

PRESENTATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE RSE

Filière maritime

Préalable : la présente fiche synthétique de présentation de la politique sectorielle n'a pas vocation à se substituer au texte officiel de la Politique tel que présenté sur le site internet CACIB :

[Politique sectorielle RSE – Filière maritime](#)

CHAMP D'APPLICATION

Cette Politique s'applique à toutes les interventions de la Banque relatives au secteur de la filière maritime qui comprend la construction, la réparation ou le démantèlement des navires de commerce ainsi que l'acquisition et l'exploitation de ces navires. Les navires de commerce sont les navires utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises ainsi que les autres navires liés à une activité civile ou industrielle, ce qui comprend les navires à passagers, les navires à charge « secs », les navires citernes, les navires spécialisés, les navires de service portuaires et côtiers.

ENJEUX

Plus de 70% de la surface planétaire est recouverte par la mer. Le transport par navire étant un moyen de transport très économique, les échanges totaux par mer ont plus que triplé de 1970 à 2010, accompagnant l'essor du commerce international. Environ 90% du commerce international en tonnage est transporté par voie maritime. Environ 50 000 navires de commerce naviguent à travers les mers du monde, dont près de 90% sont des navires de transport de marchandises et environ 10% sont des navires à passagers. Le secteur des navires de commerce a connu une croissance continue tout au long du siècle dernier du fait de la forte croissance de la demande.

La flotte mondiale de navire de commerce est enregistrée sous plus de 150 pavillons différents mais un petit nombre de pays immatriculent l'essentiel de la flotte (notamment Panama, Liberia et R.A.S. de Hong Kong).

Le secteur de la marine marchande présente un certain nombre d'enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux et de sécurité. Mode de transport énergétiquement très efficace au regard des volumes de marchandises transportées et des distances parcourues, la marine marchande représente actuellement environ 3 % des émissions mondiales de CO₂, niveau qui pourrait augmenter en fonction de l'évolution des échanges mondiaux. Les autres enjeux environnementaux incluent l'émission d'autres polluants (SO₂, NO_x, carbone noir, dégazages...), les pollutions accidentelles (par hydrocarbures ou autres déversements), la nature des revêtements antifouling, la gestion des eaux de ballast et les conditions de recyclage et de démantèlement des navires.

Le personnel travaillant sur ces navires compte plus d'1 million de marins, les Philippines fournissant près de 20% de la main-d'œuvre maritime mondiale. Les principaux enjeux sociaux concernent la sûreté en mer, les conditions de travail et la formation des équipages.

CADRE DE REFERENCE

Les financements et investissements dans ce secteur sont analysés en tenant compte des enjeux identifiés et en prenant notamment en compte les travaux et standards issus des principales conventions et initiatives du secteur (dont Organisation Maritime Internationale, standards du groupe Banque Mondiale, ou les Environmental, Health, and Safety Guidelines for Shipping, Principes Poséidon, ...).

CRITERES D'ANALYSE PRIS EN COMPTE

La Banque prend en compte :

- des critères liés à la construction / expansion de chantiers de construction navale ou de démantèlement de navires :
 - Dialogue avec les parties prenantes et gestion des risques environnementaux et sociaux,
 - Engagement environnemental,
 - Engagement social et en termes de droits humains,
- des critères d'analyse liés au financement de l'acquisition et de l'exploitation de navires de commerce :
 - la sauvegarde de la vie humaine en mer,
 - le respect du droit du travail et des normes de vie à bord des navires,
 - la qualité de la formation des équipages,
 - la prévention des pollutions accidentelles,
 - les émissions de GES et l'efficacité énergétique des navires,
 - les émissions d'autres polluants,
 - le type d'antifouling utilisé,
 - le recyclage et démantèlement responsable des navires,
 - la qualité de la gestion de la flotte de l'armateur.

CAS D'EXCLUSION

La Banque ne participe pas à des financements ou investissements dans les cas suivants :

- construction / expansion de chantiers de construction navale ou de démantèlement de navires : impact critique sur une zone protégée ou une zone humide d'importance internationale couverte par la convention de Ramsar, localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco ou correspondant aux critères de l'Alliance for Zero Extinction, absence de politique concernant les peintures antisalissure (antifouling) et visant à l'élimination progressive du tributylétain et du triphényl-étain conformément à l'EHS Guidelines for Shipping, absence de politique de gestion des déchets de peintures issues de l'antifouling, absence de politique de recyclage des matériaux en cas de démantèlement.
- financement de l'acquisition et de l'exploitation de navires de commerce : le navire ne dispose pas de l'identification obligatoire (numéro IMO), le navire est immatriculé dans un des pays de la liste noire du Mémorandum de Paris, le navire figure sur la liste des navires bannis ou arraisonnés du Mémorandum de Paris, le navire ne dispose pas de son certificat de classification (émis par une société de classification acceptable par la Banque), la classification n'a pas été réalisée par une société de classification reconnue par le Mémorandum de Paris, la société de classification figure sur la liste des sociétés de classification dont le niveau de performance est évalué comme Low ou Very Low par le Mémorandum de Paris, le navire ne dispose pas de certaines assurances, l'assurance responsabilité civile n'est pas contractée auprès d'un P&I Club membre du Groupe International des Clubs Protections et Indemnités (The International Group of P&I Clubs), la qualité de l'armateur en matière de respect des règles de sécurité est jugée insuffisante par la Banque, l'âge du navire (ou l'âge moyen des navires) est supérieur à 15 ans à compter de sa date de construction au moment de la demande de financement, le navire financé sera directement et exclusivement exploité pour le transport de charbon thermique, pour un navire pétrolier, absence de double coque.

MISE EN ŒUVRE

Lorsque le financement ou l'investissement est directement lié à l'acquisition ou l'exploitation de navires de commerce ou à la construction ou l'expansion d'un chantier naval ou d'une installation de démantèlement de navires de commerce, le projet sera étudié selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et la Banque cherchera à déterminer s'il existe un critère d'exclusion.

Lorsque la transaction n'est pas liée directement à un projet mais que le client a une activité importante dans ce secteur, la Banque attend qu'il élabore une politique cohérente avec les principes énoncés ci-avant. La Banque tiendra notamment compte de la proportion des activités controversées chez le client, des perspectives d'évolution et pourra, le cas échéant, limiter ses interventions à des opérations spécifiques (financements dédiés à des investissements particuliers par exemple).

Les transactions qui présentent des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique sont soumises au Comité CERES (Comité d'Évaluation des opérations présentant un Risque Environnemental ou Social) pour recommandation, avant arbitrage éventuel de la Direction Générale de Crédit Agricole CIB.

Cette Politique s'inscrit dans la mise en œuvre de la Politique RSE de financement de « Crédit Agricole CIB, une Banque de Financement et d'Investissement utile et responsable ».

(Usage public - mise à jour octobre 2021)



CRÉDIT AGRICOLE
CORPORATE & INVESTMENT BANK

Crédit Agricole CIB, une banque de Financement
et d'Investissement utile et responsable