TRANSPORT MARITIME DE GRANULÉS PLASTIQUES INDUSTRIELS (GPI)

NOTE DE POSITION

Armateurs de France

À RETENIR

Armateurs de France et ses adhérents sont engagés pour la prévention des pertes accidentelles de granulés plastiques industriels (GPI), par **une approche proactive et la mise en œuvre de bonnes pratiques** (notamment l'interdiction du transport en vrac, l'utilisation d'emballages de bonne qualité, le transport des conteneurs sous pontée, etc.).

L'organisation et ses membres soutiennent **la classification des GPI comme des marchandises dangereuses,** conformément aux dispositions du Code IMDG[1].

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

DEFINITION

Les granulés plastiques industriels (GPI), aussi désignés par l'appellation pellets de plastiques (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 les 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[2] : des impacts physiques sur les habitats, des impacts écotoxicologiques pour les écosystèmes et des risques de transports d'espèces invasives.

POSITIONS D'ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France et ses adhérents soutiennent les positions suivantes :

- Bonnes pratiques pour le transport maritime des granulés plastiques industriels : Pour prévenir toute perte ou dispersion des pellets, les armateurs français transportant des conteneurs mettent en œuvre des bonnes pratiques et s'attachent à renforcer le conditionnement et l'identification des conteneurs de GPI : ils exigent que ces marchandises soient conditionnées dans des emballages de bonne qualité et fermés de manière à éviter les pertes liées à une détérioration de ceux-ci. Les informations liées au transport devraient également identifier ces conteneurs comme transportant des GPI et une requête spéciale d'arrimage devrait être complétée par le chargeur. Lors du chargement de ses navires, le Groupe CMA CGM privilégie le stockage des

1- Code international pour le transport des matières dangereuses en colis.
2- Plaquette d'informations clés sur les granulés plastiques industriels du Cedre.

conteneurs contenant des GPI sous pontée, si possible, ou à défaut, dans les zones abritées des ponts exposés. Armateurs de France et ses adhérents soutiennent les travaux au niveau de l'Organisation maritime internationale pour rendre obligatoires ces bonnes pratiques, ainsi que l'interdiction du transport en vrac des GPI à bord des navires.

- Classification des granulés plastiques industriels : Armateurs de France et ses adhérents considèrent qu'une classification uniformisée au niveau international des granulés plastiques industriels comme matières dangereuses est nécessaire, conformément aux exigences du Code IMDG, dans la catégorie 9 « matières dangereuse du point de vue de l'environnement ». Cette classification rendra obligatoires des mentions dans les déclarations des marchandises qui permettront d'identifier précisément les marchandises et renforcer leurs conditions d'emballage ainsi que les précautions de chargement. Sans cette déclaration, il peut arriver que la désignation des marchandises par les chargeurs ne soit pas suffisamment précise, pouvant entrainer un risque pendant leur transport. Ces éléments complémentaires sont donc nécessaires à la mise en œuvre des bonnes pratiques soutenues par Armateurs de France et ses adhérents, en particulier le stockage sous pontée des conteneurs de GPI. À titre complémentaire, il pourrait être opportun qu'une catégorie du système harmonisé douanier international, dans le HS Code, désigne spécifiquement les GPI et facilite le contrôle et l'identification des conteneurs en amont des chargements.

- Responsabilité de l'ensemble de la chaîne logistique : Armateurs de France et ses adhérents considèrent que la prévention des pertes accidentelles de GPI est de la responsabilité de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (chargeurs, transporteurs terrestres et manutentionnaires) dont les armateurs sont un maillon.

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

CONTACT
Pierre-Antoine Rochas, Responsable sécurité-sûreté-ports d'Armateurs de France
pa-rochas@armateursdefrance.org

ENGAGEMENT DE SERVICE
QUALI'OP
REF. 166
AFNOR CERTIFICATION
www.afnor.org