

Nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungen gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/2088 i.V.m. Artikel 24 ff. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1288

Gegenstand dieses Dokuments sind Pflichtinformationen über die ökologischen und/oder sozialen Merkmale dieses Fonds. Es handelt sich nicht um Werbematerial. Diese Informationen sind gesetzlich vorgeschrieben, um die vom Fonds beworbenen ökologischen und/oder sozialen Merkmale transparent zu erläutern.

BeGo Alternative Assets Fund S.A., SICAV-RAIF – BeGo Shipping Debt Fund

ISIN / WKN: LU1260146193 / A14WLG

Dieser Teilfonds wird von dem Alternative Investmentfonds Manager ("AIFM") Universal-Investment-Luxembourg S.A. verwaltet.

a) „Zusammenfassung“

Kein nachhaltiges Investitionsziel

Es werden keine nachhaltigen Investitionen angestrebt.

Ökologische oder soziale Merkmale des Finanzprodukts

Dieser Teilfonds bewirbt ökologische und soziale Merkmale im Sinne des Artikel 8 der Offenlegungsverordnung. Der Teilfonds bewirbt ökologische und soziale Merkmale in Einklang mit den folgenden UN-Nachhaltigkeitszielen:

Ökologische Merkmale:

- i) Maßnahmen zum Klimaschutz
- ii) Leben unter Wasser
- iii) Leben an Land
- iv) Nachhaltige Städte und Gemeinden
- v) Nachhaltiger Konsum und Produktion

Soziale Merkmale:

- i) Gesundheit und Wohlbefinden
 - ii) Zugang zu qualitativer Bildung
 - iii) Sanitärversorgung und Trinkwasserverfügbarkeit
 - iv) Zugang zu bezahlbarer, nachhaltiger und zeitgemäßer Energie
 - v) Nachhaltige Städte und Gemeinden
- Governance Merkmale:
- i) Vollbeschäftigung und nachhaltiges Wirtschaftswachstum
 - ii) Nachhaltige Industrialisierung, Förderung von Innovationen und Infrastruktur
 - iii) Verringerung von Ungleichgewicht
 - iv) Sicherung von Menschenrechten, Förderung von Frieden und Gerechtigkeit
 - v) Stärkung von globaler Partnerschaft und Förderung der Umsetzungsmaßnahmen für nachhaltige Entwicklung

Anlagestrategie

Der Teilfonds wird seine Investitionen durch die Vergabe von Darlehen oder darlehensähnlichen Finanzierungen an Darlehensnehmer zur unmittelbaren oder mittelbaren Finanzierung von Seeschiffen tätigen. Der Teilfonds beabsichtigt, ein Darlehensportfolio aufzubauen und zu verwalten, welches bestimmte Nachhaltigkeitsfaktoren und Investitionskriterien im Investmentprozess nach einem "Best-in-class" - Ansatz berücksichtigt.

Die Prüfung, ob eine vom Teilfonds beabsichtigte Investition den festgelegten Investitionskriterien entspricht, wird der Teilfonds teilweise auf Grundlage von Daten eines Drittanbieters und teilweise aufgrund von Daten, welche dem Teilfonds direkt vom Investitionsobjekt mitgeteilt werden, durchführen. Vom Drittanbieter wird je Schiff ein Nachhaltigkeits-Score (ESR-Score) sowie der für jedes Schiff obligatorisch auszuweisende Carbon Intensity Indicator (CII) bezogen, auf Grundlage dessen der Teilfonds Auswahlkriterien im Kreditvergabeprozess sowie im laufenden Kreditbestandsmanagement nach folgenden Grundsätzen festgelegt hat:

- Der Teilfonds beabsichtigt grundsätzlich, ein Darlehensportfolio aufzubauen und zu verwalten, dessen ESR-Portfolio-Score über dem ESR-Benchmark-Score liegt. Dieses Kriterium ist erfüllt, wenn mindestens zwei der drei ESR-Fondsportfolio-Scores über den entsprechenden ESR-Benchmark-Scores liegen.
- Zudem hat der Teilfonds das Ziel, dass die Mehrheit der vom Teilfonds finanzierten Schiffe einen CII von mindestens „C“ erzielen. Dies bedeutet, dass mindestens 50% der im Teilfondsportfolio vorhandenen Schiffe einen CII von „C“ oder besser ausweisen sollen.

Während der Investitionsphase kann der Teilfonds auch Finanzierungen an Schiffe ausreichen, welche die vorgenannten Mindestkriterien nicht erreichen, sofern der Teilfonds zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung davon ausgeht, dass bis zum Ende der Investitionsphase der ESR-Portfolio-Score über dem ESR-Benchmark-Score liegen wird, z.B. wenn Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz eines Schiffs bereits in einem Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) vorgesehen, zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung aber noch nicht oder noch nicht vollständig umgesetzt sind. Dies gilt nicht in Bezug auf die Einhaltung eines CII von mindestens „C“.

Während der Abbau- und Liquidationsphase des Fonds kann der ESR-Portfolio-Score unter den ESR -Benchmark-Score fallen, um einen wirtschaftlich sinnvollen Abbau des Portfolios gewährleisten zu können.

Aufteilung der Investitionen

Die Vermögensallokation des Teilfonds und inwiefern der Teilfonds direkte oder indirekte Risikopositionen gegenüber Unternehmen eingehen kann, ist der Anlagestrategie sowie den Anlagegrundsätzen zu entnehmen.

Der Fonds kann zu Liquiditätsmanagementzwecken in an geregelten Märkten handelbare liquide Vermögenswerte, wie Geldmarktinstrumente, Geldmarktfonds, Sichteinlagen und flüssige Mittel, investieren sowie zu Absicherungszwecken Derivate einsetzen, vorausgesetzt, dass diese Instrumente den Kriterien des ESG-Assessments nicht entgegenstehen.

Überwachung der ökologischen oder sozialen Merkmale

Initial werden die mit dem Teilfonds beworbenen ökologischen und/oder sozialen Merkmale und die Nachhaltigkeitsindikatoren vom ESG Office der Universal-Investment qualitativ geprüft. Die Einhaltung der Anlagegrenzen, basierend auf der individuellen Nachhaltigkeitsstrategie, wird regelmäßig durch Investment Controlling des AIFM sowie des Portfolio Managers bei ausgelagerten Portfoliomanagement-Mandaten gemessen und überwacht. Interne Kontrollen finden durch Portfoliomanagement und Risk Controlling statt.

Methoden für ökologische oder soziale Merkmale

ESR-Portfolio-Score: Der ESR-Portfolio-Score ergibt sich aus den durchschnittlich gewichteten E-, S- und R-Scores der im Fondsportfolio vorhandenen Schiffe, wobei sich die Gewichtung aus dem Anteil der jeweiligen Schiffsegmente im Fondsportfolio ergibt. Für die Prüfung, ob der ESR-Portfolio-Score besser als der ESR-Benchmark Score ausfällt, werden die jeweiligen E-, S- und R-Scores des Fondsportfolios und des Benchmark-Portfolios miteinander verglichen. Dabei fällt der ESR-Portfolio-Score besser als der Benchmark Portfolio-Score aus, wenn zwei von drei ESR-Portfolio-Scores über dem ESR-Benchmark-Score liegen.

ESR-Benchmark-Score: Der ESR-Benchmark-Score entspricht dem durchschnittlichen ESR-Score des Benchmark-Portfolios. Basis für das Benchmark-Portfolio bilden die vom Anbieter OceanScore insgesamt im Online-Tools Ship Review enthaltenen Schiffe, die im Wesentlichen die Weltflotte abbilden. Um eine Vergleichbarkeit mit dem Fondsportfolio herzustellen, ermittelt der Teilfonds ein Benchmark-Portfolio, welches in seiner Zusammensetzung und Gewichtung im Wesentlichen dem Fondsportfolio entspricht. Dies bedeutet, dass im Fondsportfolio nicht vertretene Schiffstypen (z.B. Kreuzfahrtschiffe) im Benchmark-Portfolio nicht berücksichtigt werden. Zudem soll sich die Gewichtung der verschiedenen Schiffstypen des Fondsportfolios im Benchmark-Portfolio im Wesentlichen widerspiegeln.

CII-Rating: Der Carbon Intensity Index (CII) ergibt sich aus den Daten, die dem Teilfonds vom Anbieter OceanScore im Online-Tool Ship Review zur Verfügung gestellt werden. OceanScore bezieht die Daten, welche die Grundlage für die Ermittlung des CII bilden, aus zertifizierten Quellen, wie z.B. IMO, Flaggenstaaten, Klassifikationsgesellschaften oder EU THETIS MRV.

Die vom Fonds unmittelbar oder mittelbar finanzierten Schiffe sollen mehrheitlich einen CII von mindestens „C“ haben. Dies bedeutet, dass mindestens 50% der im Fondsportfolio vorhandenen Schiffe einen CII von „C“ oder besser repräsentieren.

Good Governance:

Die Verfahrensweisen guter Unternehmensführung werden durch die Betreiber der finanzierten Schiffe eingehalten. Wenn nicht weiter in den Darlehensverträgen geregelt, prüft der Teilfonds einzelne Kriterien in einer ESG Due Diligence anhand eines Fragebogens bei initialer Kreditvergabe sowie jährlich.

Der Teilfonds stellt die Einhaltung von Verfahrensweisen guter Unternehmensführung durch folgende Maßnahmen sicher:

Schiffe, welche vom Teilfonds finanziert werden, dürfen nur unter einer „White List“ Flagge betrieben werden. Die „White List“ wird jährlich für den Bereich Europa und Nordatlantik vom Sekretariat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU) und für den Bereich Asien und Pazifik vom Sekretariat der Tokioter Vereinbarung über Hafenstaatskontrolle (Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Controls – Tokyo MoU) erstellt und veröffentlicht. Sowohl im Paris MoU als auch im Tokyo MoU ist geregelt, dass in Häfen von Mitgliedsstaaten des betreffenden MoUs Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung kontrolliert werden können. Neben dem technischen Zustand des Schiffs wird bei den Hafenstaatskontrollen insbesondere auch die Einhaltung des ISM-Codes sowie des Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC) überprüft und festgehalten. Die Ergebnisse der Hafenstaatskontrollen werden von den Mitgliedsstaaten an das Sekretariat des betreffenden MoUs übermittelt, welches daraus eine Liste mit einem „Flaggen-Ranking“ erstellt. Beim „Flaggen-Ranking“ erfolgt dabei eine Einteilung in „White List“, „Grey List“ und „Black List“ Flaggenstaaten. Flaggenstaaten, auf deren Schiffe es keine oder nur wenige Beanstandungen bei Hafenstaatskontrollen gegeben hat, werden in die „White List“ aufgenommen. Flaggenstaaten, die in der „Grey List“ aufgeführt sind, liegen im Mittelfeld bei Beanstandungen von Hafenstaatskontrollen und bei Schiffen von Flaggenstaaten, die in der „Black List“ aufgeführt sind, sind überdurchschnittlich viele Mängel festgestellt worden. Die Listen werden jährlich aktualisiert. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Arrestierungen von Schiffen aufgrund von Mängeln in Bezug zur Anzahl der Inspektionen gesetzt. Der Teilfonds wird keine Schiffe finanzieren, die unter einer „Black List“ Flagge betrieben werden. Sofern ein Schiff unter einer „Grey List“ Flagge betrieben wird oder betrieben werden soll, kann der Teilfonds im Einzelfall auch ein solches Schiff finanzieren, wenn der PSC-Score des betreffenden Schiffs mindestens die PSC-Benchmark erreicht und sichergestellt ist, dass die im betreffenden „Grey List“ Flaggenstaat für die Schiffsregistrierung und die Überwachung der schiffsbezogenen IMO- sowie flaggenstaatsbezogenen Regularien zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Struktur, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit mit den entsprechenden Stellen in den „White List“ Flaggenstaaten im Wesentlichen vergleichbar sind. Die PSC-Benchmark entspricht dem durchschnittlichen R-Score von vergleichbaren Schiffen, die zum Zeitpunkt der Finanzierungsanfrage für das betreffende Schiff bereits im Portfolio des Teilfonds vorhanden sind und unter einer „White List“ Flagge betrieben werden, wobei für die Ermittlung der PSC-Benchmark die R-Score Indikatoren (aa) Alter des Schiffs, (bb) Arrestrate des Flaggenstaats und (cc) Flaggenwechsel außer Betracht bleiben. Der PSC-Score für das betreffende Schiff entspricht dem R-Score des betreffenden Schiffs, ebenfalls ohne Berücksichtigung des (xx) Alters des Schiffs, (yy) der Arrestrate des Flaggenstaats und (cc) der Flaggenwechsel.

(ii) Der Teilfonds beabsichtigt, keine Finanzierungen an Darlehensnehmer auszureichen, welche nachweislich und ohne positive Perspektive gegen die UN Global Compact Grundsätze („UNGC Grundsätze“) oder OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen („OECD-Leitsätze“) verstoßen haben. Für die Prüfung, ob der Darlehensnehmer gegen die UNGC-Grundsätze oder OECD-Leitsätze verstoßen hat, wird der Teilfonds in seiner ESG Due Diligence eine Durchschau auf das jeweils unmittelbar oder mittelbar vom Teilfonds finanzierte Schiff vornehmen.

Datenquellen und -verarbeitung

- OceanScore: ShipReview
- Berenberg ESG Due Diligence
- Bauverträge und Klasseberichte

Beschränkungen hinsichtlich der Methoden und Daten

Der Teilfonds greift für die Umsetzung des ESR-Scorings auf Daten / Einschätzungen Dritter zurück, welche fehlerhaft sein können. Der Teilfonds prüft stets die Angaben auf Plausibilität und fordert im Zweifel zusätzliche Daten (bspw. Fragebogen) an. Aufgrund der Größe der finanzierten Unternehmen sowie der Gesellschaftsform (private Unternehmen) sind zum Teil nur wenige Daten zu Nachhaltigkeitsrisiken öffentlich verfügbar.

Der Teilfonds kann bei unzureichender Datenlage auf die Angaben des Unternehmens zurückgreifen. Bei mangelnder Auskunftsbereitschaft oder zweifelhaften Angaben wird der Teilfonds von einer Investition absehen.

Sorgfaltspflicht

Durch Festlegung und Anwendung schriftlicher Grundsätze und Verfahren werden wirksame Vorkehrungen getroffen, um zu gewährleisten, dass Anlageentscheidungen, die für den Teilfonds getroffen werden, mit dessen Zielen, der Anlagestrategie, den Anlagegrundsätzen und gegebenenfalls den Risikolimits übereinstimmen.

Mitwirkungspolitik

Soweit für die Fondsbestände möglich, wird die Mitwirkungspolitik (Engagement) des AIFM in Form der Stimmrechtsausübung wahrgenommen.

Bestimmter Referenzwert

Dieser Teilfonds hat keinen Index als Referenzwert bestimmt, der die vom Teilfonds beworbenen ökologischen und/oder sozialen Merkmale erfüllt.

b) „Kein nachhaltiges Investitionsziel“

Mit diesem Finanzprodukt werden ökologische und/oder soziale Merkmale beworben, aber keine nachhaltigen Investitionen angestrebt.

c) „Ökologische oder soziale Merkmale des Finanzprodukts“

Dieser Teilfonds bewirbt ökologische und soziale Merkmale im Sinne des Artikel 8 der Offenlegungsverordnung. Der Teilfonds bewirbt ökologische und soziale Merkmale in Einklang mit den folgenden UN-Nachhaltigkeitszielen:

Ökologische Merkmale:

- i) Maßnahmen zum Klimaschutz
- ii) Leben unter Wasser
- iii) Leben an Land
- iv) Nachhaltige Städte und Gemeinden
- v) Nachhaltiger Konsum und Produktion

Soziale Merkmale:

- i) Gesundheit und Wohlbefinden
 - ii) Zugang zu qualitativer Bildung
 - iii) Sanitärversorgung und Trinkwasserverfügbarkeit
 - iv) Zugang zu bezahlbarer, nachhaltiger und zeitgemäßer Energie
 - v) Nachhaltige Städte und Gemeinden
- Governance Merkmale:
- i) Vollbeschäftigung und nachhaltiges Wirtschaftswachstum
 - ii) Nachhaltige Industrialisierung, Förderung von Innovationen und Infrastruktur
 - iii) Verringerung von Ungleichgewicht
 - iv) Sicherung von Menschenrechten, Förderung von Frieden und Gerechtigkeit
 - v) Stärkung von globaler Partnerschaft und Förderung der Umsetzungsmaßnahmen für nachhaltige Entwicklung

d) „Anlagestrategie“

Der Teilfonds wird seine Investitionen durch die Vergabe von Darlehen oder darlehensähnlichen Finanzierungen an Darlehensnehmer zur unmittelbaren oder mittelbaren Finanzierung von Seeschiffen tätigen. Der Teilfonds beabsichtigt, ein Darlehensportfolio aufzubauen und zu verwalten, welches bestimmte Nachhaltigkeitsfaktoren und Investitionskriterien im Investmentprozess nach einem "Best-in-class" - Ansatz berücksichtigt.

Die Prüfung, ob eine vom Teilfonds beabsichtigte Investition den festgelegten Investitionskriterien entspricht, wird der Teilfonds teilweise auf Grundlage von Daten eines Drittanbieters und teilweise aufgrund von Daten, welche dem Teilfonds direkt vom Investitionsobjekt mitgeteilt werden, durchführen. Vom Drittanbieter wird je Schiff ein Nachhaltigkeits-Score (ESR-Score) sowie der für jedes Schiff obligatorisch auszuweisende Carbon Intensity Indicator (CII) bezogen, auf Grundlage dessen der Teilfonds Auswahlkriterien im Kreditvergabeprozess sowie im laufenden Kreditbestandsmanagement nach folgenden Grundsätzen festgelegt hat:

- Der Teilfonds beabsichtigt grundsätzlich, ein Darlehensportfolio aufzubauen und zu verwalten, dessen ESR-Portfolio-Score über dem ESR-Benchmark-Score liegt. Dieses Kriterium ist erfüllt, wenn mindestens zwei der drei ESR-Fondsportfolio-Scores über den entsprechenden ESR-Benchmark-Scores liegen.
- Zudem hat der Teilfonds das Ziel, dass die Mehrheit der vom Teilfonds finanzierten Schiffe einen CII von mindestens „C“ erzielen. Dies bedeutet, dass mindestens 50% der im Teilfondsportfolio vorhandenen Schiffe einen CII von „C“ oder besser ausweisen sollen. Während der Investitionsphase kann der Teilfonds auch Finanzierungen an Schiffe ausreichen, welche die vorgenannten Mindestkriterien nicht erreichen, sofern der Teilfonds zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung davon ausgeht, dass bis zum Ende der Investitionsphase der ESR-Portfolio-Score über dem ESR-Benchmark-Score liegen wird, z.B. wenn Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz eines Schiffs bereits in einem Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) vorgesehen,

zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung aber noch nicht oder noch nicht vollständig umgesetzt sind. Dies gilt nicht in Bezug auf die Einhaltung eines CII von mindestens „C“.

Während der Abbau- und Liquidationsphase des Fonds kann der ESR-Portfolio-Score unter den ESR -Benchmark-Score fallen, um einen wirtschaftlich sinnvollen Abbau des Portfolios gewährleisten zu können.

Der Teilfonds analysiert Aspekte der guten Unternehmensführung als festen Bestandteil im Investmentprozess. Soweit diese nicht spezifisch in den Darlehensverträgen geregelt sind, prüft der Teilfonds einzelne Kriterien in einer ESG Due Diligence anhand eines Fragebogens sowohl bei initialer Kreditvergabe als auch einmal jährlich während der Haltedauer der Finanzierung.

Der Teilfonds stellt die Einhaltung von Verfahrensweisen guter Unternehmensführung durch folgende Maßnahmen sicher:

Schiffe, welche vom Teilfonds finanziert werden, dürfen grundsätzlich nur unter einer „White List“ Flagge betrieben werden. Die „White List“ wird für den Bereich Europa und Atlantik jährlich vom Sekretariat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU) und für den Bereich Asien und Pazifik vom Sekretariat der Tokioter Vereinbarung über die Hafenstaatskontrolle (Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control – Tokyo MoU) erstellt und veröffentlicht. Sowohl im Paris MoU als auch im Tokyo MoU ist geregelt, dass in Häfen von Mitgliedsstaaten des betreffenden MoUs Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung kontrolliert werden können. Neben dem technischen Zustand des Schiffs wird bei den Hafenstaatskontrollen insbesondere auch die Einhaltung des ISM-Codes sowie des Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC) überprüft und festgehalten. Die Ergebnisse der Hafenstaatskontrollen werden von den Mitgliedsstaaten an das Sekretariat des betreffenden MoUs übermittelt, welches daraus eine Liste mit einem „Flaggen-Ranking“ erstellt. Beim „Flaggen-Ranking“ erfolgt dabei eine Einteilung in „White List“, „Grey List“ und „Black List“ Flaggenstaaten. Flaggenstaaten, auf deren Schiffe es keine oder nur wenige Beanstandungen bei Hafenstaatskontrollen gegeben hat, werden in die „White List“ aufgenommen. Flaggenstaaten, die in der „Grey List“ aufgeführt sind, liegen im Mittelfeld bei Beanstandungen von Hafenstaatskontrollen und bei Schiffen von Flaggenstaaten, die in der „Black List“ aufgeführt sind, sind überdurchschnittlich viele Mängel festgestellt worden. Die Listen werden jährlich aktualisiert. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Arrestierungen von Schiffen aufgrund von Mängeln in Bezug zur Anzahl der Inspektionen gesetzt. Der Teilfonds wird keine Schiffe finanzieren, die unter einer „Black List“ Flagge betrieben werden. Sofern ein Schiff unter einer „Grey List“ Flagge betrieben wird oder betrieben werden soll, kann der Teilfonds im Einzelfall auch ein solches Schiff finanzieren, wenn (1) der PSC-Score des betreffenden Schiffs mindestens die PSC-Benchmark erreicht und (2) sichergestellt ist, dass die im betreffenden „Grey List“ Flaggenstaat für die Schiffsregistrierung und die Überwachung der schiffsbezogenen IMO- sowie flaggenstaatsbezogenen Regularien zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Struktur, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit mit den entsprechenden Stellen in den „White List“ Flaggenstaaten im Wesentlichen vergleichbar sind. Der „PSC-Score“ eines Schiffes entspricht dem R-Score ohne Berücksichtigung der Indikatoren Alter des Schiffs, Arrestrate des Flaggenstaats und Flaggenwechsel. Die „PSC-Benchmark“ entspricht dem durchschnittlichen R-Score (ohne Berücksichtigung der vorgenannten Indikatoren) von vergleichbaren Schiffen, die zum Zeitpunkt der Finanzierungsanfrage für das Schiff unter „Grey List“ Flagge bereits im Portfolio des Teilfonds vorhanden sind und unter einer „White List“ Flagge betrieben werden.

(ii) Der Teilfonds beabsichtigt, keine Finanzierungen an Darlehensnehmer auszureichen, welche nachweislich und ohne positive Perspektive gegen die UN Global Compact Grundsätze („UNGC Grundsätze“) oder OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen („OECD-Leitsätze“) verstoßen haben. Für die Prüfung, ob der Darlehensnehmer gegen die UNGC-Grundsätze oder OECD-Leitsätze verstoßen hat, wird der Teilfonds in seiner ESG Due Diligence eine Durchschau auf das jeweils unmittelbar oder mittelbar vom Teilfonds finanzierte Schiff vornehmen.

(iii) Bei Schiffsbaufinanzierungen wird durch eine Klassifikationsgesellschaft der Baufortschritt zertifiziert, die im Bauvertrag zwischen der Werft und dem Besteller vereinbart wird. Wir würden nur Klassifikationsgesellschaften akzeptieren, die Mitglieder in der International Association of Classification Societies (abgekürzt: IACS) oder Internationale Vereinigung der Klassifizierungsgesellschaften sind. Die IACS ist der bedeutendste internationale Zusammenschluss von Klassifikationsgesellschaften. Die IACS ist bis heute die einzige nichtstaatliche Organisation, welche bei der IMO Beraterstatus hat und damit zwingend anwendbare Regeln für die Schifffahrt entwickeln kann. Weiterhin darf weder die Bauwerft noch der Darlehensnehmer nachweislich und ohne positive Perspektive gegen die UNGC und OECD Leitlinien verstoßen haben.

e) „Aufteilung der Investitionen“

Der Fonds kann zu Liquiditätsmanagementzwecken in an geregelten Märkten handelbare liquide Vermögenswerte, wie Geldmarktinstrumente, Geldmarktfonds, Sichteinlagen und flüssige Mittel, investieren sowie zu Absicherungszwecken Derivate einsetzen, vorausgesetzt, dass diese Instrumente den Kriterien des ESG-Assessments nicht entgegenstehen.

f) „Überwachung der ökologischen oder sozialen Merkmale“

Die mit dem Teilfonds beworbenen ökologischen und/oder sozialen Merkmale und die Nachhaltigkeitsindikatoren, anhand derer die Erfüllung dieser ökologischen und/oder sozialen Merkmale gemessen wird, wird

(a) bei Auflegung eines Teilfonds, der als ein Artikel 8-Fonds gemäß der Offenlegungsverordnung klassifiziert werden soll,

(b) bei einer Fondsübertragung von einem anderen AIFM bzw.

(c) bei einer Änderung der Klassifizierung eines Artikel 6-Fonds in einen Artikel 8-Fonds

durch das ESG Office der Universal Investment anhand der verfolgten Strategie initial qualitativ überprüft. Die individuelle Nachhaltigkeitsstrategie des Teilfonds ist vertraglich vereinbart und in den vorvertraglichen Dokumenten des Teilfonds offengelegt. Die Einhaltung der Anlagegrenzen, basierend auf der individuellen Nachhaltigkeitsstrategie, wird regelmäßig durch das Investment Controlling des AIFM sowie zusätzlich des Portfolio Managers bei ausgelagerten Portfoliomanagement-Mandaten

gemessen und überwacht. Hierbei werden sowohl MSCI Daten als auch eigenes Research des Portfolio Managers oder Daten von Drittanbietern verwendet, wobei das Research des Portfolio Managers durch das Investment Controlling überprüft wird. Die Kontrolle ausgelagerter Portfoliomanagement-Gesellschaften erfolgt initial bei der Anbindung der Portfolio Manager und fortlaufend z.B. mittels spezifischer ESG-Berichte.

g) „Methoden für ökologische oder soziale Merkmale“

ESR-Portfolio-Score: Der ESR-Portfolio-Score ergibt sich aus den durchschnittlich gewichteten E-, S- und R-Scores der im Fondsportfolio vorhandenen Schiffe, wobei sich die Gewichtung aus dem Anteil der jeweiligen Schiffsegmente im Fondsportfolio ergibt. Für die Prüfung, ob der ESR-Portfolio-Score besser als der ESR-Benchmark Score ausfällt, werden die jeweiligen E-, S- und R-Scores des Fondsportfolios und des Benchmark-Portfolios miteinander verglichen. Dabei fällt der ESR-Portfolio-Score besser als der Benchmark Portfolio-Score aus, wenn zwei von drei ESR-Portfolio-Scores über dem ESR-Benchmark-Score liegen.

ESR-Benchmark-Score: Der ESR-Benchmark-Score entspricht dem durchschnittlichen ESR-Score des Benchmark-Portfolios. Basis für das Benchmark-Portfolio bilden die vom Anbieter OceanScore insgesamt im Online-Tools Ship Review enthaltenen Schiffe, die im Wesentlichen die Weltflotte abbilden. Um eine Vergleichbarkeit mit dem Fondsportfolio herzustellen, ermittelt der Teilfonds ein Benchmark-Portfolio, welches in seiner Zusammensetzung und Gewichtung im Wesentlichen dem Fondsportfolio entspricht. Dies bedeutet, dass im Fondsportfolio nicht vertretene Schiffstypen (z.B. Kreuzfahrtschiffe) im Benchmark-Portfolio nicht berücksichtigt werden. Zudem soll sich die Gewichtung der verschiedenen Schiffstypen des Fondsportfolios im Benchmark-Portfolio im Wesentlichen widerspiegeln.

CII-Rating: Der Carbon Intensity Index (CII) ergibt sich aus den Daten, die dem Teilfonds vom Anbieter OceanScore im Online-Tool Ship Review zur Verfügung gestellt werden. OceanScore bezieht die Daten, welche die Grundlage für die Ermittlung des CII bilden, aus zertifizierten Quellen, wie z.B. IMO, Flaggenstaaten, Klassifikationsgesellschaften oder EU THETIS MRV.

Die vom Fonds unmittelbar oder mittelbar finanzierten Schiffe sollen mehrheitlich einen CII von mindestens „C“ haben. Dies bedeutet, dass mindestens 50% der im Fondsportfolio vorhandenen Schiffe einen CII von „C“ oder besser repräsentieren.

Good Governance:

Die Verfahrensweisen guter Unternehmensführung werden durch die Betreiber der finanzierten Schiffe eingehalten. Wenn nicht weiter in den Darlehensverträgen geregelt, prüft der Teilfonds einzelne Kriterien in einer ESG Due Diligence anhand eines Fragebogens bei initialer Kreditvergabe sowie jährlich.

Der Teilfonds stellt die Einhaltung von Verfahrensweisen guter Unternehmensführung durch folgende Maßnahmen sicher:

(i) Schiffe, welche vom Teilfonds finanziert werden, dürfen nur unter einer „White List“ Flagge betrieben werden. Die „White List“ wird jährlich für den Bereich Europa und Nordatlantik vom Sekretariat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU) und für den Bereich Asien und Pazifik vom Sekretariat der Tokioter Vereinbarung über Hafenstaatkontrolle (Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Controls – Tokyo MoU) erstellt und veröffentlicht. Sowohl im Paris MoU als auch im Tokyo MoU ist geregelt, dass in Häfen von Mitgliedsstaaten des betreffenden MoUs Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung kontrolliert werden können. Neben dem technischen Zustand des Schiffs wird bei den Hafenstaatskontrollen insbesondere auch die Einhaltung des ISM-Codes sowie des Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC) überprüft und festgehalten. Die Ergebnisse der Hafenstaatskontrollen werden von den Mitgliedsstaaten an das Sekretariat des betreffenden MoUs übermittelt, welches daraus eine Liste mit einem „Flaggen-Ranking“ erstellt. Beim „Flaggen-Ranking“ erfolgt dabei eine Einteilung in „White List“, „Grey List“ und „Black List“ Flaggenstaaten. Flaggenstaaten, auf deren Schiffe es keine oder nur wenige Beanstandungen bei Hafenstaatskontrollen gegeben hat, werden in die „White List“ aufgenommen. Flaggenstaaten, die in der „Grey List“ aufgeführt sind, liegen im Mittelfeld bei Beanstandungen von Hafenstaatskontrollen und bei Schiffen von Flaggenstaaten, die in der „Black List“ aufgeführt sind, sind überdurchschnittlich viele Mängel festgestellt worden. Die Listen werden jährlich aktualisiert. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Arrestierungen von Schiffen aufgrund von Mängeln in Bezug zur Anzahl der Inspektionen gesetzt. Der Teilfonds wird keine Schiffe finanzieren, die unter einer „Black List“ Flagge betrieben werden. Sofern ein Schiff unter einer „Grey List“ Flagge betrieben wird oder betrieben werden soll, kann der Teilfonds im Einzelfall auch ein solches Schiff finanzieren, wenn der PSC-Score des betreffenden Schiffs mindestens die PSC-Benchmark erreicht und sichergestellt ist, dass die im betreffenden „Grey List“ Flaggenstaat für die Schiffsregistrierung und die Überwachung der schiffsbezogenen IMO- sowie flaggenstaatsbezogen Regularien zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Struktur, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit mit den entsprechenden Stellen in den „White List“ Flaggenstaaten im Wesentlichen vergleichbar sind. Die PSC-Benchmark entspricht dem durchschnittlichen R-Score von vergleichbaren Schiffen, die zum Zeitpunkt der Finanzierungsanfrage für das betreffende Schiff bereits im Portfolio des Teilfonds vorhanden sind und unter einer „White List“ Flagge betrieben werden, wobei für die Ermittlung der PSC-Benchmark die R-Score Indikatoren (aa) Alter des Schiffs, (bb) Arrestrate des Flaggenstaats und (cc) Flaggenwechsel außer Betracht bleiben. Der PSC-Score für das betreffende Schiffs entspricht dem R-Score des betreffenden Schiffs, ebenfalls ohne Berücksichtigung des (xx) Alters des Schiffs, (yy) der Arrestrate des Flaggenstaats und (cc) der Flaggenwechsel.

(ii) Der Teilfonds beabsichtigt, keine Finanzierungen an Darlehensnehmer auszureichen, welche nachweislich und ohne positive Perspektive gegen die UN Global Compact Grundsätze („UNGC Grundsätze“) oder OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen („OECD-Leitsätze“) verstoßen haben. Für die Prüfung, ob der Darlehensnehmer gegen die UNGC-Grundsätze oder OECD-Leitsätze verstoßen hat, wird der Teilfonds in seiner ESG Due Diligence eine Durchschau auf das jeweils unmittelbar oder mittelbar vom Teilfonds finanzierte Schiff vornehmen.

h) „Datenquellen und -verarbeitung“

- OceanScore: ShipReview

- Berenberg ESG Due Diligence

- Bauverträge und Klasseberichte

Das Tool ShipReview von OceanScore wird vom Teilfonds als Datenquelle für soziale und ökologische Merkmale sowie Klimaindikatoren genutzt. Hierfür stellt OceanScore ein ESR-Scoring sowie den CII zur Verfügung, die der Teilfonds in der Asset- und Portfoliobetrachtung berücksichtigt.

Indikatoren und Merkmale im Bereich "gute Unternehmensführung" (Good Governance) werden durch Berenberg in der ESG Due Diligence bei initialer Kreditvergabe sowie über den gesamten Produktlebenszyklus berücksichtigt.

Die Datenqualität der externen Daten im Tool ShipReview wird durch den Anbieter OceanScore sichergestellt. Die von den Schiffseignern über den Manager Input selbst gelieferten Daten unterliegen einer Verifizierung durch OceanScore. Jeder Eintrag eines Managers bedarf einem Nachweis in Form eines Datenuploads, der von OceanScore geprüft und freigegeben wird. Diese Validierung wird im System im Nachgang als "verified Data" gekennzeichnet. Im Allgemeinen ist die Methodik hinter dem Tool ShipReview von Scope, einer der führenden Ratingagenturen Europas, geprüft und verifiziert worden. Sofern sich an der Methodik etwas verändert, wird Scope für eine erneute Verifizierung beauftragt. Die extern eingekauften Daten von OceanScore basieren auf verlässlichen Datenquellen, die Ihrerseits Datenqualitätschecks verankert haben.

Die Qualitätssicherung in der operativen Umsetzung der ESG-Strategie bei Berenberg wird durch einen Vier-Augen-Check der involvierten Fachabteilungen sichergestellt. Darüber hinaus prüft der AIFM die berichteten Daten noch einmal auf Teilfondsebene.

i) „Beschränkungen hinsichtlich der Methoden und Daten“

Der Teilfonds greift für die Umsetzung des ESR-Scorings auf Daten / Einschätzungen Dritter zurück, welche fehlerhaft sein können. Der Teilfonds prüft stets die Angaben auf Plausibilität und fordert im Zweifel zusätzliche Daten (bspw. Fragebogen) an. Aufgrund der Größe der finanzierten Unternehmen sowie der Gesellschaftsform (private Unternehmen) sind zum Teil nur wenige Daten zu Nachhaltigkeitsrisiken öffentlich verfügbar. Der Teilfonds kann bei unzureichender Datenlage auf die Angaben des Unternehmens zurückgreifen. Bei mangelnder Auskunftsbereitschaft oder zweifelhaften Angaben wird der Teilfonds von einer Investition absehen.

j) „Sorgfaltspflicht“

Die dem Teilfonds zugrundeliegenden Vermögenswerte werden ausschließlich im Interesse der Anleger innerhalb der strengen gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben durch den AIFM verwaltet.

Vor Erwerb der Vermögenswerte wird durch das Portfoliomanagement geprüft, ob der Vermögenswert im Einklang mit den rechtlichen und vertraglichen Vorgaben erwerbbar ist. Durch Festlegung und Anwendung schriftlicher Grundsätze und Verfahren werden wirksame Vorkehrungen getroffen, um zu gewährleisten, dass Anlageentscheidungen, die für den Teilfonds getroffen werden, mit dessen Zielen, der Anlagestrategie, den Anlagegrundsätzen und gegebenenfalls den Risikolimits übereinstimmen. Nach Erwerb der Vermögenswerte erfolgt eine weitere, entsprechende, regelmäßige Prüfung durch das Investment Controlling des AIFM sowie fortlaufend durch den Portfolio Manager. Die interne Kontrolle dieser Sorgfaltspflichten erfolgt in der Abteilung Risk Controlling als zweite Verteidigungslinie und auf nachgelagerter Ebene durch die interne Revision als dritte Verteidigungslinie.

Die Kontrolle ausgelagerter Portfolio Manager erfolgt mittels ISAE- oder vergleichbarer Berichte. Diese Berichte werden durch Experten des AIFM im Rahmen des Auslagerungscontrollings ausgewertet. Vor einer Aufnahme von Geschäftsaktivitäten in neuen Produkten oder auf neuen Märkten einschließlich des Erwerbs von Vermögensgegenständen stellt der AIFM sicher, dass die damit verbundenen Risiken und die Auswirkungen auf das Gesamtrisikoprofil des Teilfonds angemessen erfasst, gemessen, überwacht und gesteuert werden.

Der AIFM bzw. der Portfolio Manager, falls die Investitionsentscheidung ausgelagert ist, oder ggf. ein beauftragter Anlageberater berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Pflichten die Nachhaltigkeitsrisiken.

Die dem Teilfonds zugrundeliegenden Vermögenswerte stehen unter der unabhängigen Aufsicht, Verwahrung und Überwachung der Verwahrstelle.

k) „Mitwirkungspolitik“

Soweit für die Fondsbestände möglich, wird die Mitwirkungspolitik (Engagement) des AIFM in Form der Stimmrechtsausübung wahrgenommen. Um die Interessen der Anleger in den verwalteten Teilfonds zu wahren und der damit verbundenen Verantwortung gerecht zu werden, übt der AIFM die Anleger- und Gläubigerrechte aus den gehaltenen Aktienbeständen der verwalteten Teilfonds im Sinne der Anleger aus. Entscheidungskriterium für die Ausübung oder Nichtausübung von Stimmrechten sind für den AIFM die Interessen der Anleger und die Integrität des Marktes sowie der Nutzen für das betreffende Investmentvermögen.

Der AIFM legt für sein Abstimmungsverhalten die Leitlinien zur Stimmrechtsausübung für das Inland ("Stimmrechtsleitlinien") zugrunde. Diese Stimmrechtsleitlinien gelten als Grundlage für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Kapital und den Rechten der Anleger.

Bei Abstimmungen im Ausland zieht der AIFM die jeweils länderspezifischen Guidelines von Glass Lewis heran, die die lokalen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Zusätzlich kommen die Glass Lewis Guidelines "Environmental, Social & Governance (ESG) Initiatives " auf die spezifischen Länderguidelines zum Einsatz und gelangen vorrangig zur Anwendung. Die Anwendung dieser Guidelines gewährleistet, dass länderspezifisch und auf den Kriterien einer transparenten und nachhaltigen Corporate Governance-Politik sowie weiteren Kriterien aus den Bereichen Umwelt und Soziales, die auf einen langfristigen Erfolg der von

Investmentvermögen gehaltenen Unternehmen (sog. Portfoliogesellschaften) abzielen, abgestimmt wird.

Diese genutzten Abstimmungsstandards orientieren sich an den Interessen der von dem AIFM verwalteten Teilfonds und wird daher grundsätzlich für alle Teilfonds angewandt, es sei denn, es ist im Interesse der Anleger, der Marktintegrität oder des Nutzens für den jeweiligen Investmentfonds erforderlich, von diesen Stimmrechtsrichtlinien für einzelne Teilfonds abzuweichen. Der AIFM veröffentlicht die Grundsätze seiner Mitwirkungspolitik sowie einen jährlichen Mitwirkungsbericht auf ihrer Internetseite.

Der Portfolio Manager falls das Portfoliomanagement delegiert ist, oder ggf. ein beauftragter Anlageberater können als Teil ihrer unternehmensbezogenen Engagement-Tätigkeiten weitere Maßnahmen zur Erfüllung ökologischer und/oder sozialer Merkmale ergreifen. Dieses Engagement erfolgt jedoch nicht im Namen des Teilfonds.

l) „Bestimmter Referenzwert“

Dieser Teilfonds hat keinen Index als Referenzwert bestimmt, der die vom Teilfonds beworbenen ökologischen und/oder sozialen Merkmale erfüllt.

m) „Stand und Dokumentenversion“

Version	Datum	Beschreibung
1.0	30.06.2025	Erste Version