

Environmental, Social and Governance

Styrets uttalelse

Selskapets hovedfokus er å tilby industrikunder en konkurransedyktig, pålitelig og fleksibel tjeneste.

Wilson jobber aktivt med bærekraft i alle ledd av virksomheten og anser dette som sentralt for å kunne tilby attraktive og konkurransedyktige tjenester for selskapets kunder, både i dag og for fremtiden.

Styret i Wilson gjennomførte i 2020 derfor en egen to-dagers strategisamling med søkelys på bærekraft og miljø. Selskapet overholder til enhver tid de gjeldende krav innen ESG relaterte temaer og skal ligge i forkant av kommende krav. Wilson har satt som mål å etterleve International Maritime Organization (IMO) sine ambisiøse krav og målsetninger for reduksjon av skadelige miljøutslipp, både til luft og sjø.

Selskapet tilbyr i dag sjøtransport til den europeiske industrien. Sjøtransport regnes som den mest miljøvennlige måten å transportere varer på. Wilson ønsker samtidig ta en aktiv posisjon for å imøtekomme det grønne skiftet, deriblant er Wilson sine egne eide skip allerede tilrettelagt for bruk av landstrøm der Wilson samarbeider med både Port of Rotterdam og Port of Amsterdam for sammen å finne løsninger for bruk av landstrøm for å redusere CO₂ og støy. Selskapet deltar også i prosjektet «Grønt Skipsfartsprogram» for å vurdere fremtidens alternativer.

Selskapets utgangspunkt er lav fart, lavt forbruk og tilnærmet halve tiden i havn. Utslipp av CO₂ søkes til det minimale selskapet kan oppnå for å drive effektivt. En flåte på over 120 skip som dekker langsiktige fraktkontrakter for norsk og europeisk industri i kombinasjon med spot reiser muliggjør et optimalisert seilingsmønster. Dette resulterer i en svært lav ballastprosent og optimal utnyttelse av skipene.

Selskapets syn er at i dagens marked er selskapets fleksible seilingsmønster den mest miljøvennlige måten å transportere gods og varer på i selskapets markedsområde og mer miljøvennlig om hver enkelt kunde skulle håndtere det i egen regi

Selskapet har som prinsipp å vedlikeholde og forlenge levetiden på anleggsmidlene lengst mulig. Godt vedlikehold er avgjørende for å sikre god og effektiv drift i hele skipets livssyklus som gir en betydelig miljøgevinst.

Utover det grunnleggende samfunnsansvaret relatert til ansvarlig forretningsdrift og selskapsstyring anser selskapet det som sin oppgave kontinuerlig å arbeide med forbedringer innen miljø, samfunnsforhold, helse og sikkerhet. Dette arbeidet vil over tid heve kvaliteten på de tjenester som tilbys. Med ca 1650 ansatte er det viktig for Wilson at selskapet oppleves om en trygg og god

arbeidsplass for de ansatte. Fokus på sikkerhet står sentralt. Selskapet har jobbet aktivt for å sikre de ansatte under Covid-19 pandemien. Blant annet har selskapet brukt betydelige ressurser for å forsøke å gjennomføre mannskapskifter i henhold til normal turnus.

Den maritime næringen har et kollektivt ansvar for å redusere skadelige miljøutslipp. Selskapet jobber derfor kontinuerlig med å bli bedre innen alle ESG relaterte temaer, med styrket fokus på miljø. Styret mener dette vil bidra til bærekraftig vekst og forretningsdrift samtidig som selskapet minimerer, og på lang sikt, eliminerer negative virkninger i tilknytning til selskapets virksomhet.

Innledning

Vi følger Euronexts retningslinjer om ESG-rapportering fra januar 2020. Selskapet finner Euronexts retningslinjer mest hensiktsmessig for sin rapportering og planlegger å benytte seg av disse for kommende år. Gjennom kontinuerlig og konsis ESG-rapportering søker selskapet å presentere relevant informasjon til sine interessenter som muliggjør analyse av selskapets nåværende situasjon og utvikling. I prosessen med å utarbeide selskapets første ESG-rapport er det parallelt gjort en analyse av FNs bærekraftsmål for å identifisere de målene som er mest relevant for selskapet. Wilson har konkludert med at selskapet på nåværende tidspunkt har størst innvirkning på FNs bærekraftsmål 8 (Anstendig arbeid og økonomisk vekst), 9 (Industri, innovasjon og infrastruktur), 13 (Stoppe klimaendringene) og 14 (Livet i havet). Selskapet vil følgelig jobbe for kontinuerlig forbedring innen disse områdene. Videre følger detaljert informasjon om nåværende status og hva Wilson gjør for å bli bedre på ESG-relaterte temaer, samt hvordan selskapet støtter FNs bærekraftsmål i denne prosessen.



Selskapet anser også som bærekraftsmål 17, samarbeid om å nå målene, som grunnleggende for å kunne oppnå de ambisiøse målene som er satt. Samarbeidsavtalen med Arkon er eksempel på samarbeid som vil bidra positivt. Selskapet har ikke interne KPI'er tilknyttet bærekraftsmål 17 på rapporteringstidspunktet, men samarbeid er, og vil være, en integrert del av kulturen i selskapet.

Selskapets utgangspunkt

Sjøtransport er den mest miljøvennlige måten å transportere gods og varer på i selskapets markedsområde. Både for EU og norske myndigheter er det et overordnet mål å få mer gods fra vei til sjø. Kundene har begrensede alternativer for transport av bulklast og selskapet opplever at ønsket om å velge miljøvennlige løsninger er økende.

Wilson anerkjenner likevel at selskapet har et ansvar og behov for å redusere sitt klimaavtrykk nå og i årene som kommer. Rapporteringsåret 2020 er det første året selskapet har utarbeidet en egen ESG-rapport og det forventes at dette fremover vil føre til økt fokus på og ytterligere forbedring av relevante måleparametre.

International Maritime Organization (IMO) har som mål å redusere utslipp fra shipping med minst 50 prosent innen 2050, målt mot utslippene i 2008. Selskapet etterlever gjeldende krav og jobber kontinuerlig med å posisjonere selskapet for kommende krav og mål for reduksjon av utslipp. For å nå de annonserte ambisiøse målsetningene fra IMO er det selskapets oppfatning at dette forutsetter at ny tonnasje med ny teknologi som vil gi lavere utslipp kommer på plass. Ny teknologi må således bli utviklet og implementert frem mot 2030 for å nå målsetningene som er satt.

Wilson inngikk i 2020 langsiktige timecharter avtaler med Arkon Shipping GmbH & Co. KG for blant annet 4 nybygg av typen Hanse Eco. Dette er moderne skip med ny teknologi og mot 50 % reduksjon i CO₂ utslipp sammenlignet med dagens skip. Skipene oppfyller også Tier III kravene, og første skip forventes levert ultimo 2021. Denne avtalen vil gi selskapet erfaring med kommersiell drift av fremtidens skip og samtidig bidra til å posisjonere selskapet for kommende utslippskrav og -mål.

Vesentlighetsanalyse

Selskapet har gjennomført en vesentlighetsanalyse for å identifisere interessenter, kartlegge deres interesser og identifisere temaer av relevans. Analysen er gjennomført basert på informasjon innhentet gjennom drøftelser med selskapets ledelse.

Interessentgruppe	Forventninger til selskapet	Dialogarena	Selskapets tiltak
Aksjonærer	Optimal drift Verdiskapning	Generalforsamling Kvartalsrapport	IR rapportering

	Følger krav og retningslinjer for rapportering God virksomhetsstyring	Årsrapport Rapportering av vesentlige nyheter gjennom Oslo Børs og selskapets hjemmeside	Følger IFRS standard for rapportering ESG rapportering Dividendepolitikk
Finansielle institusjoner	Overholdelse av regulatoriske krav Overholdelse av finansielle forpliktelser	Kvartalsvise møter Budsjettmøter	IR policy Følger IFRS standard for regnskap og rapportering ESG rapportering Vesentlige beslutninger tas i samråd med finansielle institusjoner
Myndigheter	Overholdelse av rapporteringskrav Overholder lover og regler	Pålagt og ikke pålagt rapportering gjennom børsnyheter og nettside Port state Control Rapportering og kontakt med klaseselskap og flaggstat	Rapporterer i tide Rapporterer i henhold til krav Overholder gjeldende lover og regler Posisjonerer selskapet for å overholde fremtidige lover og regler
Samfunn	Overholder lover og regler Transparens Bærekraftig og ansvarlig drift	Pålagt og ikke pålagt rapportering gjennom børsnyheter og nettside Sosiale medier Foredrag	IR rapportering ESG rapportering Startet med fokus på sosiale medier i 2020 Deltar, både passivt og aktivt, på ulike foredrag Fokus på ESG relaterte temaer i driften av selskapet
Leverandører (i stor grad verft)	Godt samarbeid Oppfyller avtaler Langsiktige avtaler Overholder tidsplaner Forutsigbart samarbeid	Årlig planleggingsmøte og forhandlinger Kontinuerlig dialog når skipene er i dry dock mellom inspektør og prosjektleder	Bruker faste verft med lange og gode relasjoner Etterstreber å få skipene i posisjon for å være i tide og minimere ballast distanse til dry dock Egne leverandør avtaler for alle større leverandører med stor grad av transparens
Kunder (Charterers)	Transparent og pålitelig samarbeid Leverer et konkurransedyktig kvalitetsprodukt Carbon footprint rapport	Daglig kontakt via operasjon Møter Anbud Årlig vetting via tredjepart	Er transparent og pålitelig Synliggjøre verdien av systemet til Wilson Fokusere på å optimalisere lasteinntak Deler data på bunker forbruk med kunder ESG rapportering

	Bærekraft og CSR i tender		
Ansatte på land	Trygge arbeidsplasser Utviklingsmuligheter Like muligheter Godt arbeidsmiljø Konkurransedyktige lønns- og arbeidsbetingelser God trivsel Gode kollegaer	Allmøter Samtale med HR leder Avdelingsmøter Spørreundersøkelser Wilsonklubben AMU utvalg	Medarbeiderundersøkelser Medarbeidersamtaler Oppfølging av medarbeidersamtaler Ansatte beholder full lønn ved fødsel, adopsjon og sykefravær utover arbeidsgiver perioden Årlig helsekontroll Behandlingsforsikring Tilgang til lege Code of conduct
Sjøfolkene	Trygge arbeidsplasser Fokus på sikkerhet og helse Konkurransedyktig lønns- og arbeidsbetingelser Utviklingsmuligheter God trivsel Gode kollegaer	Offisers konferanse Briefing/debriefing ifm kontrakt Video-møte med selskapets ledelse ved ansettelse av ledende ansatte på skip Møte med ledelse ved grove avvik fra selskapets standarder	Forsikringsordninger mellom kontrakter Konkurransedyktig lønn Sikkerhetsstyringssystem Sikkerhetskampanjer Setter krav utover minimum for sertifisering av mannskap Bemannet over sikkerhetsbemanning for å opprettholde hviletidsbestemmelser og sikkerhet Rom for å gjøre feil Forfremmelser av mannskap

Temaer av relevans

Basert på første del av vesentlighetsanalysen har selskapet identifisert en rekke temaer av relevans. Vesentligheten av de ulike temaene er deretter vektet basert på «Viktighet for selskapets interesser» og «Viktighet for selskapets påvirkning av samfunn, miljø og økonomiske forhold». De mest vesentlige temaer og konkrete måleparametre for disse er diskutert og presentert i de påfølgende avsnitt. Et sammendrag av alle relevante måleparametre og status for vil bli publisert etter hvert på selskapets hjemmeside.

Miljø

Tabell 1 presenterer data for selskapets nåværende situasjon og utvikling de siste 3 årene relatert til klimaavtrykk og klimarisiko, luftforurensing, utslipp til sjø, gjenvinning av skip og økologisk påvirkning. Øverst i tabellen presenteres selskapets utgangspunkt, hvilket setter tallene i perspektiv. Utslipp av CO₂,

NO_x og SO_x, målt i utslipp per tonn-nautisk mil, har alle hatt en positiv utvikling fra 2018 til 2020. Knyttet til de ulike måleparametrene er det referert til relevante bærekraftsmål og definisjoner på data.

Tabell 1:

Tema	Måleparameter	Data			Ref
		2018	2019	2020	
Selskapets utgangspunkt	Antall skip i flåten per 31.12	115(89)	111(89)	123(89)	N/A
	Antall skip som kan bruke landstrøm	89	89	89	N/A
	Ballastprosent	12.20 %	12.20 %	13.12 %	N/A
Klimaavtrykk og klimarisiko	Bunkersforbruk	130 525 tonn	121 831 tonn	126 373 tonn	SDG 13
	Andel MGO	73 %	80 %	100 %	
	Andel HFO	27 %	20 %	0 %	
	Totale utslipp av CO ₂	404 628 tonn	377 677 tonn	391 756 tonn	GRI 305-2 & SDG 13
	Utslipp av CO ₂ per tonn-nautisk mil	0,0319 kg/tnm	0,0310 kg/tnm	0,0310 kg/tnm	GRI 305-4 & SDG 13
Luftforurensing	Totale utslipp NO _x	7 832 tonn	7 310 tonn	6 319 tonn	GRI 305-7 & SDG 13
	Totale utslipp SO _x	1 698 tonn	1 173 tonn	253 tonn	GRI 305-7 & SDG 13
	Utslipp av NO _x per tonn-nautisk mil	0,0006 kg/tnm	0,0006 kg/tnm	0,0005 kg/tnm	GRI 305-7 & SDG 13
	Utslipp av SO _x per tonn-nautisk mil	0,0001 kg/tnm	0,0001 kg/tnm	0,00002 kg/tnm	GRI 305-7 & SDG 13
Utslipp til sjø	Antall skip utstyrt med ballast water treatment system (BWTS) Selskapet har sikret seg avtaler for levering og installering av BWTS på alle eide skip innen september 2024	0	0	1	SDG 14
Gjenvinning av skip	Antall skip resirkulert Selskapet har forpliktet seg til opphugging og gjenvinning kun ved verft som EU har godkjent for dette formålet.	0	0	0	SDG 8 & 14
Økologisk påvirkning	Antall og samlet volum av søl og utslipp til miljøet, <100 liter Selskapets målsetning: ≤ 0,00	3 hendelser, totalt 83 liter	0 hendelser	5 hendelser, totalt 103 liter	GRI 306-3 & SDG 14
	Antall og samlet volum av søl og utslipp til miljøet, >100 liter Selskapets målsetning: ≤ 0,00	0 hendelser	0 hendelser	1 hendelse, 200 liter	GRI 306-3 & SDG 14

Klimaavtrykk, klimarisiko og luftforurensing

Sjøtransport er per dags dato den mest bærekraftige måte å transporten varer og gods på per dags dato for selskapets kunder. Det eksisterer ikke et substitutt som kan tilby mer bærekraftig og rimeligere transporttjenester. Samtidig anses det som lite sannsynlig at endret produksjon og endring i varemønstre vil redusere transportbehovet for de kommende årene. Det i selskapets syn at i dagens marked er selskapets fleksible seilingsmønstre der vi kombinerer ulike kundes behov for transport inn i ett system for optimal kombinasjon som den mest miljøvennlige måten å transportere gods og varer på i selskapets markedsområde.

Gitt dagens teknologi og drivstoffinfrastruktur er det ingen reelle alternativer til dagens drivstoff som kan eliminere selskapets klimaavtrykk med det første. Alle skipene til Wilson seiler i dag på fossilt drivstoff, hvilket fører til et klimaavtrykk og følgelig klimarisiko. Det arbeides aktivt med å redusere drivstofforbruket og samtidig utforskes alternative drivstoff som kan minimere eller eliminere selskapets klimaavtrykk og klimarisiko på dette området. Selskapet deltar i «Grønt Skipsfartsprogram» med mål å undersøke muligheter for bruk av biodrivstoff og e-fuel. Selv om dagens biodrivstoff og tilsvarende ikke vil redusere utslipp av Co2 fra selskapets drift vil det kunne redusere det totale Co2 utslippet i livsløpet.

Størrelsen på selskapets utslipp vil følge av aktivitet og flåtestørrelse. En stor flåte gir systemet bedre effektivitet og følgelig lavere utslipp per tonnmil enn når flåten er mindre. Ved økt tonnasje kan selskapet dermed få økning i totale utslipp, men utslipp per tonnmil går ned. Wilson søker å minimere sitt klimaavtrykk, målt i CO2 per tonnmil, ved å ha et optimalisert seilingsmønster. En flåte på over 120 skip som dekker langsiktige fraktkontrakter for norsk og europeisk industri i kombinasjon med spot reiser muliggjør et optimalisert seilingsmønster. Dette resulterer i en svært lav ballastprosent og best mulig utnyttelse av skipene. Et optimalt seilingsmønster bidrar til å redusere kundens miljømessige fotavtrykk. Ett effektivt og fleksibelt seilingsmønster er i selskapets syn et vesentlig mer miljøvennlig system sammenlignet med å kjøre faste linjer for alle kunder. Selskapet vil også vurdere å monitorere og rapportere utslipp i forhold til teoretisk lastekapasitet.

Selskapet opererer en flåte av skip i størrelsesorden 1 500 – 8 000 dwt og vil kunne i stor grad tilpasse og optimalisere inntak av last for å redusere antall skipninger der vi ikke seiler med full last.

Ballastprosenten i 2020 var 13,12 %, hvilket selskapet vurderer som bra. I 2020 inngikk Wilson en langsiktig leieavtale for Arkon Shipping GmbH & Co. KG sin short sea flåte, bestående av rundt 20 skip. Avtalen innebærer også at Wilson overtok Arkon sine kontraktsforpliktelser og at Arkon opptre som en

eksklusiv kommersiell representant for skipninger ut av Middelhavet. Økt størrelse på flåten, flere kontrakter og styrket kommersiell tilstedeværelse i Middelhavet er forventet å gi en positiv effekt for selskapet som helhet, blant annet i form av optimalisert logistikk. Effekten av denne avtalen er forventet å gi ytterligere positive utslag fra driftsåret 2021.

Konsernet er tilnærmet utelukkende involvert i transport av tørrlastprodukter og stykk gods, der eventuelle utslipp fra last ikke forventes å gjøre særlig skade på miljøet. Bunkersforbruk medfører utslipp av bl.a. CO₂, NO_x og SO_x til luft. Gjennom SECA (Sulphur Emission Control Area) er utslipp av SO_x betydelig redusert de senere år. Selskapets type skip forbruker lite bunkers pr. transportert tonn noe som følgelig gir lavt utslipp pr. tonnmil.

Utslipp av CO₂

Selskapets utgangspunkt er lav fart, lavt forbruk og tilnærmet halve tiden i havn. Utslipp av CO₂ søkes til det minimale selskapet kan oppnå for å drive effektivt. I 2020 var CO₂-utslippet 391 756 tonn.

Oppgangen fra 2019 skyldes en økning i antall skip i flåten for 2020.

Reduksjon av SO_x og NO_x-utslipp utslipp

Alle skipene i flåten til Wilson seiler i dag på MGO med svovelinhold på maks 0,1%, hvilket overoppfyller IMO's krav på 0,5% utenfor SECA og tilfredsstillende kravet i SECA. Ingen av skipene til selskapet er utstyrt med scrubbere og det er heller ikke planlagt å installere dette. Selskapets SO_x utslipp er redusert med 78 % fra 2019 til 2020. Nedgangen kan i hovedsak forklares med at alle skipene til selskapet utelukkende har seilt på MGO i 2020 hvilket fører til lavere SO_x utslipp sammenlignet med HFO.

Selskapets NO_x-utslipp ble redusert med 12,6 % i 2020.

Tiltak for å styrke selskapets miljøprofil

Selskapet har iverksatt en rekke tiltak som er forventet å redusere selskapets klimaavtrykk og minimere klimarisiko, samtidig som de også bidrar til å oppfylle andre interesser til flere av selskapets interessenter.

Værrutingssystem – SDG 8 & 13

For å oppnå en optimal seilingsrute på hver reise er alle eide skip og operatører utstyrt med SPOS/TRANSAS værrutingssystem. Gode værmeldingstjenester bidrar til økt sikkerhet for mannskap, skip og last, samtidig som det bidrar til å optimalisere hver enkelt reise og dermed redusere det totale bunkersforbruket. Dette fører til et lavere klimaavtrykk og forbedret økonomisk resultat. Det nye systemet vil gi ytterligere forbedringer på den operasjonelle driften og er forventet å gi et positivt utslag på det totale bunkersforbruket samtidig som det kan gi positive synergier for systemet.

Landstrøm - SDG 13

Selskapets skip er allerede tilpasset til å ta imot landstrøm. I 2019 bidro selskapet i et pilotprosjekt i regi av Port of Rotterdam der skip kan tilkobles ulike mobile løsninger i Rotterdam sentrum. Landstrøm bidrar både til redusert CO₂ utslipp og redusert støy, og flere av selskapets skip har benyttet seg av løsningen i 2020. Tilsvarende løsning har ikke blitt benyttet i norske havner. Selskapet opplever at landstrømanleggene i Norge er for kompliserte for bruk på skipene i dette segmentet. Det er for tungvint og tidskrevende å koble seg til og fra landstrømanleggene. Dette har blitt kommunisert til relevante parter og selskapet vil følge opp saken for å sikre at også skipene Wilson opererer kan benytte seg av landstrøm i Norge fremover. På sikt forventer selskapet økt bruk av landstrøm både i og utenfor Norge, og fortsatt nedgang i miljøskadelige utslipp i havn.

Farledsbevis – SDG 8, 9 & 13

En betydelig andel av selskapets aktivitet skjer langs norskekysten. Denne strekningen er kjent for utfordrende værforhold, særlig på høst- og vinterhalvåret. Dårlig værforhold kan føre til forsinkelser som skaper utfordringer for optimal drift av systemet, samtidig som det kan føre til en økning i bunkersforbruk. Selskapet har som mål om å sertifisere kapteiner med farledsbevis langs særlige utsatte steder på norskekysten. Dette muliggjør seiling i farvann som er beskyttet for dårlig vær. Det vil i tillegg gi positive utslag for anløp til og fra norske havner da man har større fleksibilitet i forbindelse med ankomst og avgang. Den økte fleksibiliteten kommer som et resultat av at man ikke må vente på los for avgang og kan fritt justere farten ved ankomst uten fare for ekstra losgebyr. Ved bruk av farledsbevis unngår man også utslipp knyttet til transport av los til og fra skip.

Levealder på skip – SDG 8 & 14

Selskapet har som prinsipp å vedlikeholde og forlenge levetiden på anleggsmidlene lengst mulig. Godt vedlikehold er avgjørende for å sikre god og effektiv drift i hele skipets livssyklus. Når skipenes levetid tar slutt har selskapet forpliktet seg til opphugging og gjenvinning kun ved verft som EU har godkjent for dette formålet.

Flåtefornyelse – SDG 9 & 13

For å imøtekomme fremtidige krav og mål for utslippskutt satt av IMO er det en forutsetning med flåtefornyelse. Selskapet vurderer kontinuerlig alle muligheter for flåtefornyelse som kan styrke selskapets miljøprofil i kombinasjon med en bærekraftig finansiell drift. Selskapet oppfyller til enhver tid de gjeldende krav og skal imøtekomme fremtidige krav og mål for utslippskutt satt av IMO.

Selskapet har sikret seg time charter avtaler for 4 nybygg av typen Hanse Eco. Levering av det første skipet er forventet ultimo 2021. Disse nybyggene tilfredsstiller alle gjeldende og annonserte krav for utslipp de kommende år. Nybyggene vil bidra med 50% reduksjon i utslipp av CO₂ sammenlignet med dagens skip og tilfredsstiller Tier III krav.

BWTS – sdg 14

IMO har vedtatt en konvensjon for å hindre spredning av maritime organismer; Ballast Water Treatment Systems (BWTS), som vil kunne gi positiv miljøeffekt. Som ledd i selskapets program for installering av BWTS på alle skip ble det i fjerde kvartal 2020 inngått en avtale med Norwegian Greentech AS for levering og installering av BWTS på alle selskapets skip. Avtalen sikrer at Wilson overholder kommende reguleringer samtidig som den skaper positive ringvirkninger for den norske maritime klyngen. Alle skipene til Wilson skal være utstyrt med BWTS innen september 2024.

Digital auditering og undersøkelser(surveys) – SDG 9 & 13

Med stadig bedre digitale hjelpemidler har selskapet, både alene, i samarbeid med klasseselskap og flaggstat, i økende omfang gjennomført digitale auditeringer og undersøkelser. Omfanget av denne typen arbeid har økt gjennom perioden med COVID-19. Ved bruk av digitale hjelpemidler til å løse oppgaver som tidligere krevde fysisk tilstedeværelse sparer selskapet både tid, miljø og penger. Dette kommer alle interessenter til gode. Selskapet har som mål å fortsette med denne typen arbeid også etter COVID-19. Dette er sikret gjennom inngåtte avtaler med klasseselskap.

Samfunnsforhold

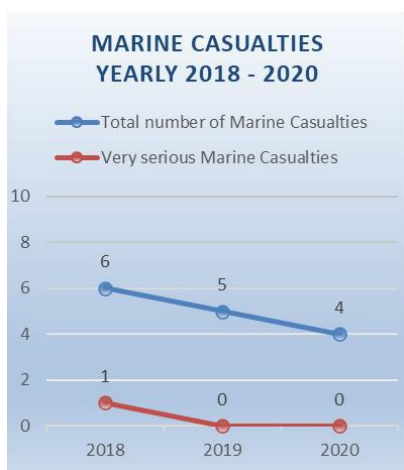
Tabell under presenterer data for selskapets nåværende situasjon og utvikling de siste 3 årene relatert til ulykker, sikkerhet og ansattes rettigheter. For 2020 oppnådde selskapet målsetninger relatert til LTIF, antall mangler per Port State Control og hadde få Marine casualties, hvor ingen er definert som alvorlig.

Tema	Måleparameter	Data			Ref
		2018	2019	2020	
Selskapets utgangspunkt	Antall sjøfolk	1500	1500	1500	N/A
	Retention Rate Officer	99.04 %	98.14 %	99.12 %	N/A
	Retention Rate mannskap	97.21 %	94.71 %	93.96 %	N/A
Ulykker, sikkerhet og ansattes rettigheter	Lost Time Injury Frequency (LTIF) Beregning LTIF: (antall Lost Time Injuries * 1 000 000) / eksponeringstid For sjøfolk er eksponeringstiden 24 timer per døgn Selskapets målsetning: ≤ 1,00	0.88	0.81	0.4	GRI 403-9 & SDG 8
	Antall Marine casualties Definisjon på Marine casualties i henhold til Sjøfartsdirektoratet sin definisjon	6	5	4	SDG 8
	Prosent av Marine casualties klassifisert som veldig alvorlig Definisjon på veldig alvorlig i henhold til Sjøfartsdirektoratet sin definisjon	17 %	0 %	0 %	SDG 8
	Ansattes rettigheter Alle ansatte har rett til å være medlem av fagforeninger og være del av kollektive forhandlinger	Ja	Ja	Ja	GRI 102-41 & SDG 8
	Antall Port State Control Detentions	1	0	0	SDG 8 & 14
	Antall mangler per Port State Control Selskapets målsetning: ≤ 1,00	1.44	1.35	0.98	SDG 8 & 14

Sikkerhet og helse

Wilson har et sterkt fokus på sikkerhet og helse for alle sine ansatte. En av de tre kjerneverdiene til selskapet er sikkerhet (SAFE). Sjøfolk har en arbeidsplass som innebærer høy risiko. Selskapet anser det derfor som svært viktig å ha fokus på sikkerhet i alt vi gjør. Systematisk sikkerhetsarbeid over tid gir resultater; i 2020 hadde selskapet en LTIF på 0,4 og ingen hendelser er definert som alvorlig.

De viktigste tiltakene for å oppnå og opprettholde en sikker arbeidsplass for sjøfolkene anses å være kvalifisert mannskap, sikkerhetsstyringssystemer, sikkerhetskampanjer og tilstrekkelig bemanning på skipene. Fokus på disse tiltakene viser seg også i antall uønskede hendelser relatert til skipene. I 2020 hadde selskapet 4 «marine casualties», hvorav 0 % er definert som veldig alvorlige. Med rundt 40 000 driftsdager, mer enn 4 000 gjennomførte reiser og nærmere 10 000 havneanløp anses dette som akseptabelt.



Wilson jobber kontinuerlig og systematisk for å sikre at selskapet til enhver tid overholder gjeldende regler og konvensjoner. Gjennom Port State Control får selskapet en tredjepartsvurdering av hvor godt selskapet overholder disse regler og konvensjoner ombord på skipene. Fasiten viser seg i form av Port State Control (PSC) Deficiency og Port State Control Detention. For 2020 var resultatet 0,98 Deficiencies per PSC og 0 Detentions, hvilket anses som et tilfredsstillende resultat.

I fjerde kvartal 2020 fikk Wilson Parnu maskinstans i uvær ved Telavåg i Øygarden. Det ble igangsatt full redningsaksjon. Mannskapet om bord klarte etter en stund å få start på hovedmotoren og gikk deretter for egen maskin til Bergen Havn hvor undersøkelser ble gjennomført for å identifisere årsaken til hendelsen. I korte trekk, skyldes maskinstansen et automatisk fuel filter som ikke fungerte slik det

skulle. Nytt filter ble installert, og avluftsør fra filteret ble rengjort. Nytt filter er av en forbedret type, slik at tilsvarende ikke skal skje igjen. Hendelsen er fortsatt under etterforskning, og ikke alle tiltak er implementert enda. Vedlikeholdssystemet på dette skipet og skipene i flåten med samme filter vil bli oppdatert. Erfaringsoverføring fra hendelsen vil bli distribuert til flåten. Det vil også bli gjort tiltak som går på prosedyreverk relatert til seilassen, og forberedelser til seilas i uvær. Hendelsen kunne ført til alvorlige skader på skip, personell og miljø. Som en følge av at skipet fikk start på hovedmotoren, ble dette avverget og det er følgelig ikke registrert skader på skip, personell eller miljø knyttet til denne hendelsen. Hendelsen er ikke klassifisert som en «marine casualties» i henhold til Sjøfartsdirektoratets definisjon, men selskapet anser hendelsen om alvorlig med tanke på sikkerhet og potensialet for miljøskader. Den er også ansett som vesentlig og relevant for flere av selskapets interesser. Vi ønsker derfor å være transparent på hva som skjedde, samt hva vi gjør for å unngå lignende hendelser i fremtiden.

Arbeids- og menneskerettigheter

Wilson skal sikre arbeids- og menneskerettigheter for alle sine ansatte. Sjøfolkene er sentrale for å levere god kvalitet på transporttjenestene selskapet tilbyr. Blant sjøfolkene har selskapet en retention rate på 99,12 % for offiserer og 93,96 % for resterende mannskap, hvilket anses å være en indikator på at sjøfolkene opplever å ha en god arbeidsplass med konkurransedyktige vilkår. I tillegg til en trygg og god arbeidsplass om bord på skipene tilbyr Wilson gode forsikringsordninger for sjøfolkene også mens de er på land.

Selskapets flåte består av omtrent 70 % eide skip og 30 % innleide skip. Wilson har to mannskapsbyråer, ett i Arkhangelsk og ett i Odessa. Alle sjøfolkene som jobber på de eide skipene, er ansatt gjennom disse mannskapsbyråene. Sjøfolkene er sikret gode arbeidsrettigheter gjennom arbeidskontrakter regulert av Maritime Labour Convention (MLC) og International Transport Workers' Federation (ITF). I tillegg gjennomfører selskapet forhandlinger med sjøfolkenes fagforeninger på 1-3 års perioder. For innleide skip er det et kontraktsfestet med reder at sjøfolkene skal ha arbeidsavtaler og -forhold som minimum tilfredsstillende en ITF-avtale. Selskapets oppfatning er at alle sjøfolk har ytterligere bedre betingelser enn det ITF avtalen krever i bunn.

Wilson gir økonomisk støtte til Seafarers family aid fund (Russland) og Welfare fund (Ukraina). Seafarers family aid fund er opprettet av Wilson i samarbeid med fagforeningen, mens Welfare fund er opprettet

av fagforeningen. Komiteen i de to fondene består av representanter for selskapets sjøfolk, ansatte på selskapets crewing kontorer og fagforeningen. Fondenes formål er å støtte selskapets ansatte og tilhørende familie økonomisk med saker som begravelse, behandling av sykdom, ved sykdom som hindrer sjøfolk i å jobbe og lignende. Tildelinger skjer på bakgrunn av søknad.

«Wilson Family» er et kjent begrep for alle ansatte i selskapet. Dette går ut på at man skal behandle hverandre som en familie, ikke kun som kollegaer. Samhold og gjensidig respekt er viktige verdier for selskapet.

Selskapet opererer i et marked med korte reiser og etterstreber å minimere tiden hvor skipene seiler uten last. Dette krever mye av mannskapet om bord på skipene. Wilson har som følge av dette sett det nødvendig å bemanne de fleste skipene over «minimum safe manning». Det vil si at Wilson generelt sett har flere sjøfolk enn minimumskravet. Dette er en beslutning som er tatt for å sikre at hviletidsbestemmelser og sikkerhet kan ivaretas om bord. Samtidig mener selskapet at det hever kvaliteten på selskapets transporttjenester.

Gjennom Wilson Code of Conduct er det nedfelt at enhver form for diskriminering og rasisme er forbudt. Det skal ikke forekomme diskriminering på arbeidsplassen basert på etnisk bakgrunn, religion, alder, funksjonshemming, kjønn, sivilstand, seksuell legning eller politisk tilhørighet. Selskapet har klare retningslinjer for intern varsling ved brudd på dette reglementet. Gjensidig respekt blant alle selskapets ansatte er forventet å bidra til et godt arbeidsmiljø. Ytterligere informasjon om dette temaet er redegjort for i selskapets likestillingsredegjørelse for 2020.

Arbeidsmiljø

Et godt arbeidsmiljø er viktig for å tiltrekke seg og beholde dyktige ansatte. Den humane kapitalen anses essensiell for god drift av selskapet. Et godt arbeidsmiljø anses derfor som svært viktig for å oppfylle de sentrale interessene til selskapets interessenter.

2020 har vært et utfordrende år med tanke på Covid-19 og mannskapsbytter. Selskapet har brukt betydelige ressurser på gjennomføre mannskapsbytter i henhold til planlagt turnus. I noen tilfeller har planlagt turnus blitt noe endret, men selskapet opplever å ha håndtert situasjonen på tilfredstillende måte. Dette anses som sentralt for å sikre sjøfolkene forutsigbarhet og trivsel i arbeidshverdagen.

For sjøfolkene arrangeres det offiserskonferanser for å styrke samholdet og lære av perioden som har gått. Med den nevnte høye retention raten sikrer selskapet at de samme sjøfolkene får jobbe sammen når de er om bord. Dette anses som viktig for å skape et godt arbeidsmiljø og samhold om bord på skipene. I tillegg fører det til at mannskapet kjenner skipene godt, hvilket antas å styrke sikkerheten om bord og kvaliteten på transporttjenestene selskapet tilbyr. Videre sikrer en flat organisasjonsstruktur at det er en lav terskel for å gi beskjed om uønskede forhold. Det gjennomføres også briefing og debriefing av mannskap i forbindelse med mannskapsbytter. Ved debriefing er det anledning til å gi anbefaling om forfremmelse av kollegaer som utmerker seg. Selskapet sikrer dermed utvikling og heving av kompetanse som både styrker den ansattes trivsel og sikrer selskapet verdifull kompetanse. Ved behov eller ønske er det også mulig for sjøfolkene å gå over i jobb på land. Selskapet kan vise til flere eksempler hvor dette har blitt gjort. For sjøfolkene gjennomføres det jevnlig kursing mens de er på land for å sikre at kompetansen vedlikeholdes og utvikles. Kursing gjøres på selskapets egne kurscenter, hvor opplæring i blant annet datasystemer og sikkerhetsstyringssystemer gjennomføres. Selskapet betaler for all kursing og fornying av sertifikater for sjøfolkene. Gjennom Covid-19 har dette hovedsakelig blitt gjennomført digitalt. Wilson støtter også den lokale skolen i Arkhangelsk. Selskapet har et samarbeid med skolens kadetter og sponset nylig oppussing av et nytt kursrom for opplæring i Electronic Chart Display and Information System (ECDIS).

Hvert år gjennomføres det også en spørreundersøkelse blant kapteinene for å kartlegge om man er fornøyd med og har fått tilstrekkelig trening i sikkerhetsstyringssystemer, forbedringssystemer, risikovurdering, systemer for planlagt vedlikehold, inspeksjoner og kommunikasjon med personell på land.

For ansatte på land er det også sentralt å ha et godt arbeidsmiljø. God trivsel og motiverte medarbeidere er faktorer som anses som sentrale for å skape et godt arbeidsmiljø. Selskapet har en flat organisasjonskultur med jevnlig kontakt på tvers av avdelinger. Det gjennomføres flere årlige samlinger for kontoransatte for å styrke samhold og kontakt på tvers av avdelinger, men som naturlig er redusert i omfang i 2020 på grunn av covid-19.

For å tilby meningsfulle arbeidsoppgaver jobbes det også kontinuerlig med digitalisering for å fjerne standardiserte arbeidsoppgaver. Dette kommer arbeidstaker til gode gjennom økt motivasjon og

selskapet til gode gjennom økt effektivitet. Selskapet tilrettelegger også for videreutdanning for ansatte på land. Medlemskap i relevante interesseorganisasjoner som f.eks. YoungShip og Wista oppfordres og medlemskontigenter sponses av selskapet.

Selskapet tilbyr konkurransedyktig lønnsnivå og har gode pensjons- og personforsikringer. Ansatte beholder full lønn ved fødsel og adopsjon samt ved sykefravær utover arbeidsgiverperioden. I tillegg investerer selskapet i helse ved at alle har tilgang til lege, behandlingsforsikring og forebyggende årlig helsekontroll. Det gjennomføres også årlige medarbeidersamtaler og oppfølging av dem.

Selskapsstyring

Selskapet jobber aktivt for å opprettholde en god selskapsstyring. Dette anses som grunnleggende for å sikre en bærekraftig drift og fremtid for selskapet. Selskapet har klare retningslinjer for å unngå korrupsjon og hvitvasking, sikre transparens og pålitelighet, samt tilrettelegge for intern varsling.

Tema	Måleparameter	Data			Ref
		2018	2019	2020	
Forretningsetikk	Risiko for korrupsjon				
	Antall anløp i de 20 landene med lavest ranking i Transparency International Corruption Perception Index	0	0	0	SDG 16
	Antall registrerte forsøk på bestiktelser eller korrupsjon	0	0	0	SDG 16

Anti korrupsjon

Wilson har nulltoleranse for korrupsjon og bestiktelser. Gjennom Wilson Code of Conduct er det nedfelt at alle former for korrupsjon, inkludert bestiktelser, underslag, utpressing, urettmessige private eller profesjonelle fordeler for kunder, agenter, leverandører eller ansatte er forbudt.

Selskapet opererer over et stort geografisk område som strekker seg fra Russland i nord til Middelhavet i sør. Årlig anløper skipene over 30 ulike land. Majoriteten av reisene som gjennomføres involverer bruk av ulike agenter, meglere og leverandører. Med i overkant av 4 000 reiser og nærmere 10 000

havneanløp per år er det mange parter involvert. Selskapet anser det derfor som svært viktig å ha klare retningslinjer for å unngå alle former for korrupsjon og bestikkelser.

Ansvarlig eierskap og investeringer

Strategien som ligger til grunn for utøvelsen av konsernets forretningsidé er sentrert rundt utvikling og ekspansjon innen europeisk tørrlastbefraktning. Konsernet søker å øke volumet ved å tilpasse kapasitet under rådende marked, primært gjennom utvikling av egen tonnasje, sekundært gjennom innbefraktning av ekstern tonnasje gjennom tidscertepartier. Det ønskes en rimelig balanse mellom kontraktsportefølje/spot og samlet skipningskapasitet mellom egen og innleid tonnasje

Cyber trussel

Selskapet bruker ressurser på å sikre datasystemer fra angrep utenfra. Høy standard på selskapets IT-sikkerhet og IT-systemer er sentralt for å unngå bedrageri, tap av sensitiv data og minimere nedetid på kritiske datasystemer.

Bimco (Baltic and International Maritime Council)

Wilson er medlem av Bimco. Gjennom Bimco er vi med på å promotere og sikre en god standard og reguleringer for maritim sektor.

Forhindring av hvitvasking

Selskapet jobber etter «Know your customer» (KYC) prinsippet for å sikre at man kjenner selskapets kunder. KYC er et viktig virkemiddel for å avdekke og forebygge hvitvasking og utlevere samtidig informasjon til de kunder eller leverandører som krever det.

Transparens og pålitelighet

En av selskapets kjerneverdier er «Trustworthy». Selskapet er av den oppfatning at tillit har høyere verdi enn kortsiktig profitt. Åpen og ærlig kommunikasjon til alle interessenter vil gi bedre grunnlag for gode beslutninger og et godt samarbeid over tid. Wilson søker å være så transparent som mulig og gjennom det arbeidet høste god tillit blant kollegaer, kunder, leverandører og andre sentrale interessenter. Som følge av at selskapet er børsnotert rapporteres alle vesentlige forhold gjennom Oslo Børs og selskapets hjemmeside.

Intern varsling

Selskapet har klare retningslinjer for intern varsling om kritikkverdige forhold i virksomheten. I selskapets personalhåndbok er det klart definert hva som menes med kritikkverdige forhold, hvordan varsling skal skje, når det bør varsles og hvem som skal varsles. Videre er anbefaling og krav til varselets form og innhold klart definert. Varsler har anledning til å opptre anonymt og varsling av kritikkverdige forhold behandles konfidensielt, med mindre dette er til hinder for en forsvarlig saksbehandling eller i strid med lovbestemt opplysningsplikt.

«Stranded Assets»

Miljørisiko må hensynas ved verdivurdering av selskapets anleggsmidler. Risiko relatert til «stranded assets» er de senere år blitt svært aktuelt for flere bransjer. For Wilson er miljørisiko og dens påvirkning på verdivurdering av selskapets anleggsmidler todelt. Det er en indirekte risiko relatert til endringer i varestrømmer og det er en direkte risiko relatert til luftforurensning fra skipene og utvikling i kapitalkostnader for skipene.

Selskapet er av den oppfatning at risiko relatert til endringer i varestrømmer hovedsakelig er knyttet til varer definert som fossilt brensel. Selskapet er godt diversifisert med hensyn til varer transportert. Hovedkategoriene av varer transportert av selskapet er gjødsel, mineraler, kull, en samlegruppe av diverse varer, stein, aluminium, stål, malm, jernholdige varer, korn og salt. Det er en risiko relatert til redusert, eller på sikt, bortfall av etterspørsel for frakt av kull. Dette vil kunne påvirke markedet som helhet negativt, dermed også inntjeningspotensialet for hvert skip og videre verdivurderingen av selskapets anleggsmidler. Gitt selskapets forventning til utvikling i markedet og nybyggaktivitet anses denne risikoen som lav.

Miljørisiko knyttet til verdivurdering av skip anses, av selskapet, hovedsakelig å være relatert til regulatoriske endringer knyttet luftforurensning og kapitalkostnad som følge av politiske og regulatoriske krav.

Noen av selskapets eide skip har en høy alder og majoriteten av skipene vil anses å ha endt sin levetid mellom 2030-2040. Regulatoriske endringer knyttet til å avgiftsbelegge luftforurensning ser man komme i store deler av Europa, som er selskapets markedsområde. Selskapet er dog av den oppfatning at slike

avgifter vil bli dekket inn i fraktkostnaden. Per i dag er det ingen transportløsninger i selskapets markedsområde som er mer miljøvennlig og rimeligere enn sjøtransport. Relatert til selskapets kapitalkostnad er det selskapet oppfatning at man driver bærekraftig og at industrien er avhengig av selskapets tjenester. Det er således ikke forventet en økning i kapitalkostnader.