservations sont effectuées. Ils seraient ainsi en mesure d'échanger avec les clients sur les conditions d'emballage et d'adapter les conditions de chargement.

Enfin, Armateurs de France souligne la responsabilité de l'ensemble de la chaîne logistique. Armateurs de France et ses adhérents considèrent que la prévention des pertes accidentielles de GPI est de la responsabilité de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (expéditeurs, chargeurs, transporteurs terrestres, armateurs et manutentionnaires).

Une meilleure information sur les marchandises transportées et des emballages renforcés sont en effet essentiels pour prévenir les pertes.

### **CONTACT**

**Pierre-Antoine Rochas**, Responsable  
Environnement, Sécurité, Sûreté & Ports  
d'Armateurs de France  
[pa-rochas@armateursdefrance.org](mailto:pa-rochas@armateursdefrance.org)

