

OFFENTLIG REDEGJØRELSE FOR AKTSOMHETVURDERINGER ETTER ÅPENHETSLOVEN FOR GRAM CAR AS

Gram Car AS opererer innenfor skipsfart og eier ett skip via datterselskapet, Mediterranean Sea AS. Konsernets virksomhet består av utleie av skip til frakt av biler. Det er ingen ansatte i Gram Car AS gruppen. Kommersiell, teknisk og økonomisk drift er utkontraktert til eksterne leverandører. Styret har gitt NRP Business Management AS mandat til å påse at Gram Car AS oppfyller alle forpliktelser innen åpenhetsloven, herunder, men ikke utelukket til kartlegging av forretningspartnere og leverandører samt en aktsomhetsvurdering av disse og eventuelle tiltak. For å sikre allmenhetens tilgang til informasjon, vil denne redegjørelsen presenteres på nettsidene til Ness, Risan & Partners AS siden Gram Car AS selv ikke har egen nettside og kan utleveres ved forespørsel på selskapets forretningsadresse Haakon VII's gate 1, 0161 Oslo.

Utover overnevnte leverandører har selskapet relativt få leverandører og forretningspartnere. Av de andre leverandørene/forretningspartnerne kan følgende typisk nevnes: advokattjenester, forsikringsselskaper, banker og revisor i tillegg til skipsmeglere. Det har historisk så å si utelukkende vært inngått avtaler med anerkjente leverandører.

Vedrørende næringslivskjeden nedover vil skipet typisk leies ut til befrakter gjennom et certeparti som kan være både tids- og volumavhengig (leieavtale). Disse er basert på internasjonale standardavtaler som ofte benevnes som: «Time Charters», «Bareboat charters», «Contract of affreightment» og liknende. Alle avtaler som brukes er basert på universelt anerkjente avtalemaler, og alle endringer fra malene spores. Certepartiene har vanligvis et eget kapittel som dekker sanksjoner som inkluderer forbud mot handel i ethvert land sanksjonert av enten USA, FN eller EU fra tillatt handelsområde. Avtalen definerer også strengt forbudt last og aktiviteter. Befrakteren er ansvarlig for at alle sanksjonsbestemmelser blir fulgt.

Den maritime sektoren bidrar med god ressursutnyttelse ved å ta havet i bruk, og gjennom ansvarlighet kan sektoren skape store verdier, gode arbeidsplasser og positiv utvikling. Dog er det flere måter en maritim bedrift kan påvirke menneskerettighetene negativt, direkte gjennom egen drift eller indirekte gjennom andre aktører. Eksempler på direkte skade kan være dårlige arbeidsforhold, svake arbeidstakerrettigheter eller tvungent arbeid. Indirekte konsekvenser kan blant annet omhandle skip som brukes til organisert kriminalitet eller til menneskesmugling. Følgelig er sjøfartstransport vurdert som middels til forhøyet risiko for potensielle negative konsekvenser knyttet til menneskerettigheter og arbeidsforhold.

Selskapets aktsomhetsvurdering er risikobasert og følger både åpenhetslovens krav, i tillegg til IMO (International Maritime Organisation) sine standarder for aktsomhetsvurderinger. Følgelig er aktsomhetsvurderinger knyttet til utenlandske leverandører prioritert, samt leverandør av teknisk og kommersiell drift av skipet. Selskapet anser at sjømannskaps arbeidsforhold utgjør det største risikoområdet for selskapet.

I den forbindelse har Gram Car AS utarbeidet retningslinjer og rutiner for å forankre ansvarligheten for å håndtere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter samt anstendige arbeidsforhold.

Rutinen angir at som første steg i aktsomhetsvurderingen skal NRP Business Management AS kartlegge alle leverandører og forretningspartnere til Gram Car AS og vurdere dem etter spesifikke kriterier angitt i rutinene, slik at hver leverandør/forretningspartner får en vurdering. Deretter etter gjennomgangen av resultatet fra det første steget skal det fremkomme hvor det foretakets største risikoområde foreligger. I årets vurdering fremkom det at det foreligger størst risiko ved teknisk og kommersiell drift. Som annet steg i prosessen skal NRP Business Management AS forespørre, noe som også ble utført, de nevnte leverandørene/forretningspartnerne om: etiske retningslinjer, oversikt over selskapsstruktur, oversikt over leverandørens underleverandør og land leverandøren har mottatt tjenester fra. I tillegg angir rutinen at man skal benytte et spørreskjema som etterspør leverandørens egen kjennskap til faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt informasjon om eventuelle hendelser som har oppstått for gjeldende periode. Dersom informasjonsinnhentingene skulle avdekke mulighet for eller faktisk negativ påvirkning har foretaket rutiner for håndtering av slikt.

Som et tredje steg, angir rutinene diverse måter å håndtere potensiell eller faktisk negativ påvirkning. Handlingsplikten vil avhenge av hva slags type brudd det er snakk om, og om det er et konstatert brudd eller et potensielt brudd. Imidlertid, vil et alminnelig virkemiddel som regel innebære dialog med selskapet som er ansvarlige for et potensielt eller faktisk brudd. En må deretter kartlegge om det er et enkeltstående brudd, eller om det foreligger systematisksvikt i bemanning, rutiner eller håndtering. Deretter, som et fjerde steg vil Gram Car AS, søke å stoppe bruddet og sikre fremtidig forbedring av forholdene. Dette kan gjennomføres på forskjellige måter alt ettersom hvem som har forårsaket bruddet. Hvordan dette skal søkes er nærmere angitt i rutinene. Som oftest vil slike tiltak innebære dialog om nevnte med forretningspartner/leverandør for å få opphør på forholdet, samt gjenopprette den negative påvirkningen av dem som var omfattet. Dersom forretningspartneren ikke ønsker å endre praksis vil man måtte vurdere terminering av kontrakten og anvende andre partnere, og dersom det viser seg umulig vil en annen forretningspartner bli valgt i fremtiden.

Årets aktsomhetsvurderinger har ikke avdekket faktiske negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold. Gram Car AS vil imidlertid påse at nye leverandører/forretningspartnere vil bli aktsomhetsvurdert og foretaket vil være oppmerksom på det løpende risikobildet, slik at en eventuelt kan utføre løpende tiltak for å minimere risikoen for negativ påvirkning, og muligheten for rask gjenoppretting og dermed også minimering av eventuelt skadeomfang.

Gram Car AS erkjenner at det foreligger latente risikoer knyttet til negative konsekvenser for menneskerettigheter og arbeidsforhold innenfor skipsfart og vil fortsette kommunikasjonen med hovedleverandørene innenfor kommersielle, tekniske og økonomiske tjenester for å redusere potensielle risikoer for negative konsekvenser for blant annet, men ikke begrenset til sjøfolk, havnearbeidere og kontorarbeidere indirekte knyttet til virksomheten. Tiltak som Gram Car AS planlegger å iverksette for å redusere faktiske

negative konsekvenser eller begrense vesentlig risiko for negative konsekvenser, og resultatet eller forventede resultater av tiltakene vil baseres på faktorer som identifiseres gjennom selskapets kontinuerlige aktsomhetsprosesser av våre leverandører og samarbeidspartnere.

Videre vil Gram Car AS presisere og videreutvikle utsendte spørreskjema for å identifisere potensielle risikoer for negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Herunder spørsmål knyttet til HMS, levelønn, diskriminering, barnarbeid og andre momenter som nevnt i «Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006.». Gram Car AS vil søke å forbedre selskapets forståelse av leverandørenes vurderingsgrunnlag knyttet til varer og tjenester levert fra underleverandører for å redusere potensiell risiko knyttet til negative konsekvenser for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Styret og selskapets samarbeidspartnere skal etterleve FN's konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter fra 1966, FN's konvensjon om sivile og politiske rettigheter fra 1966 og ILO's kjernekonvensjoner om grunnleggende rettigheter og prinsipper i arbeidslivet samt ILO's kjernekonvensjoner for sjøfarere. Videre vil styret og våre samarbeidspartnere jobbe for å sikre etterlevelse av retningslinjene til blant annet, men ikke begrenset til Human Rights At Sea og IMOs standarder.

Som et resultat av overnevnte planlagte handlinger vil grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold få et høyere bevissthetsnivå på næringskjedens høyeste nivå. Tiltakene vil sannsynligvis få positiv virkning på alle tilsatte og bidragsytere i næringskjeden.