

POLITIQUE SECTORIELLE



NAVIRES

1. INTRODUCTION	2
2. ENGAGEMENT	2
3. GESTION DU RISQUE	2
4. STANDARDS ET CRITÈRES SPÉCIFIQUES AU SECTEUR	3
5. CHAMP D'APPLICATION	5
6. PROCÉDURES D'APPLICATION	5
7. CALENDRIER – RÉVISION	6

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de sa politique de Responsabilité Sociale et Environnementale, Société Générale (la « Banque »), entend prendre en compte au sein de son groupe les enjeux environnementaux et sociaux (E&S) dans l'exercice de ses métiers, afin de mieux maîtriser l'impact de ses activités et promouvoir de bonnes pratiques dans un souci d'amélioration continue. La Banque a ainsi défini des Principes Généraux E&S qui fixent des normes et paramètres majeurs pour un engagement responsable dans l'ensemble de ses activités bancaires et financières. Ce cadre général est complété par des Politiques Transversales abordant des problématiques E&S communes à l'ensemble des secteurs d'activité, ainsi que par des Politiques Sectorielles dans lesquelles la Banque examine plus spécifiquement certains secteurs identifiés comme sensibles et dans lesquels elle joue un rôle actif. Le secteur des Navires de Commerce a été identifié comme tel.

Société Générale fournit un ensemble de services bancaires et financiers au secteur des Navires de Commerce. Ce secteur joue un rôle primordial dans les échanges commerciaux internationaux et est généralement considéré comme une alternative efficace à d'autres moyens de transport d'un point de vue énergétique. La Banque souhaite être un partenaire de référence pour ses clients dans ce secteur, tout en s'assurant que son soutien est donné d'une manière responsable et réfléchie. C'est pourquoi la Banque souhaite que les standards correspondant aux meilleures pratiques E&S soient appliqués lorsqu'il s'agit de fournir des services bancaires et financiers au secteur des Navires de Commerce.

2. ENGAGEMENT

Société Générale s'engage à intégrer l'évaluation des impacts E&S potentiels associés aux activités de ses clients dans ses processus décisionnels. La Banque travaillera avec les clients qui répondent ou visent à répondre à ses propres normes E&S. Société Générale prendra les mesures appropriées si ces normes ne sont pas respectées ou si le client ne vise plus à répondre à ces normes.

La présente Politique Sectorielle pourra être adaptée, en fonction des évolutions législatives, réglementaires et des échanges entre la Banque et ses différentes parties prenantes.

3. GESTION DU RISQUE

S'il revient aux clients de la Banque de contrôler les risques associés à leurs activités, il est important que Société Générale évalue la cohérence des engagements vis-à-vis de ses clients avec les principes E&S de la Banque.

Lors de l'évaluation de l'activité des clients et/ou d'opérations dans ce secteur, les aspects suivants font l'objet d'une attention particulière :

- Mesures assurant la sécurité du personnel marin et de la cargaison ;
- Conditions d'emploi et de travail du personnel marin ;
- Risques d'accident impliquant des produits pétroliers ou chimiques (déversement, incendie, explosion) ;
- Gestion des déchets solides, y compris les déchets dangereux produits sur les navires ;
- Gestion des eaux usées et de ballast, y compris les eaux de cale, et eaux de lavage de cuves ;
- Utilisation de systèmes antisalissure ;
- Gaz à effet de serre (liés à l'efficacité énergétique du navire) et autres émissions gazeuses ;

- Difficultés à assurer la sécurité du fait d'actions de piraterie ou de terrorisme ; et

Le cas échéant, impacts environnementaux et risques pour les travailleurs des chantiers navals et des activités de démantèlement.

4. STANDARDS ET CRITÈRES SPÉCIFIQUES AU SECTEUR

Les activités de Société Générale étant internationales, les lois et réglementations E&S auxquelles sont soumis ses clients varient d'un pays à un autre ou d'une région à une autre. Société Générale demande à ses clients de se conformer au minimum aux lois et réglementations E&S de chacun des pays dans lesquels ils opèrent, tout en les encourageant à mettre en œuvre les normes E&S de la Banque.

Un certain nombre d'organisations internationales, ainsi que d'associations professionnelles de l'industrie du transport maritime ont développé des standards et initiatives¹ afin de gérer au mieux les impacts E&S des activités de leur secteur. Par nature international, ce secteur est régulé par des conventions dont les plus importantes ont été développées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui est l'agence spécialisée des Nations Unies pour la sécurité du transport maritime et la prévention de la pollution marine par les navires. Les standards et initiatives énumérés ci-après guident l'évaluation E&S de Société Générale dans le secteur des Navires de Commerce :

- Conventions OMI :
 - SOLAS ([Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1974](#)) et COLREG ([Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972](#)) qui définissent les normes de sécurité. SOLAS a intégré le Code ISM (Code International de Gestion de la Sécurité, 1993).
 - MARPOL ([Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires, 1973/1978](#)) et ses annexes qui explicitent les exigences en vue de prévenir la pollution par les navires du fait d'accidents ou au cours d'opérations de routine.
 - OPRC ([Convention Internationale sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990](#)), CLC ([Convention Internationale sur la responsabilité Civile pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures, 1969](#)) et FIPOI ([Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992](#)) et autres fonds d'indemnisation, qui établissent les mesures d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et visent à une indemnisation juste pour d'éventuels dommages. Le protocole OPRC-HNS ([Protocole pour la Préparation, l'Intervention et la Coopération face à des pollutions accidentelles par des Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses, 2000](#)) traite des autres types de produits dangereux.
 - CLL ([Convention Internationale sur les Lignes de Charge, 1966, 2003](#)) qui limite le chargement autorisé d'un navire.
 - AFS ([Convention Internationale pour le contrôle des systèmes antisalissure, 2001](#)) qui interdit l'utilisation des composés organo-stanniques dans les peintures antisalissure des navires.
 - STCW ([Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, 1995](#)) qui établit des normes de compétence harmonisées pour les gens de mer.

¹ Ces standards et initiatives peuvent prendre la forme de conventions, directives, normes, recommandations ou lignes directrices...

- BWM² ([Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast](#), 2004) qui vise à prévenir la dissémination d'organismes aquatiques transportés dans les eaux de ballast d'une région à une autre.
- La [Convention Internationale de Hong Kong pour un recyclage des navires sûr et respectueux de l'environnement](#)³, 2009.
- Autres conventions ou standards pertinents pour ce secteur :
 - ISPS (Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires, 2002).
 - ISGOTT (Guide International de Sécurité pour les Pétroliers et Terminaux).
 - [Convention de Bâle](#) sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières des Déchets Dangereux et de Leur Elimination et la [Convention de Rotterdam](#) sur le Consentement Préalable en Connaissance de Cause applicable à certains Produits Chimiques Dangereux faisant l'objet d'un Commerce International, pour ce qui a trait au transport de substances dangereuses par des navires ou dans le contexte de leur fin de vie.
 - La Convention OIT 147 sur la marine marchande (1976), amenée à être remplacée par la [Convention du Travail Maritime](#) (2006) quand celle-ci prendra effet.

À partir de l'analyse de ces recommandations et des meilleures pratiques des institutions financières et multilatérales, et reconnaissant que ce secteur se caractérise par un système de responsabilité et d'expertise technique impliquant les secteurs public et privé (Etat du pavillon, autorités portuaires, sociétés de classification, compagnies d'assurance), Société Générale a défini les critères E&S suivants, qui sont intégrés à son processus de décision pour la fourniture de services bancaires et financiers dans le secteur des Navires de Commerce :

a. Critères clients

Les clients sont encouragés à appliquer les meilleures pratiques E&S du secteur, et en particulier à :

- Viser les notations de classe environnementale délivrées par les sociétés de classification pour une performance environnementale allant au-delà des exigences internationales ;
- Mettre en place une stratégie d'entreprise de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Si applicable, mettre en œuvre les exigences des Conventions de l'OMI avant leur entrée en vigueur, notamment la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast et la Convention Internationale de Hong Kong pour un recyclage des navires sûr et respectueux de l'environnement.

b. Critères transactions dédiées

Lors de l'évaluation E&S d'une transaction dans ce secteur⁴, Société Générale a les demandes suivantes :

- Le navire est classé par un membre de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (AISC) qui conduit des audits techniques périodiques pour vérifier la conformité avec ses critères publiés et, au nom de l'Etat du pavillon, avec les conventions internationales applicables ;
- Le navire n'est pas immatriculé dans un Etat apparaissant sur les listes noires élaborées par les Autorités Portuaires des Etats participant aux Memoranda d'Entente de Paris et Tokyo ;

² Non encore entrée en vigueur

³ Non encore entrée en vigueur

⁴ Nouveau financement d'un navire de commerce maritime

- Le navire est assuré par un membre du Groupe International des Clubs Protection et Indemnités (P&I) ;
- Le navire a moins de 15 ans au moment de la mise en place du financement (pour le financement de navires de seconde main⁵) ;
- Le pétrolier est doté d'une double-coque⁶.
- Les mesures adoptées par l'OMI pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires⁷ sont mises en œuvre si applicables. Elles incluent :
 - un indice d'efficacité énergétique pour les navires neufs ; et
 - un plan de gestion de l'efficacité énergétique visant à contrôler et à améliorer la performance du navire vis à vis des émissions de gaz à effet de serre.

L'ensemble de ces critères, complété par les critères définis dans les Principes Généraux E&S et les Politiques Transversales, compose le cadre E&S utilisé par Société Générale pour envisager sa participation à des opérations dans ce secteur.

5. CHAMP D'APPLICATION

Le champ d'application de cette Politique Sectorielle couvre l'ensemble des opérations bancaires et financières fournies par les entités du groupe Société Générale à ses clients actifs dans le secteur des Navires de Commerce, y compris les armateurs, opérateurs et affréteurs, ainsi que les clients actifs dans la construction navale et le démantèlement de navires.

Les financements associés à l'utilisation de navires pétroliers et méthaniers, ainsi que de navires de production, de stockage et de déchargement (Floating Production Storage and Offloading – FPSOs) ou de navires de stockage en mer (Floating Storage Unit – FSUs) sont en outre dans le périmètre de la Politique Sectorielle Pétrole et Gaz.

6. PROCÉDURES D'APPLICATION

Comme établi dans les Principes Généraux E&S, Société Générale intègre l'évaluation des risques et des impacts E&S potentiels dans ses processus décisionnels au niveau d'une part de la connaissance du client, et d'autre part des opérations lorsque cela s'avère nécessaire.

La mise en place de ces procédures tiendra compte de la significativité des risques et pourra être modulée selon les pays.

Les décisions de la Banque sont prises sur la base des informations mises à sa disposition. Société Générale met tous les moyens raisonnables en œuvre pour s'assurer de la qualité et de la fiabilité de ces informations.

⁵ Pour les Unités Flottantes de Production, Stockage et Déchargement (FPSO) et pour les Unités Flottantes de Stockage (FSU), la date de conversion sera considérée.

⁶ Pour les Unités Flottantes de Production, Stockage et Déchargement et pour les Unités Flottantes de Stockage, Société Générale exigera la conformité au texte de l'OMI "Guideline for Application of MARPOL Annex I Requirements to FPSOs and FSUs" (MEPC), Circ. 406 qui établit que dans certaines situations, l'utilisation d'un pétrolier à simple coque converti en FPSO est acceptable.

⁷ Les mesures d'efficacité énergétique pour les navires sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2013 (nouveau chapitre 4 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL).

7. CALENDRIER – RÉVISION

La Politique Sectorielle Navires de Commerce s'applique à toute opération mise en place postérieurement à cette publication.

Des procédures seront mises en place en tant que de besoin, progressivement dans l'ensemble de la Banque pour intégrer ces exigences dans les processus habituels de décision de la Banque. Des mécanismes de révision en permettront une amélioration continue.

Société Générale se réserve le droit de faire évoluer à tout moment cette Politique Sectorielle. Ce document ne peut pas être interprété comme un engagement contractuel.

Les mises à jour seront publiées sur le [site web de Société Générale](#), où sont également disponibles les Principes Généraux E&S et l'ensemble des Politiques Transversales et Sectorielles.

La présente Politique Sectorielle est établie en français, les versions dans d'autres langues en sont de simples traductions.