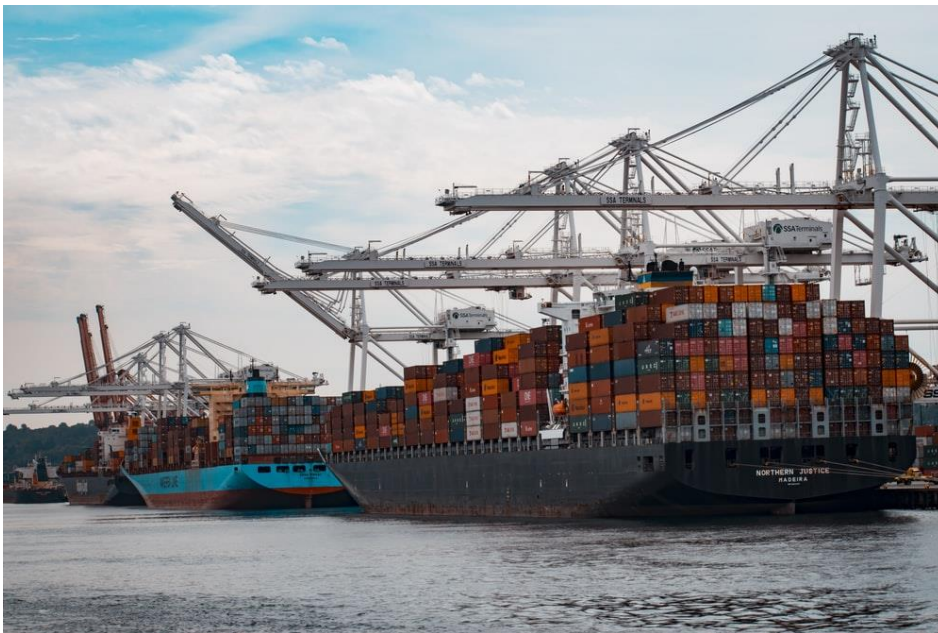


# Politique sectorielle Transport maritime

---



# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PÉRIMÈTRE.....</b>	<b>3</b>
2.1. Périmètre géographique.....	3
2.2. Périmètre des activités du Groupe .....	3
2.3. Périmètre des activités sectorielles.....	3
<b>3. RISQUES ESG LIÉS AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME .....</b>	<b>4</b>
<b>4. STANDARDS ET INITIATIVES E&amp;S SECTORIELS.....</b>	<b>4</b>
<b>5. PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE ET ENGAGEMENT.....</b>	<b>6</b>
5.1. Processus de mise en œuvre.....	6
5.2. Engagement .....	6
<b>6. CRITÈRES D'APPLICATION.....</b>	<b>7</b>
6.1. Critères applicables aux clients.....	7
6.2. Critères applicables aux transactions, produits et services dédiés.....	8
<b>7. COMMUNICATIONS ET MISES À JOUR .....</b>	<b>10</b>

# 1. Introduction

---

Dans le cadre de sa politique de Responsabilité Sociale d'Entreprise, et en tant que signataire des Principes pour une banque responsable, Société Générale et ses filiales (le Groupe) entendent prendre en compte les enjeux environnementaux, sociaux (E&S) et de gouvernance, associés à l'ensemble de leurs activités, pour mieux en maîtriser l'impact et promouvoir les bonnes pratiques, dans un objectif d'amélioration continue.

Le Groupe a publié des principes généraux E&S qui définissent le cadre global de son système de gestion des risques E&S pour un engagement responsable dans le cadre de ses activités bancaires et financières.

Dans ce cadre, le Groupe a élaboré des déclarations transversales abordant les enjeux communs à tous les secteurs dans lesquels il est présent, ainsi que des politiques sectorielles qui ciblent certains secteurs plus sensibles d'un point de vue E&S et dans lesquels le Groupe joue un rôle actif.

Le secteur du Transport maritime fait partie de ces secteurs sensibles.

Le Groupe fournit un ensemble de produits et services bancaires et financiers au secteur du Transport maritime. Ce dernier joue en effet un rôle très important dans le commerce mondial et constitue un catalyseur du développement économique, tant au niveau local qu'au niveau mondial. Néanmoins, des risques E&S peuvent parfois y être associés, tels que la contribution au changement climatique du fait des émissions de gaz à effet de serre liées à l'opération des navires, ou les impacts E&S liés à leur démantèlement.

Le Groupe souhaite rester un partenaire de référence pour ses clients de ce secteur, tout en s'assurant que son soutien est donné de manière responsable et réfléchi. C'est pourquoi le Groupe entend respecter les standards E&S les plus stricts concernant son offre de produits et services bancaires et financiers au secteur du Transport maritime.

À cet effet, le Groupe a été l'un des signataires fondateurs des [Principes de Poséidon](#), en collaboration avec le Forum Maritime Mondial (Global Maritime Forum), et avec un grand nombre de banques de premier plan du secteur du Transport maritime, dans le but de promouvoir un avenir peu carboné pour le secteur mondial du Transport maritime.

## 2. PÉRIMÈTRE

---

### 2.1. Périmètre géographique

La politique relative au secteur du Transport maritime s'applique à l'échelle mondiale. Les critères d'application peuvent tenir compte de la robustesse du cadre de gouvernance des pays hébergeant les infrastructures concernées par la présente politique.

### 2.2. Périmètre des activités du Groupe

Cette politique sectorielle s'applique à toutes les entreprises consolidées sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle exclusif.

Elle s'applique aux produits et services bancaires et financiers suivants : crédit, marchés de dette et de capitaux, garanties et prestations de conseil.

### 2.3. Périmètre des activités sectorielles

Cette politique sectorielle s'applique aux entreprises clientes :

- Directement impliquées dans le secteur du commerce maritime, notamment les armateurs, les opérateurs des navires, les gestionnaires de navires et les affréteurs.
- Impliquées dans des activités de construction, de réparation et de démantèlement de navires.

La politique du secteur du Transport maritime s'applique aux paquebots, les vraquiers, navires citernes (transport de pétrole brut, gaz ou produits chimiques) et d'autres navires à usage spécial ou de service portuaire (y compris les câbliers, les dragueurs, les navires-pilotes etc.). Elle s'applique également aux unités flottantes de stockage d'hydrocarbures (*Floating Production Storage and Offloading* - FPSO et *Floating Storage Unit* - FSU).

Les navires et sous-marins militaires sont exclus du champ d'application de cette politique sectorielle en raison des réglementations ad hoc auxquelles ils sont soumis, et sont couverts par la politique sectorielle Défense. Les bateaux de pêche ne sont pas non plus couverts par la présente politique, mais les activités de pêche sont dans le champ de la politique sectorielle Agriculture industrielle, agro-alimentaire et exploitation forestière.

### 3. RISQUES ESG LIÉS AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Une liste non exhaustive des risques E&S et de gouvernance pris en compte par Société Générale dans son système de gestion des risques figure dans les principes généraux E&S.

Lors de l'évaluation de l'activité des entreprises opérant dans le secteur du Transport maritime, les risques suivants font l'objet d'une attention particulière :

- Risques d'accidents impliquant des produits pétroliers ou chimiques (déversement, incendie ou explosion).
- Gestion des déchets solides, y compris les déchets dangereux produits dans les navires.
- Gestion des eaux usées et des eaux de ballast, y compris les eaux de cale et les eaux de lavage de cuves.
- Utilisation de revêtements antisalissures nocifs.
- Gaz à effet de serre – GES (liés à l'efficacité énergétique du navire) et autres émissions atmosphériques.
- Le cas échéant, risques professionnels et environnementaux des chantiers navals et des activités de démantèlement des navires.
- Gestion de la santé et de la sécurité du personnel marin et des passagers.
- Conditions de travail et d'emploi du personnel marin.
- Difficultés à assurer la sécurité du fait d'actions de piraterie ou de terrorisme.
- Risques de travail des enfants ou de travail forcé.

Par ailleurs, les risques de gouvernance sont gérés dans le cadre des procédures 'Know Your Customer' (KYC) et autres processus de mise en conformité afin de s'assurer que le Groupe respecte les lois et réglementations applicables, y compris via des exclusions fondées sur des sanctions internationales.

### 4. STANDARDS ET INITIATIVES E&S SECTORIELS

Dans la mesure où le Groupe opère à l'international, les lois et réglementations E&S que ses clients doivent respecter varient d'un pays à l'autre ou d'une région à l'autre. Le Groupe demande à ses clients de respecter les lois et réglementations de chaque pays ou région où ils opèrent, tout en les invitant à appliquer les standards et initiatives E&S énumérés ci-dessous.

Un certain nombre d'organes institutionnels, associations professionnelles du secteur du Transport maritime, et organisations de la société civile ont développé des normes et initiatives<sup>1</sup> abordant les impacts E&S des activités du secteur. Les normes et initiatives énumérées ci-après ont permis à Société Générale de définir le cadre d'évaluation E&S applicable au secteur du Transport maritime :

- **Conventions de l'Organisation maritime internationale (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 établissent des normes en matière de sécurité. La convention SOLAS a intégré le code ISM (*International Safety Management*) (1993).
  - MARPOL ([Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires, 1973/1978/1997](#)) et ses annexes, qui contiennent des exigences visant à prévenir la pollution que les navires peuvent générer, soit accidentellement, soit au cours d'opérations de routine.
  - OPRC ([Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coordination en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990](#)), CLC ([Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969](#)) et FUND ([Convention internationale portant création d'un Fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992](#)) et des fonds connexes, qui établissent des mesures d'urgence en cas de pollution et visent une indemnisation adéquate des dommages potentiels. Protocole OPRC-HNS ([Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuse, 2000](#)) qui couvre également d'autres types de substances dangereuses.
  - CLL ([Convention internationale sur les lignes de charge, 1966, 2003](#)) qui fixe des limites au tirant d'eau auquel un navire peut être chargé.
  - AFS ([Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles](#)), qui interdit l'utilisation de composés organostanniques nocifs dans les peintures antisalissures utilisées sur les navires.
  - STCW ([Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille pour les gens de mer, 1978, 1995](#)) qui établit des normes de compétence uniformes pour les marins.
  - BWM ([Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004](#)) qui vise à empêcher la propagation d'organismes aquatiques nuisibles transportés par les eaux de ballast des navires d'une région à une autre.
  - La [Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009](#) (pas encore en vigueur)
- **Autres conventions ou normes internationales pertinentes pour le secteur**
  - ISPS ([Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, 2002](#)).
  - ISGOTT ([Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux](#)).
  - [La Convention de Bâle](#) sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et la [Convention de Rotterdam](#) sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable dans le cas de certains produits chimiques et pesticides dangereux, qui font l'objet d'un commerce international. Ces deux conventions concernent les navires transportant des substances nocives, mais aussi la fin de vie de ceux-ci.
  - [OIT Convention du travail maritime, 2006](#), qui définit les droits des marins, et permet de leur garantir des conditions de travail décentes.

---

<sup>1</sup> Ces normes et initiatives peuvent se présenter sous la forme de conventions, de directives, de normes, de recommandations ou de lignes directrices...

- Les [Principes de Poséidon](#) (2019), une initiative menée par des institutions financières, qui définit un cadre permettant l'intégration des considérations climatiques dans les décisions de prêt afin de promouvoir la décarbonation du transport maritime international, conformément aux politiques et aux aspirations de l'OMI.

De nouvelles règles et normes volontaires seront développées à l'avenir. Le Groupe surveillera attentivement ces développements, les utilisera comme références pour mettre en œuvre sa politique E&S applicable au secteur du Transport maritime et pour l'actualiser si nécessaire.

## 5. PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE ET ENGAGEMENT

---

### 5.1. Processus de mise en œuvre

Il incombe aux entreprises auxquelles le Groupe est lié de gérer les risques E&S afférents à leurs activités et de respecter les lois et réglementations applicables. Cela étant, il est important pour le Groupe d'évaluer la compatibilité de ses activités avec ses engagements E&S.

Les principes généraux E&S définissent les principales caractéristiques et les modalités de mise en œuvre du système de gestion des risques E&S du Groupe. Le Groupe prend ses décisions sur la base des informations mises à sa disposition, ou sur la base des informations rendues disponibles par le client. Il met en œuvre tous les moyens raisonnables pour garantir la qualité et la fiabilité de ces informations, mais décline toute responsabilité en ce qui concerne ces informations.

Trois types de critères d'application des politiques ont été définis.

### 5.2. Engagement

Les résultats de l'évaluation à l'aune des différents critères permettront au Groupe de prendre ses décisions sur la base d'éléments factuels. Le Groupe collaborera avec les clients entrant dans le périmètre d'application de la politique qui remplissent les critères E&S applicables ou qui visent à les satisfaire.

Le Groupe se réserve le droit de refuser de fournir des produits ou services bancaires ou financiers à certaines entreprises ou de ne pas participer à certaines transactions à l'issue de cette évaluation, même si les critères d'exclusion définis dans la présente politique sectorielle ne s'appliquent pas. Le Groupe se réserve également le droit de demander des actions supplémentaires ou d'effectuer des vérifications supplémentaires avant de se prononcer sur la recevabilité d'un client ou d'une transaction.

En particulier, l'examen des entreprises clientes et des transactions du secteur du Transport maritime est également en accord avec l'engagement pris par le Groupe, dans le cadre des Principes de Poséidon, de rendre publique l'intensité de carbone de son portefeuille de transport maritime, et d'évaluer son alignement avec l'objectif de l'OMI de réduire les émissions annuelles totales de gaz à effet de serre (GES) de ce secteur d'au moins 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008. Les résultats pour Société Générale sont publiés dans le [rapport annuel du Groupe sur le climat](#).

## 6. CRITÈRES D'APPLICATION

---

Après avoir analysé les initiatives listées à la section 4 et les bonnes pratiques des institutions multilatérales et des autres établissements financiers, le Groupe a défini les critères E&S suivants, qui font partie intégrante du processus décisionnel

sur lequel il s'appuie pour déterminer s'il convient ou non de fournir des produits ou services bancaires ou financiers au secteur du Transport maritime.

En outre, les entreprises clientes qui ont des activités pétrolières et gazières (et les transactions, produits et services dédiés qui y sont liés, comme les pétroliers, les méthaniers, les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement - *Floating Production Storage and Offloading* - FPSO, et les unités flottantes de stockage - *Floating Storage Unit* - FSU) relèvent de la politique sectorielle Pétrole et gaz de Société Générale. Les entreprises clientes qui ont des activités liées au charbon thermique (et les transactions, produits et services dédiés qui y sont liés) sont concernées par la politique sectorielle Charbon thermique de Société Générale. Les critères d'application définis dans ces politiques sectorielles viendront compléter les critères énumérés ci-dessous.

## 6.1. Critères applicables aux clients

### Critères prioritaires

---

Lors de l'évaluation E&S d'une entreprise cliente opérant dans ce secteur, le Groupe prend en compte les critères suivants :

- L'entreprise cliente a des mesures de gestion des risques E&S en place, proportionnées à son impact sur l'environnement et la société, notamment en matière de :
  - Santé et sécurité.
  - Impacts sur la biodiversité.
  - Impacts sur les droits humains, avec une attention particulière portée aux droits du travail, tels que définis dans les conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).
- Pour les armateurs, l'entreprise cliente a une politique de recyclage pour minimiser les risques E&S liés au démantèlement des navires, couvrant les conditions de travail et l'impact environnemental.
- Pour les armateurs, l'entreprise cliente met en œuvre les exigences suivantes des conventions de l'OMI :
  - Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'OMI.
  - La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM).
  - La limite mondiale de soufre de l'OMI pour 2020.
- Pour les armateurs, l'entreprise cliente communique ses émissions de GES.

### Autres critères

---

Lors de l'évaluation E&S d'un client armateur, le Groupe prend également en compte les critères suivants :

- L'entreprise cliente rend compte annuellement de ses performances en matière d'environnement et de sécurité.
- L'entreprise cliente dispose de politiques reflétant les conventions internationales applicables, y compris celles qui ne sont pas encore en vigueur, comme la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.
- L'entreprise cliente a une stratégie d'entreprise pour la réduction des émissions de GES et s'est fixé des objectifs quantitatifs concernant son respect des objectifs de réduction des GES de l'OMI.

## 6.2. Critères applicables aux transactions, produits et services dédiés

## Critères d'exclusion

---

Le Groupe ne fournira pas de transactions, produits ou services financiers dédiés dont les activités sous-jacentes sont :

### Pour les navires

- Des navires non classés, à compter de leur livraison, par un membre de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), laquelle effectue, pour le compte de l'État du pavillon, des audits techniques périodiques ayant pour but de vérifier la conformité avec ses critères officiels et avec toutes les conventions internationales applicables.
- Des navires non assurés, à compter de leur livraison, par un membre de l'International Group of Protection and Indemnity (P&I Clubs).
- Des navires opérant sous l'un des pavillons des listes noires tenues par les autorités portuaires d'États adhérant au Mémoire d'entente de Paris et au Mémoire d'entente de Tokyo.
- Des navires dédiés au transport du pétrole Arctique, des sables bitumineux et du charbon.
- Des pétroliers sans double coque.

### Pour les installations de construction, de réparation et de démantèlement de navires

- Des chantiers navals situés dans un site du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, un site Ramsar, un site bénéficiant d'une protection nationale selon les catégories I-IV de l'UICN, ou un site de l'Alliance for Zero Extinction.
- Toute activité ayant un impact matériel négatif sur la Valeur Universelle Remarquable d'un site du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

## Critères prioritaires

---

Lors de l'évaluation E&S d'une transaction, d'un produit, ou d'un service dédié dans ce secteur, le Groupe prend en compte les critères suivants :

### Pour les navires en tant qu'actif sous-jacent

- Vérifier que des politiques visant la conformité aux recommandations de l'OMI ont été définies et, en particulier, qu'elles garantissent de :
  - Ne pas utiliser des systèmes antisalissures nuisibles (tels que décrits par la convention AFS)
  - Mettre en œuvre des procédures adéquates permettant la communication d'informations pertinentes à l'OMI relatives aux données de consommation de fuel et aux émissions de GES (Convention MARPOL).
- Vérifier que les informations permettant de calculer le ratio d'efficacité annuel des navires sont collectées, comme décrit dans les Principes Poséidon, et communiquées à la Société Générale.
- Pour les navires d'occasion, s'assurer que des conclusions positives ont été tirées suite à l'examen de :
  - L'âge du navire par rapport à sa durée de vie économique utile.
  - L'historique de l'entretien du navire.
  - Les antécédents de son opérateur.
  - L'efficacité énergétique du navire en tenant compte des indicateurs de l'OMI, avec mise en œuvre d'un plan d'atténuation si nécessaire.



## **Pour les installations de construction, de réparation et de démantèlement de navires comme actif sous-jacent**

- Vérifier si le client a des politiques applicables au projet concernant :
  - L'utilisation de peintures antirouille et la gestion des déchets associés.
  - Le recyclage des déchets pour les activités de démantèlement.
- Lorsque les activités liées à la transaction ou au service sont situées dans des zones clés pour la biodiversité (Key Biodiversity Areas) ou dans des zones protégées, ou que ces activités peuvent avoir un impact néfaste important sur ces zones, vérifier qu'une évaluation par un tiers a été réalisée concernant les impacts potentiels sur la biodiversité et les services écosystémiques associés. Cette évaluation aura prouvé que :
  - Le client met en œuvre une stratégie d'atténuation qui privilégie les efforts pour éviter les effets négatifs sur la biodiversité, puis pour minimiser et réduire ces effets, réparer ou restaurer, et enfin pour compenser les impacts résiduels significatifs, avec pour objectif une perte nette nulle, et de préférence un gain, de biodiversité.
  - Le cas échéant, la consultation de la population locale et des autres parties prenantes a été réalisée de façon adéquate.

Pour des activités situées dans ou susceptibles d'avoir des impacts potentiels importants sur une zone protégée, si les critères d'exclusion ne sont pas déclenchés, la preuve est fournie que le développement est légalement autorisé et conforme aux plans de gestion réglementaires pour cette zone.

- Vérifier que le client a mis en place une politique applicable au projet assurant les droits du travail dans le cadre du projet, selon les définitions des conventions de l'OIT.
- Vérifier si un plan de gestion de la santé et de la sécurité a été élaboré.
- Vérifier que les parties prenantes locales ont été consultées et, si nécessaire, qu'un processus de Consultation et participation éclairées (CPE) est mis en œuvre. Dans le cas où le projet aurait une incidence sur des populations autochtones, et dans les circonstances définies par la norme de performance 7 de la SFI, vérifier que leur consentement libre, préalable et éclairé (CLPE) a été obtenu en temps utile à l'issue de ce processus.

Le Groupe applique les [Principes de l'Équateur](#) aux transactions et services relevant de cette initiative. Les critères définis ci-dessus s'appliquent conjointement ou parallèlement aux normes sous-tendant cette initiative.

## **7. COMMUNICATION ET MISES À JOUR**

Cette politique sectorielle s'applique à compter de la date de sa publication à tous les services fournis à partir de celle-ci, à l'exception des engagements commerciaux pris antérieurement ou des opportunités commerciales à un stade avancé de négociation.

Cette politique sectorielle est susceptible d'évoluer au fil du temps, selon les évolutions législatives et réglementaires et en conséquence des discussions qui auront lieu entre le Groupe et ses diverses parties prenantes. Par conséquent, le Groupe se réserve le droit de modifier cette politique sectorielle à tout moment. Les versions actualisées seront publiées sur le site internet du Groupe, où sont également disponibles les Principes généraux E&S, les Déclarations transversales et les politiques sectorielles E&S.

Ce document ne saurait être interprété comme un engagement contractuel.

Cette politique sectorielle a été rédigée en français et en anglais. La version anglaise est une traduction libre.