Politika pro námořní dopravu

THE FUTURE IS YOU SOCIETE GENERALE

OBSAH

1. ÚVOD 3
2. PŮSOBNOST 3
3. ESG RIZIKA V ODVĚTVÍ NÁMOŘNÍ DOPRAVY 4
4. KONKRÉTNÍ ODVĚTVOVÉ E&S STANDARDY A INICIATIVY 4
5. PROCES IMPLEMENTACE A ZÁVAZEK 6
6. APLIKAČNÍ KRITÉRIA 7
7. ZVEŘEJNĚNÍ A AKTUALIZACE 9

1. ÚVOD

V rámci své politiky společenské odpovědnosti (Corporate Social Responsibility, CSR) a jako signatář Principů odpovědného bankovnictví (Principles for Responsible Banking) má Société Générale a její dceřiné společnosti („Skupina“) v úmyslu zohledňovat všechna environmentální a sociální (E&S) a správní (governance) hlediska spojená se všemi jejími činnostmi tak, aby lépe zvládala jejich dopady a podporovala dobrou praxi, a to s cílem neustálého zlepšování.

Skupina zveřejnila obecné zásady E&S, které stanoví celkový rámec jejího systému řízení E&S rizik pro odpovědné provádění jejích bankovních a finančních činností. V tomto rámci byly vypracovány jednak průřezové politiky řešící témata společná všem sektorům a také odvětvové politiky (Sector Policies), ve kterých se Skupina konkrétněji zaměřuje na ty sektory, ve kterých působí a které považuje z hlediska E&S rizik za citlivé.

Odvětví námořní dopravy bylo označeno jako jeden z těchto citlivých sektorů.

Skupina poskytuje řadu bankovních a finančních produktů a služeb do odvětví námořní dopravy. Odvětví mezinárodní námořní dopravy hraje významnou roli ve světovém obchodě a působí jako katalyzátor hospodářského rozvoje v místním i světovém měřítku. Námořní dopravu lze však také spojovat s celou řadou otázek E&S, jako jsou např. příspěvek ke klimatické změně emisemi skleníkových plynů během provozu lodí nebo E&S dopady spojené s likvidací lodí.

Skupina je ochotná nadále pro své klienty v tomto odvětví působit jako partner přinášející přidanou hodnotu a zároveň zajišťovat, aby tato její podpora byla poskytována odpovědně a promyšleně. Proto při zvažování poskytnutí bankovních a finančních produktů a služeb v odvětví námořní dopravy cílí na nejvyšší E&S standardy.

S tímto záměrem se Skupina ve spolupráci s globálním námořním fórem Global Maritime Forum stala jedním ze zakládajících signatářů Zásad Poseidon, Poseidon Principles, a připojila se tak k „lize“ tvořené významným počtem předních bank působících pro námořní dopravu. Cílem je podporovat nízkouhlíkovou budoucnost celosvětového odvětví námořní dopravy.

2. PŮSOBNOST

2.1. Geografická působnost

Tato politika pro odvětví námořní dopravy se uplatňuje celosvětově. Aplikační kritéria mohou zohledňovat odolnost státní správy zemí, v nichž se nachází infrastruktura, která je předmětem této sektorové.

2.2. Působnost v rámci činností skupiny

Tato sektorová politika se vztahuje na všechny konsolidované společnosti, nad nimiž Skupina uplatňuje výlučnou kontrolu.

Vztahuje se na tyto bankovní a finanční produkty a služby: úvěrové, dluhopisové a akciové trhy, záruky, poradenské služby.

2.3. Působnost v rámci činností v odvětví

Tato sektorová politika se vztahuje na klientské společnosti, které

- přímo působí v odvětví obchodní námořní dopravy včetně vlastníků lodí, rejdařů, správců lodí a nájemců lodí,
- působí v lodním stavitelství, opravách lodí a likvidaci lodí.

Sektorová politika námořní dopravy se vztahuje na osobní parníky, nákladní lodi převážející sypký náklad, tankery (ropa, plyn, chemikálie) a další jednoúčelové lodí a lodi v přístavních službách (včetně kabelových lodí, plovoucích bagrů, lodivodských člunů atd.). Týká se také plovoucích skladovacích jednotek pro těžbu uhlovodíků (plovoucí těžební, skladovací a vykládkové jednotky, FPSO a plovoucí skladovací jednotky, FSU).

Z působnosti této sektorové politiky jsou vyloučena vojenská plavidla a ponorky, neboť ty podléhají *ad hoc* předpisům. Týká se jich sektorová politika pro oblast obrany. Ani rybářské čluny do působnosti této politiky nespadají, avšak na rybářské činnosti se vztahuje politika zemědělství, lesnictví a potravinářství.

3. ESG RIZIKA V ODVĚTVÍ NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Demonstrativní výčet možných E&S a správních (governance) rizik, která Société Générale ve svém rámci řízení rizik zohledňuje, je uveden v obecných zásadách E&S (E&S general principles).

Při vyhodnocování činnosti korporátních subjektů v odvětví námořní dopravy bude zvláštní pozornost věnována těmto rizikům:

- Rizika nehod, v nichž figurují výrobky nebo chemikálie z nafty (únik, požár nebo výbuch)
- Nakládání s pevným odpadem včetně nebezpečného odpadu vznikajícího na lodích
- Nakládání s odpadní vodou a balastní (zátěžovou) vodou včetně znečištěné vody hromadící se na dně plavidla a oplachové vody k čištění nákladových nádrží
- Používání škodlivých protihnilobných nátěrů
- Emise skleníkových plynů (související s energetickou účinností) a další emise do ovzduší
- V relevantních případech pracovní a ekologické dopady činností v loděnicích a likvidaci plavidel
- Ochrana zdraví a bezpečnosti námořníků a cestujících
- Pracovní a zaměstnanecké podmínky námořníků
- Bezpečnostní otázky vyplývající z pirátství a terorismu
- Rizika dětské nebo nucené práce

Správní (governance) rizika jsou navíc řešena v rámci procesu Poznej svého zákazníka (Know Your Customer, KYC) a dalších procesů pro kontrolu dodržování předpisů (Compliance), aby byl zajištěn soulad Skupiny s příslušnými zákony a předpisy, včetně vylučovacích pravidel založených na mezinárodních sankcích.

4. KONKRÉTNÍ ODVĚTVOVÉ E&S STANDARDY A INICIATIVY

Skupina působí celosvětově, a proto se E&S předpisy a zákony, kterými se musí řídit klienti Skupiny, země od země a region od regionu liší. Skupina po svých klientech vyžaduje, aby se řídili právními předpisy příslušné země či regionu, a zároveň je povzbuzuje k uplatňování níže uvedených E&S standardů a iniciativ.

Řada institucí, obchodních sdružení v odvětví námořní dopravy a další organizace občanské společnosti si pro řešení E&S dopadů vyplývajících z činnosti v daném odvětví vytvořila své vlastní standardy a iniciativy[1]. Société Générale se při stanovování rámcových pravidel pro posuzování E&S rizik v odvětví námořní dopravy řídí těmito standardy a iniciativami:

[1] Tyto standardy a iniciativy mohou mít podobu mezinárodních úmluv, směrnic, norem, doporučení nebo metodik…

- **Úmluvy Mezinárodní námořní organizace (IMO)**
  - Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) a Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři, COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972), které stanoví standardy týkající se bezpečnosti. SOLAS zahrnuje i Kodex ISM (International Safety Management) (1993).
  - Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí, MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), 1973, 1978, 1997 a její přílohy obsahující požadavky na zabránění znečištění z lodí, které může být způsobeno nehodou nebo v průběhu běžného provozu.
  - Mezinárodní úmluva o připravenosti, zasahování a spolupráci v souvislosti s ropným znečištěním, OPRC (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990), Mezinárodní úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním, CLC (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) a Mezinárodní úmluva o zřízení Mezinárodního fondu pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním, FUND (International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992) a související fondy, které stanoví havarijní opatření v případě znečištění a mají za cíl přiměřenou kompenzaci za případné škody. Protokol o připravenosti, reakci a spolupráci při znečištění nebezpečnými a škodlivými látkami, tj. Protokol OPRC-HNS (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000) uvažuje rovněž další druhy nebezpečných látek.
  - Mezinárodní úmluva o nákladové značce CLL (International Convention on Load Lines, 1966, 2003), která stanoví omezení na ponor, do něhož je možné plavidlo naložit.
  - Mezinárodní úmluva o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech, AFS (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems), která zakazuje používání škodlivých organických sloučenin cínu v protihnilobných nátěrech na lodích.
  - Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků, STWC (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), 1978, 1995, která stanoví jednotné standardy způsobilosti pro námořníky.
  - Mezinárodní úmluva o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi, BWM (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004), jejímž účelem je bránit šíření škodlivých vodních organizmů přenášených balastní vodou z lodí mezi regiony.
  - Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí, Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (dosud nevstoupila v účinnost).
- **Další mezinárodní úmluvy a standardy relevantní pro toto odvětví**
  - Mezinárodní kodex bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, ISPS (The International Ship and Port Facility Security Code, 2002).
  - mezinárodní bezpečnostní průvodce ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals), týkající se bezpečnosti ropných tankerů a terminálů.
  - Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, a Rotterdamská úmluva o postupu předchozího souhlasu pro určité nebezpečné chemické látky a pesticidy v mezinárodním obchodu, Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade, které jsou relevantní pro plavidla převážející škodlivé látky, nebo v souvislosti s koncem životnosti plavidla.
  - Umluva ILO o práci na moři, ILO Maritime Labour Convention, 2006, která stanoví práva námořníků na slušné pracovní podmínky.

- Zásady Poseidon, Poseidon Principles (2019), jsou iniciativa, která je vedená finančními institucemi a poskytuje rámec pro zahrnutí klimatických faktorů do rozhodování o úvěrování za účelem prosazování dekarbonizace mezinárodní námořní dopravy v souladu se zásadami a ambicemi Mezinárodní námořní organizace (IMO).

V budoucnu budou vydávány nové předpisy a dobrovolné standardy. Skupina bude tento vývoj pozorně sledovat, při provádění své sektorové politiky v námořní dopravě se na nově vydané materiály bude odkazovat a v případě potřeby bude tuto politiku aktualizovat.

5. PROCES IMPLEMENTACE A ZÁVAZEK

5.1. Proces implementace

Korporátní subjekty, se kterými má Skupina vztahy, jsou sice povinny, aby si samy řídily E&S rizika spojená s jejich vlastními provozy a aby dodržovaly příslušné zákony a předpisy, přesto je pro Skupinu důležité si slučitelnost jejich činnosti s E&S závazky Skupiny vyhodnocovat.

Obecné zásady E&S stanoví hlavní rysy a procesy implementace systému řízení E&S rizik Skupiny. Rozhodnutí Skupiny vycházejí z veřejně dostupných informací a z informací, které má k dispozici od klienta. Na zajištění kvality a spolehlivosti těchto informací vynakládá Skupina přiměřené úsilí, avšak v souvislosti s těmito informacemi nepřijímá žádnou odpovědnost.

Byla definována tato tři aplikační kritéria:

Vylučovací E&S kritéria byla přijata za účelem vyloučit z činnosti Skupiny určité typy společností, účelových transakcí, služeb nebo finančních produktů.

Prioritní hodnoticí E&S kritéria jsou kritéria, pro která je v rámci posuzovacího procesu vyžadována konkrétní a systematická odpověď. Zjistí-li se během posuzování klienta, že tato kritéria nesplňuje, Skupina očekává, že klient v průběhu přiměřené doby učiní pozitivní kroky směřující k opuštění současné praxe. Tyto kroky mohou být formalizovány v akčních plánech nebo smluvních ustanoveních. V případě účelových transakcí spojených s projekty se očekává, že dosažení souladu s kritérii bude součástí přípravy projektu; v případě účelových poradenských služeb poskytovaných před přípravou projektu se hodnotí závazek klienta projekt připravit podle těchto kritérií.

Účelem **ostatních kritérií pro posouzení E&S** je zjistit další rizikové faktory v odvětví, které budou v rámci posouzení rovněž vzaty v úvahu a pomohou konkretizovat nejlepší praxi, kterou chce Skupina podporovat.

5.2. Závazek

Výsledky posouzení podle daných kritérií poskytnou Skupině průkazné podklady pro rozhodovací proces. V rámci implementační působnosti této politiky bude Skupina pracovat s těmi klienty, kteří příslušná E&S kritéria splňují nebo o

jejich splnění usilují.

V návaznosti na výsledek takového posouzení může Skupina některým společnostem poskytnutí bankovní či finanční služby nebo produktu odmítnout nebo se odmítne účastnit určitých transakcí, a to i v případě, že vylučovací kritéria definovaná v této sektorové politice nebudou aplikovatelná. Před odsouhlasením přijatelnosti klienta nebo transakce může Skupina také vyžadovat realizaci dodatečných opatření nebo může provést dodatečnou kontrolu *due diligence*.

Zejména je posuzování korporátních klientů a transakcí v odvětví námořní dopravy také vedeno závazkem přijatým Skupinou prostřednictvím Zásad Poseidon: tedy zveřejňovat uhlíkovou intenzitu svého portfolia námořní dopravy a měřit jeho soulad s cílem IMO snížit do roku 2050 celkové roční emise skleníkových plynů v odvětví námořní dopravy alespoň o 50 % oproti roku 2008. Výsledky Société Générale jsou zveřejňovány v každoroční klimatické zprávě Skupiny, Group Climate disclosure.

6. APLIKAČNÍ KRITÉRIA

Na základě analýzy iniciativ uvedených v kap. 4 a s využitím nejlepší praxe multilaterálních organizací a dalších finančních institucí stanovila Skupina níže uvedená E&S kritéria a zahrnula je do svých rozhodovacích procesů při zvažování poskytnutí bankovních a finančních produktů a služeb do odvětví námořní dopravy.

Klientské společnosti působící v ropném průmyslu a plynárenství (a související účelové transakce, produkty a služby zahrnující např. ropné tankery, plavidla LNG, plovoucí těžební, skladovací a vykládkové jednotky FPSO a plovoucí skladovací jednotky FSU) navíc spadají do působnosti Sektorové politiky pro odvětví ropného průmyslu a plynárenství. Klientské společnosti působící v oblasti energetického uhlí (a související účelové transakce, produkty a služby) spadají rovněž do působnosti Sektorové politiky energetického uhlí. Příslušná kritéria uvedených sektorových politik se uplatní nad rámec níže uvedených kritérií.

6.1. Klientská kritéria

Prioritní kritéria

Skupina při posouzení firemních E&S záležitostí klienta působícího v tomto odvětví zvažuje tato kritéria:

- Zda klientská společnost zavedla opatření na řízení E&S rizik, která odpovídají dopadům těchto rizik a zejména řeší
    - ochranu zdraví a bezpečnosti,
    - dopady na biodiverzitu,
    - dopady na lidská práva s konkrétním uvážením pracovních práv, jak jsou definována v úmluvách Mezinárodní organizace práce (ILO).
- Pro vlastníky lodí, zda má klientská společnost politiku recyklace k minimalizaci E&S rizik spojených s likvidací plavidel, včetně pracovních podmínek a environmentálních dopadů.
- Pro vlastníky lodí, zda klientská společnost plní tyto požadavky úmluv IMO:
    - Mezinárodní kodex bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS), od IMO,
    - Mezinárodní úmluva o kontrole balastní vody a sedimentů z lodí a nakládání s nimi (BWM),
    - Celosvětový limit na síru 2020, od IMO (2020 IMO Global Sulphur Limit).

- Pro vlastníky lodí, zda klientská společnost zveřejňuje své emise skleníkových plynů.

Ostatní kritéria

Skupina při posouzení firemních E&S záležitostí klienta, který je vlastníkem lodí, zvažuje rovněž tato kritéria:

- Zda klientská společnost každoročně vykazuje své výsledky v oblasti E&S.
- Pro vlastníky lodí, zda má klientská společnost zavedenou politiku zohledňující příslušné mezinárodní úmluvy včetně těch, které ještě nenabyly účinnosti, jako je např. Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí.
- Pro vlastníky lodí, zda má klientská společnost firemní strategii snižování emisí skleníkových plynů a stanovila si kvantitativní cíle týkající se jejího souladu s cíli IMO v oblasti snižování emisí.

6.2. Kritéria pro účelové transakce, produkty a služby

Vylučovací kritéria

Skupina neposkytne účelové finanční transakce, produkty a služby v případě těchto podkladových činností:

V případě plavidel

- Plavidla od data dodání neklasifikovaná členem mezinárodní asociace klasifikačních společností (International Association of Classification Societies, IACS), která provádí pravidelná odborná šetření k ověření souladu se svými zveřejněnými kritérii a všemi platnými mezinárodními úmluvami jménem státu vlajky
- Plavidla od data dodání nepojištěná členem Mezinárodní skupiny P&I klubů (International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs)
- Plavidla provozovaná pod kteroukoli vlajkou na černých listinách vedených státními orgány pro dozor nad přístavy, účastnících se sdružení států Pařížského Memoranda o porozumění (Paris MoU) a Tokijského Memoranda o porozumění (Tokyo MoU)
- Plavidla určená pro arktickou ropu, ropné písky a přepravu uhlí
- Ropné tankery, které nemají dvojitý trup

V případě zařízení na stavbu, opravy a likvidaci lodí

- Loděnice nacházející se na místě zařazeném na seznam světového dědictví UNESCO, na místě spadajícím pod Ramsarskou úmluvu o mokřadech, na místě ve vnitrostátně chráněné oblasti (IUCN kategorie I-IV) nebo na místech stanovených Aliancí pro nulový zánik, *Alliance for Zero Extinction*
- Provoz s podstatným negativním dopadem na výjimečnou světovou hodnotu světových památek

Prioritní kritéria

Skupina při posuzování účelové transakce, produktu nebo služby v tomto odvětví z hlediska E&S hodnotí tato kritéria:

Plavidla jako podkladová aktiva

- Zda byla zavedena politika cílící na soulad s doporučeními IMO a zejména zajišťující
    - nepoužívání škodlivých protihnilobných systémů (jak jsou popsány v úmluvě AFS),
    - zavádění přiměřených postupů umožňujících sdělování relevantních informací Mezinárodní námořní organizaci v souvislosti s údaji o spotřebě pohonných hmot a emisích skleníkových plynů (úmluva MARPOL).
- Zda se shromažďují a do Société Générale zasílají informace umožňující výpočet ročního koeficientu účinnosti (*Annual Efficiency Ratio*) plavidel, jak je uvedeno v Zásadách Poseidon.
- V případě plavidel z druhé ruky, zda z vyhodnocení níže uvedených aspektů byly vyvozeny pozitivní závěry:
    - věk plavidla v porovnání s jeho užitečnou životností,
    - historie údržby plavidla,
    - historie působení jeho provozovatele,
    - energetická účinnost plavidla při uvážení ukazatelů IMO, v případě potřeby s realizací mitigačního plánu.

Zařízení na stavbu, opravy a likvidaci lodí jako podkladová aktiva

- Zda má klient níže uvedené politiky související s projektem:
    - protihnilobné barvy a nakládání se souvisejícím odpadem,
    - v případě jeho působení v činnostech likvidace plavidel, politika recyklace odpadu.
- V případě, kdy se činnosti spojené s transakcí nebo službou realizují uvnitř nebo s potenciálním podstatným dopadem na klíčové oblasti biodiverzity nebo na chráněné oblasti, zda bylo provedeno externí posouzení případných dopadů na biodiverzitu a navázané služby ekosystému. Posouzení musí prokázat, že
    - klient naplňuje strategii zmírňování škod, která dává prioritu snaze předcházet nebo se vyhnout negativním dopadům na biodiverzitu; další v pořadí je tyto vlivy minimalizovat a redukovat, napravit je a nakonec je vyvážit nebo kompenzovat, a to s cílem zabránit čistému úbytku biodiverzity a pokud možno naopak dosáhnout zisku biodiverzity,
    - v relevantních případech dochází k projednávání s místní populací a s dalšími zainteresovanými osobami (*stakeholders*).

  V případě, kdy se činnosti realizují uvnitř nebo s potenciálním podstatným dopadem na chráněnou oblast neuvedenou ve vylučovacích kritériích, musí být předložen důkaz, že realizace je právoplatně povolena a v souladu s případnými regulatorními plány pro správu těchto oblastí.
- Zda má klient politiku související s projektem k zajištění pracovních práv, jak jsou definována v úmluvách Mezinárodní organizace práce (ILO).
- Zda byl vypracován plán ochrany zdraví a bezpečnosti.
- Zda došlo k zapojení místních zainteresovaných stran a v případě nutnosti k zavedení procesu Informovaného projednání a účasti (*Informed Consultation and Participation* (ICP)). V případě vlivu na původní obyvatele a za okolností uvedených ve standardu výkonnosti *IFC Performance Standard 7* zda byl díky ICP včas zajištěn jejich svobodný, předběžný a informovaný souhlas (*Free, Prior and Informed Consent* (FPIC)).

Na transakce a služby spadající do rámce této iniciativy Skupina uplatňuje Zásady Equator (Equator Principles). Výše uvedená kritéria se uplatňují ve spojení nebo nad rámec základních standardů této iniciativy.

7. ZVEŘEJNĚNÍ A AKTUALIZACE

Tato sektorová politika vstupuje v platnost dnem zveřejnění a vztahuje se na všechny služby Skupiny poskytované od tohoto data, s výjimkou již dříve existujících obchodních závazků a příležitostí, které již dospěly do pokročilé fáze vyjednávání.

Tato sektorová politika se může během doby měnit, a to v souladu s vývojem právních a regulatorních předpisů a také v důsledku jednání mezi Skupinou a jejími jednotlivými zainteresovanými osobami (stakeholdery). Skupina si proto vyhrazuje právo tuto sektorovou politiku kdykoli pozměnit. Aktualizované verze sektorové politiky budou zveřejněny na webových stránkách Skupiny, kde jsou také dostupné obecné zásady E&S, průřezové politiky E&S a další sektorové E&S politiky.

Tento dokument nelze vykládat jako smluvní závazek.

Tato sektorová politika byla sepsána ve francouzském a anglickém jazyku. Anglická verze je volný překlad.