BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estado de Información No Financiera al 31 de diciembre de 2019

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El presente documento recoge la información requerida por el Estado de Información No Financiera de Boluda Corporación Marítima, S.L. y Sociedades Dependientes, que ha sido preparado por el Administrador de la Sociedad Dominante en cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre de 2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

El Estado detalla los principales aspectos del modelo de negocio y riesgos a corto, medio y largo plazo del grupo consolidado, así como información relativa a cuestiones medioambientales, sociales, referentes al personal, la lucha contra la corrupción y el soborno y a los derechos humanos concernientes al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2019, basándose en el marco internacional de reporte Global Reporting Initiative - GRI, siendo este un marco de reporte recomendado por la misma Ley de Información No Financiera de 2018, y adaptando sus contenidos a la realidad del modelo de negocio y actividad del Grupo.

Asimismo, se informa de que el presente Estado de Información No Financiera forma parte del Informe de Gestión Consolidado (en adelante IGC) de Boluda Corporación Marítima, presentándose en un documento separado.

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

INDICE

Carta del Presidente 4

1. Sobre la compañía 7
   - 1.1 Modelo de negocio 7
   - 1.2 Objetivos 8
   - 1.3 Estructura y organización 9
   - 1.4 Entorno de mercado 9

2. Políticas 10
   - 2.1 Política de Seguridad, Calidad y Medioambiente 10
   - 2.2 Política de Seguridad de la Información 11

3. Gestión de riesgos 12

4. Cuestiones medioambientales 15
   - 4.1 Contaminación 16
   - 4.2 Economía circular, prevención y gestión de residuos 17
   - 4.3 Uso sostenible de los recursos 18
   - 4.4 Cambio climático 20
   - 4.5 Iniciativas cambio climático 21

5. Cuestiones sociales y relativas al personal 22
   - 5.1 Empleo 22
   - 5.2 Organización del trabajo 33
   - 5.3 Salud y seguridad 35
   - 5.4 Relaciones sociales 37
   - 5.5 Formación 38
   - 5.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad 39
   - 5.7 Igualdad 40

6. Respeto a los Derechos Humanos 40

7. Corrupción y soborno 42

8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible 42
   - 8.1. El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, en las poblaciones y el territorio 42
   - 8.2 Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos 45
   - 8.3 Las acciones de asociación y patrocinio 47
   - 8.4 Aportaciones a fundaciones sin ánimo de lucro y acción social 48
   - 8.5 Proveedores 51
   - 8.6 Consumidores 51
   - 8.7 Información fiscal 52

9. Acerca del Estado de Información No Financiera - Tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre 54

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Carta del Presidente

El presente informe se publica en un momento especialmente duro y de gran confusión, en un contexto desconocido por todos hasta el momento y que nos ha generado inseguridad en el futuro y en el impacto que puede tener en nuestras vidas. La crisis del Covid-19 es seria, distinta y sus consecuencias todavía nos son desconocidas.

En primer lugar, quiero mandar un mensaje de solidaridad a todos los que se hayan podido ver afectados por esta crisis sanitaria con mi más sincero afecto a todos aquellos que hayan perdido a un ser querido, especialmente a los que forman parte de Boluda que, repartidos por todo el mundo, nos hemos visto gravemente azotados por esta tragedia, para todos ellos mi cariño y solidaridad.

La compañía se marcó como objetivo desde el principio de la pandemia, resguardar y defender los puestos de trabajo de nuestros más de 4.000 empleados evitando cualquier tipo de despido o ERTE, asumiendo la empresa los evidentes perjuicios económicos con los que el Covid-19 ha azotado a todos los estratos económicos de nuestra sociedad.

También fue prioritario preservar la salud de nuestro personal, dotando a todos nuestros equipos del material esencial para su auto protección, garantizando un entorno de trabajo seguro y saludable, tanto en los buques como en las oficinas. Esta tarea no ha sido sencilla, ya que el trabajo de nuestra compañía en gran parte de las geografías ha estado y está vinculado a la prestación de servicios, fundamentales para el abastecimiento de mercancías y la seguridad del sector marítimo.

Este contexto inesperado nos ha obligado a actualizar las previsiones para 2020. Este es un nuevo escenario, pero nuestro compromiso y nuestra determinación es la de siempre, seguiremos con nuestra vocación de servicio, de expansión y de excelencia, adaptándonos a las nuevas circunstancias, lo que nos hará más fuertes.

Para Boluda Corporación Marítima, 2019 ha sido un año clave en la consolidación de la expansión internacional de la compañía a fin de poder atender las demandas de unos clientes cada vez más globalizados, lo que nos permite mantener la posición de liderazgo en el sector marítimo en todos nuestros servicios vinculados al transporte y gestión logística de mercancías, remolque de buques, y suministro y transporte de combustible. Un reto empresarial que, sumado a la diversificación de nuestros servicios y a la inversión en avances tecnológicos -tanto en la flota como en nuestro personal en mar y en tierra-, mantiene nuestra apuesta por la sostenibilidad para preservar el medio ambiente y nuestro compromiso con la Sociedad.

Por ello, como Presidente, es una satisfacción presentar este Estado de Información No Financiera de 2019 y continuar con nuestro esfuerzo en mantenernos como una empresa sostenible y comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en derechos humanos, medio ambiente, trabajo y corrupción, fijados por la ONU en 2015 y regulados en la Agenda 2030. Desde 2015, los objetivos alcanzados se analizan con los parámetros de la Global Reporting Initiative (GRI), una de las metodologías más consolidadas en el ámbito internacional, porque somos una empresa transparente en el cumplimiento de nuestra responsabilidad económica, ambiental y social.

En este año, hemos conseguido aumentar nuestra cifra de negocios en un 20% con respecto al ejercicio de 2018, fundamentalmente gracias a la incorporación del Grupo Kotug Smit Towage

(KST) que opera en los principales puertos europeos (Rotterdam, Amberes, Hamburgo, Bremerhaven, Londres, etc.).

Quiero destacar que este crecimiento no se hubiera llevado a cabo satisfactoriamente sin el compromiso que nos demuestra a diario una plantilla de más de 4.000 empleados altamente cualificada.

Nuestra responsabilidad social también se extiende a la formación. Consideramos que tanto la experiencia de una compañía como la profesionalidad de sus empleados, son valores en alza en los mercados internacionales. Por lo tanto, apostamos por dar pasos en la inserción de jóvenes al mundo laboral dando lugar a estudiantes en prácticas tanto en flota como en administración con planes de formación específicos a cada labor.

Una de las líneas estratégicas de Boluda Corporación Marítima para ser sostenible se centra en sus acciones en defensa del medio ambiente. De hecho, nuestro modelo de gestión ambiental incluyó la participación en proyectos como Ecoport, en el puerto de Valencia, donde hemos disminuido un 1% en consumo de agua y energía eléctrica. Igualmente, en Sagunto, Castellón, Sevilla, Carboneras y, desde 2018 en Valencia, estamos implementado un sistema de conexión a la red para los remolcadores atracados, para poder facilitar la generación eléctrica a bordo. Esto supone un considerable ahorro de energía.

También se está trabajando una propulsión “hibrida” con SCRs la cual nos permite adaptarnos a cada modo de navegación de una forma más eficiente. La intención, es seguir con la viabilidad “hibrido sin baterías con SCR” hasta el 2030 y aquí seguramente pasaremos al hidrogeno.

Continuamos, igualmente con la integración en la flota de la silicona como sistema antifouling lo que nos permite mantener constante la resistencia al avance frente el antifouling convencional lo que se traduce en la reducción de las emisiones.

En 2019, continuamos con inversiones en innovación y en infraestructuras. Prueba de ello es la adquisición de los remolcadores VB Mirage, VB Concorde, VB Surprise y VB Achéronun por Boluda France, de mejorada eficiencia energética. Se han mejorado la flota de Abijan con los remolcadores VB Baobab y VB Impala. En Francia se desguazaron los remolcadores Robusta, VB Karité y VB Piriac, y, el Sertosa quince en España, después de 45 años de impecable funcionamiento.

Boluda Lines, en su plan de medidas para paliar los efectos de la contaminación marina y al objeto de ofrecer unos servicios marítimos responsables, ha desarrollado su plan de reducción de emisiones de dióxido de carbono, uno de los gases responsables del efecto invernadero, a 0,0555 kg CO/tonelada por milla, y la disminución de las emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas sólidas de óxidos de azufre, a 1,66 gramos.

Con estos buques de última generación, el Grupo continuará en su defensa por la eficiencia energética, como lo demuestra el uso de controles para ajustar la operativa de cada barco al puerto asignado, o el hecho de que estas unidades cuenten con alumbrado led. Al mismo tiempo, se proseguirá con las mejoras aplicadas tanto para atenuar los ruidos y las vibraciones, como para conseguir un ambiente más ergonómico del puesto de control y una excelente maniobrabilidad, en línea con la política de Responsabilidad Social Corporativa del Grupo.

Para nosotros es un orgullo seguir siendo una compañía de servicios marítimos que aplica transversalmente en las tres divisiones los criterios de sostenibilidad y protección del medio

ambiente y del fondo marino. Ser líderes y emprendedores, como lo es Boluda Corporación Marítima, nos lleva a afrontar los objetivos empresariales desde un compromiso sostenible, social y laboral. La estrategia de toda el Grupo está orientada a lograr las mejores actividades vinculadas a la sostenibilidad económica, social y medioambiental en todos sus procesos.

Mantenemos igualmente, nuestro impulso a proyectos solidarios como Mujeres por África, Aportem -con aportaciones en los barrios marítimos del puerto de Valencia-, o Humanitarian Transport -con envíos gratuitos de material de primera necesidad a países más desfavorecidos o con crisis humanitarias, a bordo de los barcos de la compañía-.

Os agradezco a todos los que contribuís a que siga siendo una empresa líder en servicios marítimos en el ámbito internacional.

Vicente Boluda
Presidente de Boluda Corporación Marítima

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

1. Sobre la compañía

1.1 Modelo de negocio

Boluda Corporación Marítima, S.L., holding de un grupo empresarial ("Boluda Corporación Marítima, S.L. y sociedades dependientes", en adelante, el Grupo) dedicado a servicios portuarios, cuenta con un patrimonio neto consolidado de 236.356 miles de euros y una cifra de negocio de 612.082 miles de euros en 2019.Entre sus actividades destacamos tres principales divisiones:

Boluda Towage and Salvage, área de negocio principal del Grupo, centra su función en el remolque portuario. Además, también realiza labores de remolque costero y de altura, off shore y salvamento marítimo. Cuenta con un indiscutible liderazgo en el ámbito nacional e internacional, con una flota cercana a 350 remolcadores repartidos por los principales puertos de Europa, África, América y Océano Índico.

Boluda Lines explota diversas líneas comerciales que unen la península Ibérica, el archipiélago canario, Baleares, Italia, el norte de Europa, la costa occidental de África y Cabo Verde. En tierra, las delegaciones repartidas por las principales ciudades y puertos atienden las necesidades específicas de cada cliente, ofreciendo un servicio personalizado, puerta a puerta, de todo tipo de cargas, tanto secas como refrigeradas. Se deberían de destacar igualmente en esta división, los servicios de transitaria y consignataria, por medio de Boluda Cargo Int'l, quien ofrece la más completa oferta de servicios logísticos como: transporte marítimo internacional y de cabotaje en contenedor, fletamentos, transporte aéreo, transporte terrestre, almacenamiento y distribución, cargas especiales, despachos de aduana, asesoramiento en comercio exterior, seguros y proyectos. Boluda Lines también participa en la logística portuaria y en la gestión de diversas terminales marítimas a lo largo de toda la costa española, donde se atiende a las principales navieras y a todo tipo de buques con transportes heterogéneos. Finalmente, a través de su filial Miller Logística, Boluda Lines presta servicio de almacenaje, ubicación, manipulación y distribución de mercancías en su almacén logístico de Las Palmas de Gran Canaria.

Por último, Boluda Tankers es líder del sector a nivel nacional en el transporte y suministro de combustible, un servicio estratégico dentro de los recintos portuarios, y presta servicios en los principales puertos nacionales.

El Grupo presta también servicios de amarre en determinados puertos, a través de Boluda Port Services, de peritaje y seguros, a través de VB Comisarios de Averías, y de transporte terrestre, a través de Boluda Truck e Internacional de Transportes Especiales.

Durante el 2019, se ha dado un paso importante en la expansión internacional tras la adquisición de activos importantes, con centros en Reino Unido, Países Bajos, Holanda, Bélgica, Alemania, México, Argentina y Uruguay.

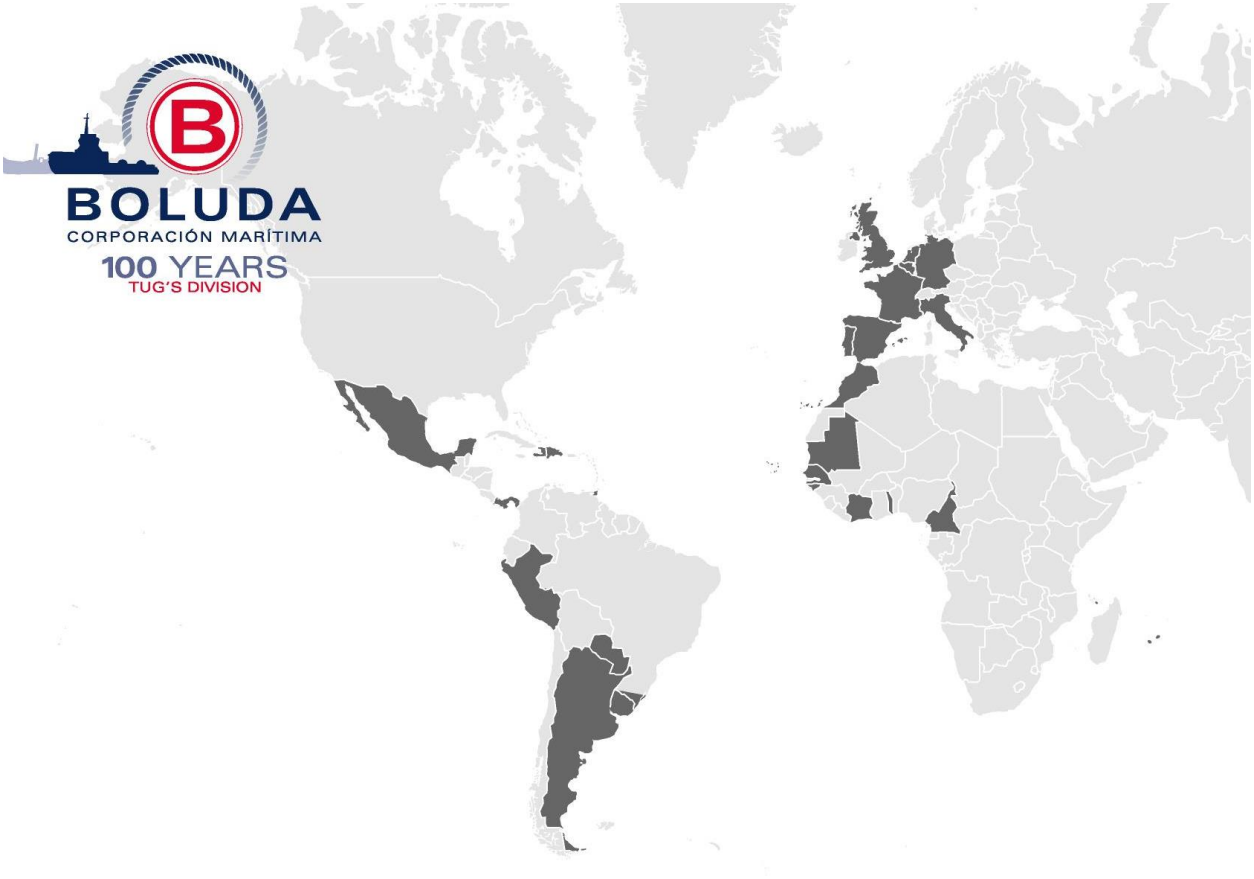
Una de las principales metas del Grupo se centra en lograr una colaboración plena con todos los agentes que prestan su trabajo en las labores portuarias y logísticas, una acción que ayuda al Grupo a ser más competitivo y en mantenerse como una referencia por su excelencia en los servicios prestados.

1.2 Objetivos

Boluda Corporación Marítima es una de las compañías del sector marítimo más importantes del mundo, con más de 180 años de historia. En el ejercicio 2019 el Grupo ha centrado sus objetivos fundamentalmente en:

- La consolidación de su expansión internacional.
- La diversificación de sus servicios.
- La apuesta firme por la aplicación de los avances más tecnológicos, tanto en su flota, como en las herramientas de trabajo de su personal en mar y en tierra, de cara a contribuir a la sostenibilidad.

Tres estrategias empresariales sobre las que se seguirá apostando en 2020 para seguir siendo un Grupo sostenible en sus servicios marítimos responsables con el medio ambiente.



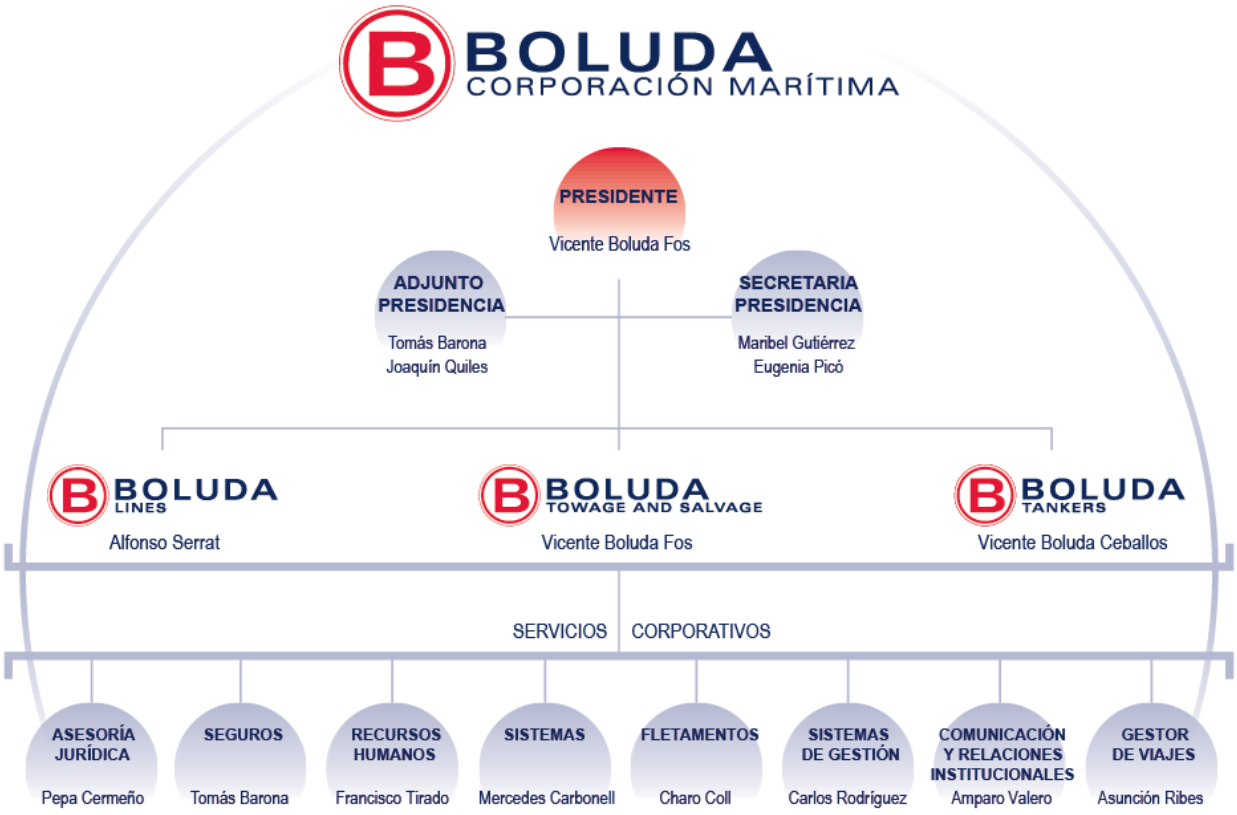
El Grupo considera fundamental mantener su estrategia de internacionalización de todos sus servicios de transporte, remolque, y gestión logística de mercancías para mantener su nivel de liderazgo en el sector marítimo. Por eso, durante 2020, se priorizará en la necesidad de mantener su crecimiento empresarial para atender las demandas de unos clientes cada vez más globalizados.

Además, la expansión geográfica conllevará otro de los objetivos empresariales, esto es, la creación de empleo y la colaboración en las posibilidades de crecimiento económico en los países donde se ofrecen sus servicios marítimos.

Es significativo señalar que la dispersión geográfica y el tamaño empresarial proporciona cada año al Grupo una herramienta fundamental para poder gestionar mejor los costes económicos, una ventaja que permite ser más competitivos en la oferta de precios y fidelizar las relaciones con los clientes.

1.3 Estructura y organización

A continuación, se muestra la estructura organizacional del Grupo:



1.4 Entorno de mercado

Las actividades de Boluda Corporación Marítima dependen de la evolución de la economía y del tráfico de mercancías. No obstante, el Grupo desarrolla su actividad en un entorno globalizado diversificando sus áreas de negocio y geográficas para mitigar el riesgo de mercado.

La tendencia de concentración que se viene produciendo en el mercado del shipping supone una oportunidad para Boluda Corporación Marítima, gracias a su posicionamiento como uno de los

grandes operadores mundiales lo cual le permite cerrar acuerdos globales con estas grandes corporaciones que requieren estándares muy altos de calidad y servicio.

En cuanto a los avances que se están incorporando en las normativas internacionales, como la utilización de carburantes de bajo azufre, estas tendencias suponen una gran inversión por la parte del Grupo, con una alta rentabilidad al encarecer las barreras de entrada para nuevos competidores en la industria.

Una de las principales metas del Grupo se centra en lograr una colaboración plena con todos los agentes que prestan su trabajo en las labores portuarias y logísticas, una acción que ayuda al Grupo a ser más competitivo y a mantenerse como una empresa de referencia por su excelencia en los servicios prestados.

2. Políticas

El Grupo manifiesta su compromiso del logro de la calidad en la realización del servicio de transporte de forma que los clientes sientan satisfechas sus expectativas contractuales, con un Sistema de gestión conforme a las normas ISO 9001 y 14.001, que fortifica la interacción entre los procesos, estableciendo metas y objetivos específicos para desarrollar y promover la mejora continua.

Para el Grupo, la Responsabilidad Social es un compromiso que los miembros de una sociedad tienen, bien como individuos o como miembros de un grupo, tanto para sí como para la sociedad en su conjunto. En este sentido, la Responsabilidad Social en el Grupo se lleva a cabo de forma continuada desde hace muchos años, habiendo asumido voluntariamente su responsabilidad para minimizar el impacto negativo que sus actividades puedan tener sobre la sociedad y el ambiente y manteniendo una actitud proactiva en beneficio de sus grupos de interés. Asimismo, el Grupo está comprometido con el cumplimiento de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Cabe destacar que en las diferentes Políticas de Calidad, Seguridad y Ambientales de las diferentes Divisiones y empresas que conforman el Grupo se manifiesta el compromiso con una política ambiental que potencie la prevención de la contaminación, el cumplimiento permanente de las normas legales y reglamentarias, así como otros requisitos que la organización suscriba, que son de aplicación a todos aquellos aspectos ambientales sobre los que el Grupo puede ejercer un control e influencia.

Estos Sistemas de Gestión, disponen de los elementos organizativos, procesos, procedimientos y recursos, con especificación de las responsabilidades y evaluación de los resultados obtenidos, de forma que se conozca la eficacia del sistema, para obtener los objetivos que se declaran a continuación, relativos a los principios de la gestión:

2.1 Política de Seguridad, Calidad y Medioambiente

Se mantiene la Política de Seguridad, Calidad y Ambiental que presenta los siguientes objetivos:

- Garantizar a los empleados de la compañía un entorno de trabajo seguro y saludable, mediante el compromiso de prevención de los daños y del deterioro de la salud.

- Fomentar la mejora continua en las prácticas de gestión de la Seguridad a través de la formación.

- Garantizar la seguridad, la calidad y la protección del medio ambiente a través de la prohibición del consumo de alcohol y drogas.

- Retroalimentarse de los clientes identificando sus necesidades.

- Ofrecer un servicio de transporte que cumpla con las especificaciones contractuales en vigor.

- Fomentar la mejora continua del servicio, promocionando planes de mejoras para la aceptación del servicio por los clientes.

- Evitar las agresiones al entorno marino como consecuencia de la explotación de los buques.

- Fomentar la protección del medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas, así como el uso sostenible de recursos y la mitigación y adaptación al cambio climático.

- Promover el conocimiento y la aplicación de los reglamentos y prácticas de preservación del entorno marino.

- Prepararse para responder de forma eficaz ante las posibles emergencias originadas por un accidente marítimo.

- Mejorar el desempeño ambiental de la organización.

Para dar cumplimiento a esta Política se dispone del Sistema de Gestión Integrado, que persigue dar a conocer en todo momento qué se debe hacer, quién debe hacerlo, con qué medios debe hacerlo y cómo debe hacerlo, de forma integrada en las competencias propias de cada nivel jerárquico.

El Sistema de Gestión dispone del procedimiento para realización, al menos una vez al año y cada vez que las circunstancias así lo requieran, de una revisión de todo el Sistema de Gestión por la Dirección, de manera que se controle el funcionamiento del mismo, se modifiquen y aprueben las políticas si fuera necesario, se evalúen los nuevos riesgos y oportunidades que hayan podido aparecer y se tomen las medidas oportunas para anular o atenuar los impactos significativos que se puedan producir.

2.2 Política de Seguridad de la Información

El Grupo en el marco de la Política de Seguridad de la Información establece los siguientes compromisos para el propio Grupo y su personal:

- No revelar a persona alguna ajena a la compañía sin su consentimiento por escrito, ningún tipo de información referente a los clientes y/o proveedores y/o empleados de la compañía a que haya tenido acceso en el desempeño de sus funciones en la misma, excepto en el caso de que ello sea necesario para dar debido cumplimiento a las obligaciones del puesto o de la compañía impuestas por normas que resulten de

aplicación, o sea requerido para ello por mandato de la autoridad competente con arreglo al Derecho vigente.

- Utilizar la información a que alude el punto anterior únicamente en la forma que exija el desempeño de las funciones en la compañía y no disponer de ella de ninguna otra forma o con otra finalidad, incluso una vez finalizada la relación laboral que une al empleado con la compañía.

- No utilizar, en forma alguna, cualquier otra información que hubiese podido obtener prevaliéndose de su condición de empleado de la compañía y que no sea necesaria para el desempeño de sus funciones en la misma.

- Cumplir en el desarrollo de las funciones en la compañía la normativa vigente, nacional y comunitaria, relativa a la protección de datos de carácter personal y en particular, las disposiciones complementarias, o cualquier otra norma que las sustituya en el futuro.

- No revelar a ninguna persona, propia o ajena a la compañía, las contraseñas facilitadas por la misma para el uso y empleo en sus correspondientes sistemas informáticos.

- No revelar a ninguna persona ajena a la compañía, los sistemas, procedimientos y mecanismos, dispuestos en la misma para la seguridad de las instalaciones.

- Cumplir los compromisos anteriores incluso después de extinguida, por cualquier causa, la relación laboral que une al empleado con la compañía. Los firmantes del Política de Seguridad de la Información se hacen responsables frente al Grupo y frente a terceros, de cualquier daño que pudiera derivarse para unos u otros del incumplimiento de los compromisos establecidos en la Política y resarcirá al Grupo de las indemnizaciones, sanciones o reclamaciones que el mismo se vea obligado a satisfacer como consecuencia de dicho incumplimiento.

- Evitar cualquier tipo de actuación a través de los equipos informáticos y de comunicaciones puestos a disposición de los usuarios que pueda considerarse como atentatorio a la dignidad personal de los usuarios, o como acoso o intimidación en el trabajo. Por consiguiente, no se debe, entre otras actuaciones, instalar o visualizar salvapantallas, fotos, videos, animaciones, y/o cualquier otro medio de reproducción o visualización de contenido ofensivo o atentatorio contra la dignidad de las personas, y/o de contenido sexual.

Para la distribución de la Política de Seguridad de la Información el Grupo dispone de una aplicación web de creación propia en la que se encuentra disponible archivo digital de la misma, siendo de obligado cumplimiento su lectura.

3. Gestión de riesgos

El Grupo tiene implantados los Sistemas de Gestión apropiados para el desarrollo de la gestión de las distintas empresas del Grupo. De esta manera, en cada una de las empresas en las que se ha implantado, existe un único Sistema de Gestión en el que se integran los distintos puntos de vista desde los cuales se puede analizar la gestión de la empresa.

El Grupo cuenta con numerosas certificaciones tanto en España, Francia y Alemania, Bélgica, México y Uruguay, siguiendo la estructura de alto nivel (SQL), ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISM, MLC, como puede verse en la siguiente tabla:

ESPAÑA	**Certificaciones**
Empresas:	25
Total de certificaciones:	86
Calidad – ISO 9001:2015	24
Marca de Garantía – Autoridad Portuaria	2
ESPAÑA	**Certificaciones**
Medio Ambiente – ISO 14001:2015	15
Buenas Prácticas Medio Ambientales – A. Port	1
OHSAS	2
Referencial de Puertos del Estado	2
MLC – Maritime Labour Convention - OIT	6
ISM – Document of Compliance - IMO	4
ISM – International Safety Management - IMO	14
ISPS - International Ship and Port Facility Security Code - IMO	14
OEA – Operador Económico Autorizado - UE	2

FRANCIA	**Certificaciones**
Empresas	15
Total certificaciones	23
• Calidad – ISO 9001:2015	15
• ISM – Document of Compliance	4
• ISM – International Safety Management	4

ALEMANIA	**Certificaciones**
Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**6**
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• Medio Ambiente – ISO 14001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	2
• ISM – International Safety Management	2

BÉLGICA	**Certificaciones**
Total certificaciones:	**1**
• ISM – Document of Compliance	1

MARRUECOS	**Certificaciones**
Empresas:	**2**
Total certificaciones:	**3**
• ISM – Document of Compliance	1
• Calidad – ISO 9001:2015	2

MAURITANIA	**Certificaciones**
Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**1**
• Calidad – ISO 9001:2015	1
•	
SENEGAL	**Certificaciones**

Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**2**
• ISM – Document of Compliance	1
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• ISM – Cocument of Compliance	1

COSTA DE MARFIL	**Certificaciones**
Empresas:	**3**
Total certificaciones:	**4**
• ISM – Document of Compliance	1
• Calidad – ISO 9001:2015	3

CAMERÚN	**Certificaciones**
Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**1**
• Calidad – ISO 9001:2015	1

MÉXICO	**Certificaciones**
Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**3**
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• Medio Ambiente – ISO 14001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

URUGUAY	**Certificaciones**
Empresas:	**1**
Total certificaciones:	**2**
• Calidad – ISO 9001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

Todos los Sistemas de Gestión de las distintas empresas del Grupo, excepto la Marca de Garantía de la APV, gozan de la estructura SQL de alto nivel de la Organización Internacional de Normalización y de una metodología común. Asimismo, se está trabajando con vistas a alcanzar una integración formal en un único Sistema de Gestión del Grupo en cada área señalada.

De esta manera, el Grupo una vez define el alcance del Sistema y la Política a implantar y/o los compromisos asumidos en las empresas, identifica las Partes Interesadas y hace un análisis de los riesgos, los cuales son evaluados en función de su probabilidad e impacto asociado, tomándose las medidas necesarias para anular o mitigar los impactos, y marcándose los objetivos y metas a alcanzar.

Cada una de las distintas áreas de negocio evalúa la posibilidad de nuevos riesgos valorando los riesgos identificados al menos una vez al año, remitiendo sus análisis a la Dirección de División, quien revisa los riesgos más significativos los cuales pueden tener impacto a medio y largo plazo.

Siguiendo esta metodología, los principales riesgos detectados han sido:

- Riesgos Estratégico / Negocio.
- Riesgos Operativos / Prestación del servicio.
- Riesgos Financiero / Administración.
- Riesgos en RRHH.
- Riesgos legales y Jurídicos.
- Riesgos Informáticos.
- Riesgos Ambientales y de Seguridad.

Cada categoría de riesgos se desglosa en ítems correspondientes a los riesgos detectados, los cuales son evaluados en términos de probabilidad e impacto.

Asimismo, los principales riesgos no financieros detectados que pueden afectar a la consecución de objetivos son:

- Proceso Estratégico:

    - Cambios en el mercado.
    - Pérdida de cuota mercado / pérdida de clientes.
    - Nuevos requisitos legales.
    - Incumplimientos legales.
    - Nuevas líneas de negocio.
    - Nuevos requisitos de partes interesadas.
    - Competencia.

- Proceso Estratégico - Gestión de Recursos (Relativo a Infraestructuras, Organización, comunicaciones):

    - Incorporación de activos al Grupo.
    - Personal en puestos sensibles con formación insuficiente.
    - Averías de equipos.
    - Daños a las infraestructuras.
    - Ataques de seguridad / secuestro de buques.
    - Proceso Operativo.
    - Prestación de servicios.
    - Satisfacción de clientes.
    - Captar y fidelizar Clientes.

- Procesos de Apoyo (BCI):

    - Sistemas de gestión.
    - Financiero / Administración.
    - Cuestiones laborales y de Recursos Humanos.
    - Informática.

4. Cuestiones medioambientales

El compromiso del Grupo con el medio ambiente queda definido en sus Políticas Ambientales de los distintos Sistemas de Gestión, en las cuales se recogen objetivos de desempeño, poniendo de manifiesto los siguientes compromisos:

- Compromiso con la protección del medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas, así como el uso sostenible de recursos y la mitigación y adaptación al cambio climático
- Cumplimiento legal tanto de legislación nacional de cada país, como internacional.

Adicionalmente, el Grupo dispone en el ámbito de los distintos Sistemas de Gestión, de evaluaciones de impactos en las distintas áreas de negocio donde el Grupo puede incidir. Dicha evaluación se realiza al menos una vez al año, y siempre que existan situaciones potencialmente

peligrosas que indique la necesidad de la revaluación de los impactos. Una vez identificados y evaluados los distintos aspectos, se proponen medidas y se asignan recursos y responsables para eliminarlos, reducirlos o mitigarlos.

El Grupo dispone de certificados ambientales de la Norma 14.001 en función de los distintos ámbitos geográficos y de las distintas actividades de las compañías que lo integran, incorporándose progresivamente nuevos centros a las distintas certificaciones.

El Grupo tiene muy presente los potenciales impactos ambientales que pueda tener su actividad, siendo los principales:

- Consumos de energía.

- Generación de residuos.

Con relación al principio de precaución, la totalidad de la flota que gestiona el Grupo, donde existe más posibilidad de impacto ambiental, dispone de planes de actuación para la prevención de accidentes ambientales, mediante un “Plan de Contingencias por Derrame de Hidrocarburos (SOPEP)”, donde se describen las directrices y procedimientos para evitar incidentes de este tipo o impactos, así como seguros emitido por nuestro club de Protección (Britannia P&I), que cubren estas posibilidades, y que son certificados y reconocidos por el país de bandera sobre Contaminación por el Combustible, incluyendo la remoción de los restos de un naufragio en caso de hundimiento del buque.

Asimismo, los buques de navegación internacional y mayores de 500 GT también disponen de planes para la protección frente actos ilícitos, como terrorismo, sabotajes, asaltos, polizones, entre otros, que podrían ser causas de contaminación.

La actividad de Terminales Marítimas, con alcance España, dispone de “Planes Interiores marítimos”, donde también se reflejan las medidas y acciones a tomar para evitar incidentes durante las distintas operativas.

En el 2019, debido a la expansión internacional del Grupo, se aprecia un impacto significativo en la mayoría de los indicadores Ambientales, que se irán analizando en los distintos puntos del informe.

4.1 Contaminación

En el ámbito de la contaminación, el Grupo dispone de procedimientos de trabajo que fomentan el mantenimiento preventivo, para de ese modo optimizar la flota del Grupo, y consecuentemente el consumo de combustible y las emisiones asociadas, tratándose en mayor profundidad en los puntos de cambio climático y uso sostenible de los recursos.

Cabe destacar que los remolcadores alemanes del Grupo se conectan a la corriente de tierra cuando están en puerto para disminuir el consumo de MGO y disminuir la contaminación atmosférica por emisiones y ruido, al igual que en Alemania, en España, también se está desarrollando el proyecto para conexión a tierra de los remolcadores, siempre que las Autoridades Portuarias, así lo permitan, actualmente se dispone de conexiones a tierra de todos los remolcadores de Valencia y Castellón, encontrándose parcialmente implementado en puertos como Almería, Alicante y Sevilla entre otros.

El Grupo además de la contaminación atmosférica, no considera relevantes los datos de la contaminación lumínica y el ruido, no obstante, en el ámbito de España las nuevas construcciones se han diseñado con bajos niveles sonoros, mejorando principalmente la habitabilidad de los trabajadores.

4.2 Economía circular, prevención y gestión de residuos

En el presente ejercicio, tal como se ha comentado en un punto anterior, se ha producido un aumento en el número de compañías que pasan a formar parte del Grupo, y que por lo tanto tienen un efecto en los resultados ambientales, debido al aumento del volumen de negocio. Este aumento se ve en los datos reflejados en el presente informe donde se detallan los datos de las nuevas empresas.

Todos los buques de la flota del Grupo, incluyendo las nuevas incorporaciones, con un tonelaje superior a las de 400 GT disponen de un plan gestión de basuras, donde se contemplan las directrices a cumplir con respecto a los distintos residuos generados a bordo.

En todas las flotas, incluidas las de reciente incorporación, cumpliendo con la legislación vigente, todos los residuos se gestionan adecuadamente con los distintos gestores autorizados designados por las distintas Autoridades Portuarias de los distintos países. En todos los casos la entrega de residuos va acompañada del correspondiente recibí del Certificado Marpol del residuo entregado, como establece la legislación.

Los residuos peligrosos derivados del combustible se entregan a gestores homologados para su valorización.

En el ámbito de España, se ha de referenciar la actividad de Terminales, donde se dispone de las correspondientes altas como gestores de residuos y se gestionan los residuos de acuerdo con la legislación vigente.

La División Naviera Boluda Lines, que mantiene un Plan de Gestión de Basuras para su flota, ha sido reconocida por las Autoridades Portuarias con una bonificación en la tarifa fija de recepción de desechos de los buques que opera bajo la certificación ISO 14.001.

A continuación, se presentan los datos sobre los residuos generados durante 2018 y 2019 por las compañías de las distintas áreas de actuación del grupo:

	2018		**2019**	
	Residuos peligrosos (m^3)	**Residuos no peligrosos (m^3)**	**Residuos peligrosos (m3)**	**Residuos no peligrosos (m3)**
España	2.821	1.454	3.784	2.138
Boluda Towage France	-	-	26.097	1.168
Boluda Towage Europe	-	-	345	445
Boluda Towage México	-	-	131	257
Boluda Towage Latam	-	-	3	12
Total	**2.821**	**1.454**	**30.360**	**4.019**

Durante el 2018, se pudieron recopilar los datos de España, no disponiendo de datos de Francia. En el presente ejercicio, 2019 se disponen de datos del ámbito de España, Francia, Marruecos, Mauritania, Senegal, Costa Marfil, Togo, Camerún e Isla Mauricio (Boluda Towage France), además de los nuevos ámbitos Alemania, Bélgica, Holanda y Reino Unido (Boluda Towage Europa), México (Boluda Towage México), Uruguay (Boluda Towage Latam).

Por ello se puede apreciar un aumento significativo en las cifras de residuos, tanto peligrosos como no peligrosos, pasando de un volumen de 2.820,56 m3 de residuos peligrosos en el 2018 a 30.360 m3 en el 2019, y de 1.453,53 m3 de residuos no peligrosos en 2018 a 4.019 m3 en 2019.

En lo referente al desperdicio de los alimentos, esto se considera no material, ya que en todos los buques se hace una gestión adecuada de los víveres y basuras, de manera que son mínimos los restos producidos, y no es relevante frente al resto de los residuos generados.

4.3 Uso sostenible de los recursos

Todos los recursos se utilizan de forma sostenible ya que son un bien escaso. Todas las actividades realizadas por el Grupo tienen presentes que los recursos naturales son finitos y por ello se realiza un uso adecuado de los mismos, realizando jornadas de sensibilización ambiental, así como control operacional sobre los consumos de agua y combustible principalmente.

Además, los buques de más de 400 GT´s disponen de un plan de eficiencia energética, en el ámbito de España, en los puertos donde es posible se está procediendo a conectar a tierra para tomar la electricidad necesaria cuando el remolcador se encuentra amarrado al muelle, con la consiguiente disminución de las emisiones de CO_2 y se ha empezado a introducir el uso de energías renovables, mediante placas solares, para la recarga de las baterías de emergencia, consiguiendo doble beneficio: Ahorro de consumo de energía eléctrica no renovable y ahorro en residuos de baterías por su mayor durabilidad.

En la actividad de terminales, que se realiza en España, el Grupo está mejorando las infraestructuras para un mejor aprovechamiento de los recursos, con mejora de las instalaciones, y adquisiciones de maquinaria más eficiente.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de energía (Gas-Oil, Fuel-Oil y Electricidad)[1]:

[1] En el reporte de los datos relativos a consumo de energía, consumo de agua, consumo de materias primas y emisiones no se incluyen los datos relativos a las oficinas de Cabo Verde, Portugal y Malta, al considerarse los mismos como no materiales.
Por otra parte, en dichos indicadores el dato referente a Francia centraliza, en línea con la organización operativa del Grupo, el propio dato de Francia, así como de los siguientes países incluidos en el perímetro de reporte: Camerún, Costa de Marfil, Marruecos, Mauritania, Senegal y Togo.

	2018			2019		
	Gas-Oil (GJ)	Fuel-Oil (GJ)	Electricidad (GJ)	Gas-Oil (GJ)	Fuel-Oil (GJ)	Electricidad (GJ)
España	1.042.234	2.034.819	21.760	1.061.478	2.522.425	25.772
Boluda Towage France	1.617.849	-	20.722	763.505	315.664	14.561
Boluda Towage Europe	163.788	163	-	334.965	0	18.852
Boluda Towage México	-	-	-	69.363	0	1.203
Boluda Towage Latam	-	-	-	14.696	0	2.224
Total	**2.823.871**	**2.034.982**	**42.482**	**2.244.006**	**2.838.089**	**62.612**

Al igual que en apartado anterior, la internalización del grupo, con la adquisición de nuevas compañías de remolque ha tenido un impacto medio ambiental muy significativo.

Se ha realizado una unificación de criterio en el cálculo de consumos, para que todos los datos sean comparables, evidenciándose un aumento en todos los indicadores.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de agua:

	Consumo agua (m^3)	
	2018	2019
España	13.779	19.678
Boluda Towage France	236	8.160
Boluda Towage Europe	352	1.065
Boluda Towage México	-	4.859
Boluda Towage Latam	-	674
Total	**14.367**	**34.436**

En lo referente al consumo de agua, mencionar que toda el agua consumida por el Grupo proviene en su gran mayoría, de la Red pública de suministro de agua, al igual que puntos anteriores, se aprecia un aumento del consumo de agua en el 2019 con respecto del 2018, pasando de 14.367 m3 a 34.436 m3.

En la siguiente tabla se muestra el consumo de materias primas:

	2018				2019				
	Aceite (Tn)	Pinturas y disolventes (Tn)	Cabos / estachas (Tn)	Otros (Tn)	Aceite (Tn)	Pinturas y disolventes (Tn)	Cabos / estachas (Tn)	Baterias (Tn)	Otros (Tn)
España	242	16	31	33	335	34	26	3	12
Boluda Towage France	215	40	28	10	278	33	55	3	3
Boluda Towage Europe	25	2	-	3	65	8	16	1	1
Boluda Towage México	-	-	-	-	19	3	0	0	1
Boluda Towage Latam	-	-	-	-	3	1	2	0	0
Total	**482**	**58**	**59**	**46**	**700**	**79**	**99**	**7**	**17**

A modo de resumen, en el consumo de materias primas se ve un incremento en todos los indicadores en relación con el año 2018, también se ha desglosado uno de los indicadores, pasando a detallarlo como indicador independiente, “Baterías” detallando el consumo de baterías.

4.4 Cambio climático

La principal actividad del Grupo es el Remolque Portuario, y el Transporte Marítimo y Terrestre, lo que conlleva un importante consumo de recursos energéticos, todo ello supone a su vez las correspondientes emisiones de gases de efecto invernadero.

El Grupo a través de sus distintos Sistemas de Gestión tiene identificados y evaluados los distintos riesgos, entre ellos los riesgos ambientales de sus actividades.

En la siguiente tabla se muestran las emisiones por sus diferentes orígenes, siendo el total de emisiones del 2019, 807.710 Tn CO_2:

	2018		2019	
	Consumo de combustible (Tn CO_2)	**Consumo eléctrico (Tn CO_2)**	**Consumo de combustible (Tn CO_2)**	**Consumo eléctrico (Tn CO_2)**
España	236.550	1.662	682.851	1.969
Boluda Towage France	61.953	1.583	86.104	2.774
Boluda Towage Europe	12.514	-	25.573	237
Boluda Towage México	-	-	7.067	0
Boluda Towage Latam	-	-	1.222	13
Total	**300.017**	**3.245**	**802.717**	**4.993**

Al igual que en otros puntos, cabe mencionar que la incorporación de las nuevas compañías tiene un impacto significativo en todos los indicadores.

Al igual que en apartados anteriores se han estandarizado los métodos de cálculo para que los resultados sean comparables en todos los casos, observándose un incremento en todos los indicadores.

En este contexto, el Grupo desde las distintas áreas geográficas y departamentos está implementando proyectos que ayuden a la mejora de la eficiencia energética con el fin de reducir la huella de carbono.

En los términos de mejora de la eficiencia energética y la reducción de la huella de carbono se enumeran algunas de las acciones a abordar por el Grupo a medio y largo plazo:

- Renovación de la flota, nuevas construcciones de Remolcadores de Puerto:
    - Mejora de los diseños constructivos, mejorando su hidrodinámica y aumentando su eficiencia energética, y disminución de ruidos.
    - Instalación de motores con mejores rendimientos y menos contaminantes.
    - Instalación de saltos de revoluciones en los motores principales.
    - Instalación de equipos de medición con sistema de recopilación de datos.

- Mejoras de Flota operativa en general:

  - Planes de eficiencia energética.
  - Utilizaciones de pinturas de silicona para la obra viva, con menor resistencia al avance.
  - Conexiones a tierra para los motores auxiliares en aquellos puertos que así lo permitan.
  - Navegación con regímenes económicos. Establecer un régimen adecuado de la carga de los motores tanto para el remolque como la navegación.
  - Elección de rutas de navegación adecuadas.

- Buques Portacontenedores:

  - Navegaciones en los calados idóneos para disminuir el consumo.
  - En contacto continuo con la Dirección para realizar navegaciones a la velocidad más económica (ahorro de consumo) y llegada a tiempo a las terminales.
  - Análisis continuo de los consumos para que, tras la aparición de incrementos, se realicen las acciones correctivas oportunas.

- Grupos de trabajo para identificar oportunidades de mejora:

  - Seguimiento de la legislación, como punto de partida para poder elaborar planes de acción para afrontar los cambios normativos, siendo este medio un punto de base significativo para la identificación de oportunidades de mejora.
  - Diagnóstico ambiental, se llevan a cabo auditorías ambientales planificadas en las distintas actividades y ámbitos, donde se permite evaluar el nivel de cumplimiento de las distintas normas.

En lo referente a otros gases perjudiciales para el medio ambiente, como son los SO_x, la flota de remolcadores consume gasoil, en lugar de IFO, lo que supone la utilización de combustibles con niveles inferiores de Azufre y, por tanto, su colaboración a la emisión de SO_x es mucho menor que otros buques de similares características. Y anticipándose a la normativa que obliga a los buques a consumir combustibles de muy bajo contenido en azufre a partir de 2020, ya se estaba en diciembre utilizando este tipo de combustible en los buques portacontenedores.

Respecto a los NOx, los buques mayores de 400 Gt´s disponen del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica IAPP, emitidos y verificados por las distintas administraciones marítimas, donde se verifica periódicamente que los motores de los buques del Grupo cumplen con los exigentes requerimientos que respecto a estos gases tiene la Organización Marítima Internacional. La contribución del Grupo a la emisión a la atmósfera de este tipo de gases es tan pequeña que no es considerada material, y tampoco está actualmente entre las posibilidades del Grupo el disminuir dichas emisiones, por lo que no se cuentan con objetivos al respecto.

4.5 Iniciativas cambio climático

El Grupo, consciente de su responsabilidad ambientales, ha llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- Todos los buques utilizan pinturas sin estaño para las zonas sumergida, para minimizar el impacto en las especies acuáticas, obteniéndose una certificación de ello. Asimismo,

está utilizando pinturas de silicona para disminuir la resistencia y el consumo de combustible.

- Todos los buques de más de 400 Gt´s del Grupo disponen de un “Plan de Emergencias por Derrame de Hidrocarburos”, disponiendo de “Kits antiderrame” para intervención. Del mismo modo las Terminales disponen de PIM “Plan Interior Marítimo” donde se analizan los riesgos ambientales, las zonas más vulnerables y la forma más adecuada de abordar aquellos riesgos que puedan materializarse.

- Además, todos los buques de más de 400 Gt´s que realizan viajes internacionales, donde existen zonas marinas de diversa vulnerabilidad, disponen de un “Plan de gestión del agua de lastre”, para asegurar que no se realizan contaminación cruzadas accidentales, al transportar microorganismos de una zona otra.

- URAG / L & R es miembro de "Partnerschaft Umwelt Unternehmen" desde noviembre de 2017. PUU es una alianza ambiental de empresas que se dedican a la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la responsabilidad social corporativa, el cambio climático y la eficiencia energética. Los miembros de PUU tienen la capacidad de intercambiar información, conocimientos y experiencias.

El Grupo no realiza operaciones en áreas protegidas por lo que este ámbito se considera no material, no obstante, el Grupo mantiene un estricto compromiso con el medio ambiente marino, y mantiene un escrupuloso cumplimiento de la legislación internacional, pintando la parte sumergida de los cascos de sus buques con pinturas inocuas para vida marina y libres de estaño, y evitando tirar cualquier tipo de residuo al mar.

En relación con Proveedores / Subcontratistas, el Sistema de Gestión prevé, controles sobre las obligaciones legales y responsabilidades medioambientales de aquellos que pueden desempeñar trabajos en nombre de alguna de las Áreas de negocio del Grupo.

5. Cuestiones sociales y relativas al personal

Hay que tener en consideración que en el presente Estado de Información No Financiera, para una correcta lectura, se ha de tomar en cuenta que, a diferencia del informe de 2018, se han incorporado nuevos países, tales como México, Holanda, Bélgica, Reino Unido y se ha ampliado Alemania.

5.1 Empleo

El Grupo cuenta con un total de **3.987** (2.801 en 2018) empleados que se distribuyen por sexo, edad, país y clasificación profesional tal y como se muestra en las tablas que se recogen a continuación[2]:

[2] Malta, Mauricio y Uruguay no disponen de empleados.

Alemania (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	3	1	**4**	<30	12	3	**15**
Administración	22	12	**34**	30-50	110	8	**118**
Tripulación y personal operativo	197	4	**201**	>50	100	6	**106**
Total	**222**	**17**	**239**	**Total**	**222**	**17**	**239**
Total %	**92,89%**	**7,11%**	**100,00%**	**Total %**	**92,89%**	**7,11%**	**100,00%**

Alemania (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	1	0	**1**	<30	13	2	**15**
Administración	16	10	**26**	30-50	63	4	**67**
Tripulación y personal operativo	120	1	**121**	>50	61	5	**66**
Total	**137**	**11**	**148**	**Total**	**137**	**11**	**148**
Total %	**92,57%**	**7,43%**	**100,00%**	**Total %**	**92,57%**	**7,43%**	**100,00%**

Bélgica (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	2	0	**2**	<30	37	2	**39**
Administración	28	14	**42**	30-50	118	10	**128**
Tripulación y personal operativo	269	4	**273**	>50	144	6	**150**
Total	**299**	**18**	**317**	**Total**	**299**	**18**	**317**
Total %	**94,32%**	**5,68%**	**100,00%**	**Total %**	**94,32%**	**5,68%**	**100%**

Cabo Verde (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	3	4	**7**
Administración	9	8	**17**	30-50	6	4	**10**
Tripulación y personal operativo	0	0	**0**	>50	0	0	**0**
Total	**9**	**8**	**17**	**Total**	**9**	**8**	**17**
Total %	**52,94%**	**47,06%**	**100,00%**	**Total %**	**52,94%**	**47,06%**	**100,00%**

Cabo Verde (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	2	2	**4**
Administración	7	5	**12**	30-50	5	3	**8**
Tripulación y personal operativo	0	0	**0**	>50	0	0	**0**
Total	**7**	**5**	**12**	**Total**	**7**	**5**	**12**
Total %	**58,33%**	**41,67%**	**100,00%**	**Total %**	**58,33%**	**41,67%**	**100,00%**

Camerún (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	22	2	**24**
Administración	8	6	**14**	30-50	80	5	**85**
Tripulación y personal operativo	105	1	**106**	>50	11	0	**11**
Total	**113**	**7**	**120**	**Total**	**113**	**7**	**120**
Total %	**94,17%**	**5,83%**	**100,00%**	**Total %**	**94,17%**	**5,83%**	**100,00%**

Camerún (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	2	0	**2**	<30	29	2	**31**
Administración	25	5	**30**	30-50	77	3	**80**
Tripulación y personal operativo	94	0	**94**	>50	15	0	**15**
Total	**121**	**5**	**126**	**Total**	**121**	**5**	**126**
Total %	**96,03%**	**3,97%**	**100,00%**	**Total %**	**96,03%**	**3,97%**	**100,00%**

Costa de Marfil (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	29	2	**31**
Administración	21	6	**27**	30-50	171	11	**182**
Tripulación y personal operativo	218	8	**226**	>50	39	1	**40**
Total	**239**	**14**	**253**	**Total**	**239**	**14**	**253**
Total %	**94,47%**	**5,53%**	**100,00%**	**Total %**	**94,47%**	**5,53%**	**100,00%**

Costa de Marfil (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	3	0	**3**	<30	22	5	**27**
Administración	13	7	**20**	30-50	154	13	**167**
Tripulación y personal operativo	200	13	**213**	>50	40	2	**42**
Total	**216**	**20**	**236**	**Total**	**216**	**20**	**236**
Total %	**91,53%**	**8,47%**	**100,00%**	**Total %**	**91,53%**	**8,47%**	**100,00%**

España (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	17	6	**23**	<30	99	21	**120**
Administración	237	156	**393**	30-50	675	113	**788**
Tripulación y personal operativo	826	11	**837**	>50	306	39	**345**
Total	**1080**	**173**	**1253**	**Total**	**1080**	**173**	**1253**
Total %	**86,19%**	**13,81%**	**100,00%**	**Total %**	**86,19%**	**13,81%**	**100,00%**

España (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	12	6	**18**	<30	74	14	**88**
Administración	225	154	**379**	30-50	623	110	**733**
Tripulación y personal operativo	803	4	**807**	>50	343	40	**383**
Total	1.040	164	**1.204**	**Total**	1.040	164	**1.204**
Total %	**86,38%**	**13,62%**	**100,00%**	**Total %**	**86,38%**	**13,62%**	**100,00%**

Francia (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	2	0	**2**	<30	46	2	**48**
Administración	79	44	**123**	30-50	420	35	**455**
Tripulación y personal operativo	566	13	**579**	>50	181	20	**201**
Total	**647**	**57**	**704**	**Total**	**647**	**57**	**704**
Total %	**91,90%**	**8,10%**	**100,00%**	**Total %**	**91,90%**	**8,10%**	**100,00%**

Francia (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	13	3	**16**	<30	39	0	**39**
Administración	14	34	**48**	30-50	390	32	**422**
Tripulación y personal operativo	603	16	**619**	>50	201	22	**222**
Total	**630**	**53**	**683**	**Total**	**630**	**53**	**683**
Total %	**92,24%**	**7,76%**	**100,00%**	**Total %**	**92,24%**	**7,76%**	**100,00%**

Holanda (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	5	0	**5**	<30	37	2	**39**
Administración	47	15	**62**	30-50	114	11	**125**
Tripulación y personal operativo	238	1	**239**	>50	139	3	**142**
Total	**290**	**16**	**306**	**Total**	**290**	**16**	**306**
Total %	**94,77%**	**5,23%**	**100,00%**	**Total %**	**94,77%**	**5,23%**	**100,00%**

Marruecos (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	7	1	**8**
Administración	17	2	**19**	30-50	124	1	**125**
Tripulación y personal operativo	140	0	**140**	>50	26	0	**26**
Total	**157**	**2**	**159**	**Total**	**157**	**2**	**159**
Total %	**98,74%**	**1,26%**	**100,00%**	**Total %**	**98,74%**	**1,26%**	**100,00%**

Marruecos (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	5	1	**6**	<30	10	1	**11**
Administración	7	1	**8**	30-50	127	1	**128**
Tripulación y personal operativo	153	0	**153**	>50	28	0	**28**
Total	**165**	**2**	**167**	**Total**	**165**	**2**	**167**
Total %	**98,80%**	**1,20%**	**100,00%**	**Total %**	**98,80%**	**1,20%**	**100,00%**

Mauritania (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	6	0	**6**
Administración	1	1	**2**	30-50	11	1	**12**
Tripulación y personal operativo	18	0	**18**	>50	2	0	**2**
Total	**19**	**1**	**20**	**Total**	**19**	**1**	**20**
Total %	**95,00%**	**5,00%**	**100,00%**	**Total %**	**95,00%**	**5,00%**	**100,00%**

Mauritania (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	4	0	**4**
Administración	0	1	**1**	30-50	1	1	**2**
Tripulación y personal operativo	5	0	**5**	>50	0	0	**0**
Total	**5**	**1**	**6**	**Total**	**5**	**1**	**6**
Total %	**83,33%**	**16,67%**	**100,00%**	**Total %**	**83,33%**	**16,67%**	**100,00%**

México (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	41	5	**46**
Administración	29	24	**53**	30-50	159	20	**179**
Tripulación y personal operativo	257	3	**260**	>50	86	2	**88**
Total	**286**	**27**	**313**	**Total**	**286**	**27**	**313**
Total %	**91,37%**	**8,63%**	**100,00%**	**Total %**	**91,37%**	**8,63%**	**100,00%**

Portugal (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	2	2	**4**
Administración	4	2	**6**	30-50	2	0	**2**
Tripulación y personal operativo	0	0	**0**	>50	0	0	**0**
Total	**4**	**2**	**6**	**Total**	**4**	**2**	**6**
Total %	**66,67%**	**33,33%**	**100,00%**	**Total %**	**66,67%**	**33,33%**	**100,00%**

Portugal (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	2	1	**3**
Administración	3	1	**4**	30-50	1	0	**1**
Tripulación y personal operativo	0	0	**0**	>50	0	0	**0**
Total	3	1	**4**	**Total**	3	1	**4**
Total %	**75,00%**	**25,00%**	**100,00%**	**Total %**	**75,00%**	**25,00%**	**100,00%**

Reino Unido (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	1	0	**1**	<30	5	2	**7**
Administración	11	3	**14**	30-50	37	1	**38**
Tripulación y personal operativo	78	0	**78**	>50	48	0	**48**
Total	**90**	**3**	**93**	**Total**	**90**	**3**	**93**
Total %	**96,77%**	**3,23%**	**100,00%**	**Total %**	**96,77%**	**3,23%**	**100,00%**

Senegal (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	0	5	**5**
Administración	15	6	**21**	30-50	34	4	**38**
Tripulación y personal operativo	43	3	**46**	>50	24	0	**24**
Total	**58**	**9**	**67**	**Total**	**58**	**9**	**67**
Total %	**86,57%**	**13,43%**	**100,00%**	**Total %**	**86,57%**	**13,43%**	**100,00%**

Senegal (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	Edad	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	14	2	**16**	<30	10	2	**12**
Administración	13	2	**15**	30-50	47	5	**52**
Tripulación y personal operativo	59	3	**62**	>50	29	0	**29**
Total	**86**	**7**	**93**	**Total**	**86**	**7**	**93**
Total %	**92,47%**	**7,53%**	**100,00%**	**Total %**	**92,47%**	**7,53%**	**100,00%**

Togo (2019)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	**Edad**	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**	<30	10	1	**11**
Administración	9	3	**12**	30-50	76	1	**77**
Tripulación y personal operativo	108	0	**108**	>50	31	1	**32**
Total	**117**	**3**	**120**	**Total**	**117**	**3**	**120**
Total %	**97,50%**	**2,50%**	**100,00%**	**Total %**	**97,50%**	**2,50%**	**100,00%**

Togo (2018)							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	**Total**	Edad	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	5	1	**6**	<30	10	1	**11**
Administración	1	0	**1**	30-50	79	0	**79**
Tripulación y personal operativo	115	0	**115**	>50	32	0	**32**
Total	**121**	**1**	**122**	**Total**	**121**	**1**	**122**
Total %	**99,18%**	**0,82%**	**100,00%**	**Total %**	**99,18%**	**0,82%**	**100,00%**

A continuación, se presenta la distribución del personal total, segregado por modalidades de contratación.

2019	**Contratos indefinidos**				**Contratos Temporales**			
	Jornada completa	Jornada parcial	**Total**	**%**	Jornada completa	Jornada parcial	**Total**	**%**
Total	3438	80	**3518**	**88,02%**	470	9	**479**	**11,98%**

2018	**Contratos indefinidos**				**Contratos Temporales**			
	Jornada completa	Jornada parcial	**Total**	**%**	Jornada completa	Jornada parcial	**Total**	**%**
Total	2.327	12	**2.339**	**83,51%**	438	24	**462**	**16,49%**

A continuación, se presentan los promedios del personal contratado, desagregado por sexo, edad y clasificación profesional[3].

[3] El promedio de contratos ha sido calculado sumando el personal de alta a último día de cada mes, dividiendo el número resultante entre las 12 mensualidades.

Promedio de contratos de jornada parcial (2019)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	0	2	2	**4**	0	0	0	**0**	**4**
Administración	3	16	28	**47**	3	20	16	**39**	**86**
Tripulación y personal operativo	33	89	119	**241**	1	10	3	**14**	**255**
Total	**36**	**107**	**149**	**292**	**4**	**30**	**19**	**53**	**345**

Promedio de contratos de jornada parcial (2018)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	4	6	0	**10**	0	0	0	**0**	**10**
Administración	1	3	1	**5**	1	6	1	**8**	**13**
Tripulación y personal operativo	2	3	0	**5**	1	0	0	**1**	**6**
Total	**7**	**12**	**1**	**20**	**2**	**6**	**1**	**9**	**29**

Promedio de contratos de jornada completa (2019)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	1	11	16	**28**	1	1	5	**7**	**35**
Administración	31	176	106	**313**	20	85	32	**137**	**450**
Tripulación y personal operativo	303	1943	988	**3234**	25	126	30	**181**	**3415**
Total	**335**	**2130**	**1110**	**3575**	**46**	**212**	**67**	**325**	**3900**

Promedio de contratos de jornada completa (2018)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	3	22	20	**45**	3	3	7	**13**	**58**
Administración	15	145	117	**277**	9	142	44	**195**	**472**
Tripulación y personal operativo	145	1.248	671	**2.064**	7	22	5	**34**	**2.098**
Total	**163**	**1.415**	**808**	**2.386**	**19**	**167**	**56**	**242**	**2.628**

Promedio de contratos Temporales (2019)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	0	0	1	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Administración	14	16	9	**39**	8	8	4	**20**	**59**
Tripulación y personal operativo	112	291	85	**488**	10	13	1	**24**	**512**
Total	**126**	**307**	**95**	**528**	**18**	**21**	**5**	**44**	**572**

Promedio de contratos temporales (2018)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	4	6	3	**13**	0	0	0	**0**	**13**
Administración	3	12	4	**19**	2	7	2	**11**	**30**
Tripulación y personal operativo	60	173	73	**306**	5	8	0	**13**	**319**
Total	**67**	**191**	**80**	**338**	**7**	**15**	**2**	**24**	**362**

Promedio de contratos Indefinidos (2019)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	1	13	17	**31**	1	1	5	**7**	**38**
Administración	19	176	126	**321**	15	97	44	**156**	**477**
Tripulación y personal operativo	224	1741	1022	**2987**	17	123	31	**171**	**3158**
Total	**244**	**1930**	**1165**	**3339**	**33**	**221**	**80**	**334**	**3673**

Promedio de contratos indefinidos (2018)									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	3	22	17	**42**	3	3	7	**13**	**55**
Administración	12	136	115	**263**	7	142	44	**193**	**456**
Tripulación y personal operativo	87	1.077	599	**1.763**	3	14	4	**21**	**1.784**
Total	**102**	**1.235**	**731**	**2.068**	**13**	**159**	**55**	**227**	**2.295**

A continuación, se reportan los datos relativos a la plantilla con relación al número de despidos ocurridos en el ejercicio 2019 por sexo, edad y clasificación profesional.

Despidos 2019									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				**Total**
	<30	30-50	>50	**Total**	<30	30-50	>50	**Total**	
Directores	0	0	1	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Administración	1	9	10	**20**	1	5	1	**7**	**27**
Tripulación y personal operativo	23	12	9	**44**	0	0	0	**0**	**44**
Total	**24**	**21**	**20**	**65**	**1**	**5**	**1**	**7**	**72**

2018	Hombres	Mujeres	**Total**
Directores	0	0	**0**
Administración	27	7	**34**
Tripulación y personal operativo	42	0	**42**
Total	**69**	**7**	**76**

2018	Hombres	Mujeres	**Total**
<30	4	0	**4**
30-50	45	3	**48**
>50	20	4	**24**
Total	**69**	**7**	**76**

A continuación, se reportan las remuneraciones medias desagregadas por sexo, edad y categoría profesional.

Remuneraciones Medias (€) (2019)						
Categoría profesional	Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Directores	209.448,55	131.408,53	157.495,85	129.686,60	106.751,00	140.384,46
Administración	14.615,25	39.494,91	54.323,63	14.999,91	30.024,82	38.421,39
Tripulación y personal operativo	29.208,75	38.351,64	47.950,68	25.424,51	43.605,22	42.384,57

Remuneraciones Medias (€) (2018)						
Categoría profesional	Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Directores	18.060,78	47.023,96	102.354,13	5.839,73	27.029,20	92.854,43
Administración	14.270,47	33.517,38	49.205,03	14.095,79	28.475,81	56.664,93
Tripulación y personal operativo	24.717,06	34.360,52	43.624,65	25.674,89	36.835,52	32.313,99

A continuación, se reporta el análisis de las remuneraciones medias totales por categoría profesional y sexo, así como el análisis de la brecha salarial[4] por categoría profesional.

2019	**Remuneraciones Medias (€)**		**Ratio y Brecha**	
	Hombres	Mujeres	Ratio Mujeres Hombres	Brecha
Directores	146.183,94	134.051,41	91,70%	8,30%
Administración	43.281,99	28.853,99	66,67%	33,33%
Tripulación y personal operativo	40.291,89	37.898,32	94,06%	5,94%

2018	**Remuneraciones Medias (€)**		**Ratio y Brecha**	
	Hombres	Mujeres	Ratio Mujer Hombres	Brecha
Directores	63.457,80	57.583,64	90,74%	9,26%
Administración	37.530,04	34.474,67	91,86%	8,14%
Tripulación y personal operativo	36.188,33	33.509,76	92,60%	7,40%

[4] La brecha salarial es un cálculo estadístico del porcentaje de los ingresos de las Mujeres en comparación con el de los hombres, resultante de la división de las retribuciones medias de las Mujeres entre la media de los hombres.

A continuación, se reportan las remuneraciones medias del Administrador Único y de la Alta Dirección[5] en euros, desglosadas por sexo.

	Remuneración Media Administrador único (€) (2019)
Hombres	2.000.000,00
Mujeres	N/A

	Remuneración Media Administrador único (€) (2018)
Hombres	1.850.000,00
Mujeres	N/A

	Remuneración Media Alta Dirección (€) (2019)
Hombres	146.183,94
Mujeres	134.051,41

	Remuneración Media Alta Dirección (€) (2018)
Hombres	131.907,42
Mujeres	102.673,45

5.2 Organización del trabajo

Nuestra corporación aglutina sus puestos de trabajo según la clasificación profesional que venimos estructurando en todo el apartado social, constando de:

2019	Número de empleados	Porcentaje sobre el total
Directores	37	0,93%
Administración	839	21,04%
Tripulación y personal operativo	3111	78,03%
Total	**3987**	**100,00%**

2018	Número de empleados	Porcentaje sobre el total
Directores	68	2,43%
Administración	544	19,42%
Tripulación y personal operativo	2.189	78,15%
Total	**2.801**	**100%**

El personal de las diferentes empresas que componen nuestro grupo de empresas tiene perfectamente regulados sus tiempos de trabajo.

Como se puede comprobar en el cuadro anterior, más del 78% de nuestros empleos están directamente relacionados con las actividades en buques y/o amarre. Todos ellos tienen sus cuadrantes de embarque, diferenciando sus tiempos de trabajo y descanso, garantizando de esta forma el servicio durante las 24 horas los 365 días del año.

5 Los empleados de Alta Dirección se encuentran incluidos en la categoría profesional Directores tablas reportadas el apartado “5.Cuestiones sociales y relativas al personal” del presente EINF.

Esto quiere decir, que todos los empleados del Grupo, en sus diferentes escalones tienen su jornada laboral definida, habiendo un pequeño grupo de responsables de bases, reparación y servicios ligados a la navegación que están en disponibilidad de atender cualquier incidencia que se produzca a fin de garantizar los servicios y operatividad de la flota.

Hasta la fecha, el Grupo no ha recibido denuncia alguna referente a situaciones de “No desconexión laboral”.

La organización del trabajo, dentro de las diferentes normativas nacionales de los países en los que el Grupo tiene presencia, es facultad del nivel de Dirección del Grupo. En este sentido, el Grupo desarrolla esta gestión en el marco del cumplimiento de la legislación de cada país, de las necesidades de específicas de cada negocio y de los acuerdos laborales negociados con la representación de los empleados.

Debido a las características diversas del Grupo, el marco regulatorio de la organización del tiempo de trabajo se ajusta al cumplimiento de lo establecido con carácter general en las normativas nacionales de los países en los que se desarrollan las operaciones, respetando siempre los máximos de jornada establecida y los descansos entre jornadas.

En este sentido, las diferentes normativas internacionales tales como las que se recogen a continuación, constituyen la base sobre la que el Grupo diseña los cuadrantes de trabajo y periodos de embarques:

- MLC Maritime Labour Convention.

- STCW Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar.

- IGS Código Internacional de la gestión de la seguridad.

- Código ISPS Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

- Directivas europeas.

Como ejemplo de normativa nacional para la flota y chóferes, además del marco del Estatuto de los Trabajadores hay una regulación específica en el Real Decreto de Jornadas Especiales de Trabajo (R.D. Ley 1961/95), en el cual, se establecen y delimitan los parámetros a respetar para la organización del tiempo de trabajo.

Para el desarrollo y aplicación de la normativa reseñada, se establecen mecanismos dentro de los Convenios Colectivos de aplicación, y se plasma, en los diferentes calendarios laborales que, con carácter anual se confeccionan.

En materia de conciliación familiar y fomento del ejercicio responsable de los descansos maternales y paternales por ambos progenitores el Grupo ha facilitado el 100% de las solicitudes que los empleados han solicitado. En este sentido, el Grupo siempre ha establecido las medidas necesarias para no retrasar el permiso en ningún caso durante todo el ejercicio 2019 (y durante toda su vigencia, acumula cero días de retraso en este sentido).

Adicionalmente y como medida de ayuda a la tramitación, los departamentos de Recursos Humanos del Grupo, tanto centrales como nacionales, ponen a disposición de los empleados recursos para la gestión de trámites ante el propio Grupo, así como ante los diferentes organismos públicos responsables del pago de prestaciones.

A fecha de hoy, el Grupo no ha recibido denuncia alguna en materia de organización del trabajo.

En relación con el absentismo, a continuación, se reporta el número de horas de absentismo del ejercicio:

2019	Total absentismo (h)
Número de horas de absentismo	370.437

2018	Total absentismo (h)
Número de horas de absentismo	214.013

5.3 Salud y seguridad

El Grupo garantiza la seguridad y salud de todos sus empleados durante la prestación de sus servicios, desarrollando, por un lado, revisiones periódicas del estado de salud de todos los empleados y por otro, planes de prevención de los riesgos en el trabajo, encaminados a la eliminación de todo riesgo existente en el escenario laboral.

Como partners de acompañamiento a largo plazo, el Grupo cuenta con los sistemas públicos de protección nacional de los diferentes países en los que operamos, entes privados médicos, para la recuperación de los daños que han tenido nuestros empleados, así como para la realización de reconocimientos médicos iniciales y periódicos, y servicios externos de ayuda para implementar nuestras políticas de prevención y seguridad en el 100% de nuestros puestos de trabajo.

Contando con la participación de los representantes de los trabajadores en cada centro, se lleva a cabo la siguiente política preventiva:

- Todos nuestros centros de trabajo cuentan con una Evaluación de Riesgos por puesto de trabajo.

- Se elabora un Plan de Prevención, que recoge todas las acciones necesarias para garantizar la seguridad.

- Todos los empleados son informados de los riesgos existentes, y formados en la realización segura del trabajo.

- Antes de la incorporación de un empleado, se realiza una revisión médica para obtener el certificado de aptitud, posteriormente y con periodicidad anual, se pone a disposición de los empleados una revisión médica del estado de salud.

- En el caso del personal de flota, la revisión la realiza el sistema público pertinente en cada país (organismo competente en esta materia), ya que, para la prestación de sus servicios, es obligatorio el certificado Médico de Aptitud, con las especificaciones fijadas en el Maritime Labour Convention, normativa internacional.

Igualmente, el Grupo está sujeto a otras normativas y certificaciones en materia de seguridad y salud de los trabajadores, de ámbito nacional e internacional, tales como las que a continuación enumeramos:

- IGS Código Internacional de la gestión de la seguridad.
- STCW Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar.
- OSHAS Occupational health and safety management systems.

A continuación, se reportan los indicadores de seguridad y salud para las plantas que componen las cuatro divisiones del Grupo:

	Índices de accidentalidad (2019)	
	Hombres	Mujeres
Accidentes de Trabajo	164	4
Tasa de Gravedad	0,60	0,05
Tasa de Frecuencia	19,50	0,48
Enfermedades Profesionales	0	0

	Índices de accidentalidad (2018)	
	Hombres	Mujeres
Accidentes de Trabajo	150	2
Tasa de Gravedad	1,03	0,03
Tasa de Frecuencia	32,43	4,09
Enfermedades Profesionales	0	0

Las fórmulas utilizadas para el cálculo de la Tasa de Gravedad y Tasa de Frecuencia son las siguientes:

Tasa de gravedad:

$$\frac{\text{Número de jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x } 10^3}{\text{Número total de horas trabajadas}}$$

Se contabilizan las jornadas perdidas como la diferencia entre los días naturales (sin descontar festivos ni vacaciones en el cómputo) entre la fecha de alta y la de baja. Las jornadas perdidas son una representación de la gravedad del accidente ocurrido en el ejercicio o periodo de referencia.

Tasa de frecuencia:

$$\frac{\text{Número de accidentes de trabajo en jornadas laboral x } 10^6}{\text{Número total de horas trabajadas}}$$

En el cálculo de horas trabajadas, se incluyen las horas efectivas de trabajo en las que los trabajadores de referencia estuvieron “expuestos al riesgo” de sufrir un accidente de trabajo. De este cómputo se excluyen las horas no trabajadas por, permisos, vacaciones, bajas por enfermedad, absentismo, etc. El cálculo de horas trabajadas incluye también las horas

extraordinarias. Las horas no trabajadas ocasionadas por los accidentes incluidos en el cómputo se descuentan del total de horas trabajadas.

5.4 Relaciones sociales

Dentro del marco de las relaciones sociales cabe distinguir dos ámbitos diferenciados, por una parte, las relaciones con Sindicatos más representativos a nivel local, autonómico o nacional, y, por otra parte, las relaciones con la representación de los trabajadores en cada empresa.

A nivel institucional, el Grupo mantiene reuniones con cierta periodicidad con los sindicatos más representativos, para abordar cuestiones generales, marco normativo, planes de futuro, etc.

El Grupo en línea con la legislación de los diferentes países en los que opera, establece la representación de los trabajadores considerando el número de empleados representados.

Las normativas nacionales dan desarrollo especifico en cada territorio y regula los derechos de representación, garantías y derechos de información y consulta.

Con la representación de los trabajadores, se negocian y acuerdan convenios colectivos y acuerdos laborales:

- Trimestralmente, se facilita información relativa a las horas extraordinarias realizadas, en cada uno de ellos centros de trabajo, así como, el porcentaje de absentismo que se ha producido en el periodo.

- Periódicamente, se realizan reuniones con los representantes de los trabajadores, para tratar asuntos relativos al centro de trabajo, como, por ejemplo:

    - Calendario laboral anual.
    - Aspectos relacionados con la Seguridad y Salud.
    - Cuestiones de interés de la representación de los trabajadores.

Igualmente, se informa a los representantes de los trabajadores de cualquier cambio, que pueda suponer una modificación de condiciones de trabajo en materia de tiempo de trabajo, rotación de turnos, régimen de retribuciones etc., estableciendo los procedimientos regulados en la legislación vigente. Igualmente, informamos de cualquier expediente disciplinario y/o sanción que afecte a sus representados.

Estando dentro de un sector internacional, como es el sector marítimo, las directivas europeas de obligada transposición a las normativas nacionales, establecen medidas de procedimientos de quejas; así pues, el Maritime Labour Convention establece las garantías necesarias para que todo trabajador de la mar tenga los canales precisos para interponer sus reclamaciones tanto a bordo como en tierra y que no pueda quedar desasistido ante un problema.

Porcentaje de cobertura del personal por convenios colectivos en los países en los que la compañía está implantada.

	% cobertura Convenio Colectivo (2019)
Alemania	100,00%
Bélgica	100,00%
Cabo Verde	0,00%
Camerún	100,00%
Costa de Marfil	65,61%
España	100,00%
Francia	96,16%
Holanda	81,70%
Marruecos	52,83%
Mauritania	0,00%
México	0,00%
Portugal	100,00%
Reino Unido	100,00%
Senegal	100,00%
Togo	100,00%

	% cobertura Convenio Colectivo (2018)
Alemania	100%
Cabo Verde	100%
Camerún	100%
Costa de Marfil	100%
España	100%
Francia	100%
Marruecos	100%
Mauritania	100%
Portugal	100%
Senegal	100%
Togo	100%

En los convenios colectivos, existe, o bien, un desarrollo de aplicación en materia de seguridad y salud, o, una referencia a la normativa nacional vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales, seguridad y salud laboral.

5.5 Formación

En materia de formación, se disponen de diferentes planes, a nivel nacional y también sectorial, mediante los cuales se forma a todo el personal en aquellas necesidades que son detectadas, bien por los responsables de las áreas de desarrollo o bien por los propios empleados.

Estos planes de formación abarcan a todas las clasificaciones profesionales de las que disponemos en la corporación:

- Administración.

- Flota.
- Amarradores.
- Terminales.
- Talleres.
- Chóferes.

A modo de ejemplo y enunciativo, pero no excluyente, nombramos 3 de ellos:

- Plan de formación corporativo (País España).
- Plan de formación de Capitanes de a bordo “Tug Master Training” (País Alemania).
- Programas de ejercicios de a bordo para situaciones de emergencia (País Francia).

A continuación, se presentan el total de horas de formación por clasificación profesional.

	Horas de formación (2019)
Directores	803,00
Administración	24.654,50
Tripulación y personal operativo	18.329,50
Total	**43.787,00**

	Horas de formación (2018)
Directores	71
Administración	11.611
Tripulación y personal operativo	29.605
Total	**41.287**

5.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

El Grupo cumple con las diferentes leyes nacionales aplicables relativas a la inclusión de personas con discapacidad, procediendo en su caso con el cumplimiento de las reservas de empleo y con los conciertos con centros especiales para el fomento de empleo con personas con discapacidad.

Además del cumplimiento estricto de la ley, el Grupo realiza compras con centros especiales colaboradores en este ámbito.

El Grupo tiene interiorizado la implementación de todas aquellas medidas de acceso, tanto físico -eliminado barreras arquitectónicas a nuestras oficinas y centros de trabajo-, como a nivel laboral -fomentando la inclusión de personal discapacitado en los procesos de selección-.

	Empleados con discapacidad (2019)
Hombres	13
Mujeres	1
Total	**14**

	Empleados con discapacidad (2018)
Hombres	15
Mujeres	2
Total	**17**

5.7 Igualdad

En relación con la igualdad de oportunidades, medidas y protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo cabe distinguir por un lado el marco regulatorio aplicables y, por otro lado, la sensibilidad que el conjunto del Grupo aplica en esta materia, no permitiendo en ningún caso discriminaciones por razón de sexo. Cabe destacar que todos los convenios colectivos que negocia el Grupo incluyen los siguientes aspectos:

- Igualdad de trato y oportunidades: *"Las partes firmantes del presente Convenio Colectivo declaran su voluntad de respetar el principio de igualdad de trato en el trabajo a todos los efectos, no admitiéndose discriminaciones por razón de sexo, estado civil, edad, raza o etnia, religión o convicciones, discapacidad, orientación sexual, (…)."*

- Acoso sexual: *"Acoso Sexual: Cualquier comportamiento, verbal o físico, de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona, en particular cuando se crea un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo. Acoso por Razón de Sexo: Cualquier comportamiento realizado en función del sexo de una persona, con el propósito o el efecto de atentar contra su dignidad y de crear un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo."*

No obstante, lo anterior, el Grupo se encuentra estudiando el establecimiento, en caso de proceder, de planes concretos en esta materia.

6. Respeto a los Derechos Humanos

El Grupo dispone de un Código Ético en Francia orientado al respecto y salvaguardia de los derechos humanos en su entorno. En el ámbito de España en el 2019 se han iniciado los trabajos encaminados a la elaboración de un Sistema Corporativo de Gestión de Compliance, contemplando en el mismo la creación de un canal de denuncias.

Asimismo, para evitar la explotación de los trabajadores del mar, los buques de la flota del Grupo que realizan viajes fuera de los límites del puerto disponen de la certificación de cumplimiento del convenio MLC 2006, siendo obligatorio para aquellos buques de más de 500 Gt´s y que realicen viajes internacionales. En este sentido, actualmente se encuentran certificados todos los buques gestionados por BOLUDA LINES, así como los remolcadores BREMEN FIGHTER, VB HISPANIA, VB MATADOR, VB MULETÓN, VB MAESTRO y los buques tanque PETROBAY Y PETROPORT.

Entre los compromisos del mencionado convenio MLC 2006, el Grupo a través de sus empresas filiales formaliza a través de elementos documentales las siguientes declaraciones:

- No contratar menores de 18 años, quedando englobado el trabajo infantil.
- Disponer de un procedimiento de quejas a disposición de todo el personal embarcado.
- Seguro de repatriación en caso de fallecimiento.

El convenio MLC 2006 es un acuerdo suscrito entre la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Trabajadores (OIT), que establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de los barcos fijando en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros, refundiendo más de 60 normas y convenios existentes entre los que destacan de la OIT:

- Convenio sobre el trabajo forzoso, de 1930 (núm. 29).
- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, de 1948 (núm. 87).
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, de 1949 (núm. 98).
- Convenio sobre igualdad de remuneración, de 1951 (núm. 100).
- Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, de 1957 (núm. 105).
- Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), de 1958 (núm. 111).
- Convenio sobre la edad mínima, de 1973 (núm. 138).
- Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, de 1999 (núm. 182).

El Grupo tiene presente asimismo que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos como derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas, y que el Grupo suscribe totalmente, como las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado.

En la actualidad el Grupo no ha registrado ninguna queja a este respecto por parte de las tripulaciones.

Adicionalmente, el resto de flota dispone de convenios colectivos específicos donde también se contemplan todos los puntos anteriormente mencionados.

7. Corrupción y soborno

En el ámbito de España, en particular en determinadas actividades de Boluda Cargo y Terminales de Fuerteventura y La Luz, se han incluido en el Sistema de Gestión los requisitos del Operador Económico Autorizado (OEA), y a través del cual se requiere un compromiso de los Socios Comerciales (Proveedores/Clientes) en relación a conductas relacionadas con la corrupción y soborno, con lo que se ha iniciado el camino para documentar que el Grupo es contrario a cualquier práctica corrupta o ilegal para alcanzar beneficios empresariales.

En el 2019 se han iniciado los trabajos encaminados a la elaboración del Sistema Corporativo de Gestión de Compliance, que estará integrado en los Sistemas de Gestión implantados actualmente en las empresas del Grupo, y que protegerá al mismo de posibles prácticas delictivas como la corrupción o el soborno. En el marco de este nuevo Sistema Corporativo de Gestión de Compliance se incluirá un Código Ético para los empleados del Grupo y cláusulas éticas en los contratos con los proveedores como medida para luchar contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

Durante el 2019 el Grupo en el ámbito de España, no ha recibido ninguna denuncia por temas de corrupción, soborno o blanqueo de capitales.

8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible

8.1. El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, en las poblaciones y el territorio

El desarrollo de la actividad comercial del Grupo y sus diferentes divisiones, gracias a su expansión geográfica tanto nacional como internacional, impacta clara y positivamente en las economías de las comunidades donde está presente, contribuyendo significativamente a su progreso.

A continuación, se recogen detalles específicos de los impactos de la actividad del Grupo en el empleo y el desarrollo local en algunas de las localizaciones donde está presente.

Cabo Verde:

Nuestra actividad en Cabo Verde nació del interés global del Grupo en conectar a través de la apertura de nuevas rutas de comercio, puntos económicos tan olvidados, pero en pleno crecimiento social, como es este archipiélago del África occidental.

Con una población de algo más de 500.000 personas y un PIB muy inferior a la media mundial, su ranking en el Doing Business se establece en el puesto 131 (de los 190) ofreciendo grandes oportunidades de negocio.
Nuestra aportación a una sociedad, con características tan singulares, se encamina no solo en ser palanca para la reducción de su desempleo, sino eje fundamental en la estrategia económica a través de nuestros servicios, que permitan mejorar aspectos claves de su desarrollo social y

económico, a través de la diversificación, innovación y creación de actividades de mayor valor añadido.

La creciente demanda de rutas marítimas que conecten este parte del mundo, con intereses europeos y occidentales, nos lleva a realizar una inversión cuantiosa en este enclave geográfico, con la instalación física de cuatro puntos de negocio claves dentro del archipiélago, distribuidos entre Praia, Mindelo, Sal y Boa vista, proporcionando trabajo directo a más de una veintena de personas en las áreas del recinto portuario y zonas comerciales. Asimismo, nuestra reputación dentro del sector marítimo favorece un aumento en la actividad comercial y social con Cabo Verde.

Cabo Verde es una isla que vive prácticamente del turismo y es básico un buen abastecimiento a las cadenas hoteleras que reciben suministro semanal de todo tipo de consumibles para que puedan ofrecer un servicio de calidad, por lo que el servicio prestado por el Grupo ha favorecido significativamente al principal sector del país, esto es el turismo. Este incremento en la calidad de la oferta se traduce en aumento de puestos de trabajo y, por consiguiente, en la mejora de la calidad de vida.

A través de la empresa del Grupo Miller Cabo Verde se pone en marcha en septiembre de 2011 una línea comercial con Cabo Verde que se ha ido consolidando y reforzando de manera que recientemente ha incrementado su frecuencia de escalas hasta prestar un servicio semanal. La línea hace la ruta Canarias>Sal>Bonavista>Praia>Mindelo>Canarias y es capaz de enlazar con los siguientes mercados:

- Europa / España (Península y Canarias), Portugal, Italia y Norte de Europa.
- América / EE. UU., Argentina, Uruguay, Canadá.
- Asia / China.
- África / Mauritania y Senegal.
- Cabo Verde.

Archipiélago canario:

Nuestra actividad en Canarias, segregada en servicios como logística, transporte terrestre, terminal de estiba, consignataria, transporte marítimo, remolques, amarres, suministro bunker, etc., brindan un valor añadido a la competitividad de la economía isleña y a su calidad laboral, abarcando sectores más allá de los ya consolidados en el archipiélago como es el turístico.

La conectividad con otros territorios (especialmente africanos), es uno de nuestros principales objetivos estratégicos, mediante la oferta de servicios cuyo equilibro calidad/coste, refleja el poder de las sinergias implantadas por nuestro grupo en Canarias.

En definitiva, nuestra aportación e impacto en la sociedad canaria y en su desarrollo social, nos complace definirlo como un vector clave de cambio, reduciendo las limitaciones que su lejanía con el resto del territorio nacional puede ocasionarle, proporcionando un marco idóneo para el impulso de su internacionalización y aportando recursos necesarios que conlleve a un nuevo ciclo económico, con un crecimiento ambicioso en su estructura de empleo. En los próximos años, considerar el archipiélago canario una plataforma “HUB” a nivel mundial para nuestros servicios, es un objetivo real.

En Canarias, y como complemento con los servicios marítimos y portuarios que ofrecemos a las islas, Boluda establece su centro neurológico a nivel administrativo y financiero apostando siempre, por la calidad profesional de la sociedad canaria, la cual se establece en más de 500 personas al servicio de nuestra corporación.

En el ámbito social, diferentes eventos y patrocinios promocionados por Boluda dejan patente nuestro compromiso y respeto a nuestros vecinos canarios. En definitiva, las Islas Canarias, es parte fundamental de nuestra evolución y desarrollo económico, con un impacto reciproco de beneficios.

México:

El impacto que el Grupo representa en México se manifiesta en la contratación de personal local, con un gran número de empleos directos e indirectos. El Grupo ha optimizado la cadena de suministro, planificando el aprovisionamiento en proveedores locales, para generar riqueza, mejorando los tiempos de entrega y el servicio a menor costo. Estas medidas contribuyen a generar confianza y mejorar la calidad de vida, con mejores oportunidades para las familias y la educación de los hijos, lo cual puede incluir sustancialmente en la reducción de delitos.

África: Senegal/Mauritania:

El Grupo mantiene históricamente una estrecha relación con estos dos países de África occidental donde presta servicio de transporte marítimo desde hace décadas. Semanalmente conecta los puertos de Dakar (Senegal), Nouadhibou y Nuakchott (Mauritania) con la península ibérica.

La incidencia sobre estas dos economías es más que evidente, ya que una de las riquezas de la región es la pesca y la división naviera Boluda Lines, altamente especializada en el transporte de productos congelados y refrigerados, presta servicio regular para el transporte desde los caladeros del Atlántico oriental a los mercados europeos y el transporte en contenedor es el medio idóneo para dar salida a la alta productividad de la zona.

En los últimos años Boluda Lines, la división naviera del Grupo ha transportado desde los caladeros de pesca de Mauritania y Senegal hacia los mercados europeos una media de 30.000 toneladas/año de cefalópodos, mariscos y pescados congelados.

Asimismo, en el marco de la Política de Responsabilidad Social Corporativa, el Grupo mantiene una histórica y continuada colaboración con Senegal donde, a través del programa corporativo Humanitarian Transport, y por medio de Boluda Lines, el Grupo coopera con la ONGD Askan Wi, con sede en Valencia, con el envío gratuito en buques del Grupo de material escolar, sanitario, humanitario y fabril.

La colaboración se hizo extensiva en 2019 con la ONGD valenciana Fundación Senegal, con su proyecto “Una luz para ellas”, que tiene como objetivo mejorar las condiciones de escolarización infantil y juvenil en el Sahel africano. En esa ocasión, el Grupo transportó desde Valencia a Dakar de forma gratuita un contenedor con material y equipamiento para crear un taller laboral para formar a 100 mujeres y una guardería en el poblado objeto de la acción, al norte de Senegal.
Por su parte, Boluda Towage and Salvage, la división de remolque portuario, off shore y salvamento marítimo del Grupo, ha generado la creación de más de 600 empleos directos en el

continente africano, reflejando un espíritu de colaboración donde se materializa el compromiso del Grupo con el desarrollo local y con el tejido económico y social.

Europa:

En agosto de 2019 el Grupo adquirió la compañía de remolque Neerlandesa Kotug Smit Towage, que tras la integración en el Grupo se denomina Boluda Towage Europe (BTE).

Esta adquisición ha aportado a la flota de la división 67 remolcadores que venían prestando servicio en tres puertos de Países Bajos, 3 de Reino Unido, 3 de Bélgica y 2 de Alemania.

Para informar de esta transición se hizo un intenso trabajo de comunicación interna y externa con los empleados, medios de comunicación y steakholders utilizando los canales adecuados para cada colectivo.

8.2 Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos

El Grupo se relaciona de forma próxima, a través de varios canales de comunicación, con sus grupos de interés, a fin de compartir con todos ellos las cuestiones que tengan que ver con el proceso diario del Grupo, sean clientes, empleados, autoridades portuarias, sindicatos, etc.

Además de los medios tradicionales el Grupo ha potenciado la comunicación digital, estando presentes en las redes sociales de mayor difusión como Facebook, Twitter, LinkedIn y YouTube, que permiten mantener una relación bidireccional con los Grupos de Interés. Complementariamente, en 2019 el Grupo publicó 41 notas de prensa como parte de sus acciones de comunicación externa.

El Grupo identifica y prioriza los siguientes Grupos de Interés, identificándose el Grupo 1 con los de mayor importancia para el Grupo:

GRUPO 1:

- Empleados.
- Clientes.
- Proveedores.
- Autoridades portuarias.
- Sindicatos.
- Directivos.
- Competencia.

GRUPO 2:

- Medios comunicación.
- Administración del Estado.

GRUPO 3:

- Subcontratistas.
- Suministros.
- Tercer sector.
- ONGD´s.

A continuación, se detallan los temas, canales de comunicación y compromisos de mejora identificados para cada grupo de interés.

Grupos de Interés	Tema	Canales de Comunicación	Compromiso de Mejora
Empleados	Formación y desarrollo	RR. SS	Portal del Empleado/Intranet Mejorar la comunicación entre países
	Beneficios Sociales	Web	Encuestas de clima
	Seguridad y Salud	Correo electrónico	Racionalización del horario
Clientes	Servicio	RR.SS.	Encuestas de satisfacción
	Profesionalidad	Web	
	Atención personalizada	Ferias	
		Teléfono	
		Presencia física	
		Correo	
Proveedores	Buena relación contractual	RR.SS.	Mejorar plazo pagos
		Web	
		Ferias	
		Teléfono	
		Correo	
AA. PP.	Buena relación contractual	RR.SS.	
	Colaboración temas comunes	Web	
		Ferias	
		Teléfono	
		Presencia física	
		Correo	
Sindicatos	Prácticas laborales justas	Web	Mejorar la comunicación
	Convenios	Teléfono	
	Seguridad y salud laboral	Presencia física	
		Correo	
Directivos	Sistema eficaz toma decisiones		Compliance
Competencia		Ferias	
		Web	
		RRSS	
MM.CC.	Difusión de noticias	Notas Prensa	Mejorar la comunicación

Grupos de Interés	Tema	Canales de Comunicación	Compromiso de Mejora
		Memorias	
		Web	
		RR.SS.	
		Ferias	
Admón. Del Estado	Pago tributos	Web	
	Licencias	RR.SS.	
	Cumplimiento regulatorio		
Subcontratistas	Rentabilidad	Web	
	Soporte para cumplimiento regulatorio	RR.SS.	
Suministros	Pago servicios		
Tercer Sector	Iniciativas	Web	
		RR.SS.	
ONGD	Humanitarian Transport	Correo electrónico	
	Patrocinios	Teléfono	
	Donaciones	Web	
		RR.SS.	
		Equipo de RSC	
		Jornadas y Seminarios	

8.3 Las acciones de asociación y patrocinio

El Grupo en España es miembro, entre otras, de diversas asociaciones vinculadas al sector marítimo como la Asociación Nacional de Navieros Españoles (ANAVE), la Asociación Naviera Valenciana (ANV), la Asociación Nacional de Remolcadores (ANARE), Valenciaport, la Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia, la Plataforma de Inversores Portuarios Españoles (PIPE), el Clúster Marítimo Español (CME), Fundación Puertos de Las Palmas, la Asociación de Empresarios de Actividades Marítimas (ASEAM), el Instituto Marítimo Español (IME), la Real Academia de la Mar, y el Propeller Club Valencia.

Además, también está vinculado al sector empresarial valenciano y nacional como miembro de la Asociación Valenciana Empresarios (AVE), la Escuela de Empresarios (EDEM), el Instituto de Empresa Familiar (IEF), la Confederación Empresarial Valenciana (CEV), la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD), el Consejo Empresarial Alianza por Iberoamérica (CEAPI), el Círculo de Confianza de la Nueva Economía (CCNE), el Club Financiero Génova, y la Universidad de La Laguna.

Como multinacional líder en la prestación de servicios marítimos, el Grupo, en el marco de su Política de Responsabilidad Social Corporativa, está involucrado forma continuada con varias fundaciones reflejando el compromiso de minimizar el impacto que las actividades del Grupo puedan sobre la sociedad y el medio ambiente. Entre dichas fundaciones destacan la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados, la de los Premios Rei Jaume I, Mujeres por África, APORTEM -Puerto Solidario Valencia-, Conexus, la Fundación de la Comunidad Valenciana Centro de Investigación Príncipe Felipe, Fundación Puerta de América y la Fundación del Real Madrid.

En México el Grupo pertenece a la Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos, A.C. ASOMAR, dedicada a la prestación de servicios de remolque portuarios a través del empleo de embarcaciones mexicanas y también, un órgano de consulta del Gobierno Federal en materia de servicios marítimos y portuarios.

A traves de Boluda France, el Grupo pertenece y colabora con las siguientes instituciones: Armateurs de France: Association française de droit maritime, APERMA (Association Profesionelle des Entreprises de Remorquage Maritime), AFJE (Association française des juristes d'entreprise), UMIR (Union Maritime et Industrielle de la Réunion), UMF (Union Maritime et FLuviale), UP 13 (Union Patronale des Bouches du Rhône), APERMA (Association Profesionelle des Entreprises de Remorquage Maritime), CMAF (Comite Marseillais des Armateurs de France), Propeller Club, APERMA (Association Profesionelle des Entreprises de Remorquage Maritime), Groupement Havrais des Armateurs, Club de la Croisière, Association Normandie Maritime, Société de régate du Havre, Association Service de Dunkerque, APERMA (Association Profesionelle des Entreprises de Remorquage Maritime).

A través de Boluda Towage Europe, el Grupo pertenece a las siguientes Asociaciones:
European Tug Owners Association, International Salvage Union, The Maritime Circle Zeebrugge, The Anchor Club, APZI-Foundation Port Community in Zeebrugge, Royal Belgian Shipping Association, Rotterdam Port Promotion Council, Zeeland Port Promotion Council, VRC: Rotterdam Water Clerks Foundation, Royal Dutch Recue Society y Golf Course Rhoon, Verein der Kapitäne/Association for Captains, Hamburg "Hafenkultur" Port Museum, British Tug Owner Association, Cruise Britain Group, Mersey Maritime, Southampton Shipowners Association y UK Harbour Master Association.

8.4 Aportaciones a fundaciones sin ánimo de lucro y acción social

El Grupo, además de otras iniciativas, colabora estrechamente con las siguientes asociaciones:

- Aportem – Puerto solidario Valencia:

Aportem-Puerto Solidario Valencia, entidad altruista enfocada a potenciar la Responsabilidad Social Corporativa en la comunidad portuaria valenciana y su entorno, de la que el Grupo es socio fundador.

Desde su fundación, Aportem ha realizado diversas campañas solidarias dirigidas a colegios e instituciones próximas al puerto de Valencia. Gracias a la colaboración de profesionales del sector, ha obtenido varios miles de artículos de higiene personal y hogar, así como prendas de vestir y menaje.

- Mujeres por África:

La Fundación Mujeres Por África, de carácter privado, nace con la vocación de convertirse en una entidad de referencia en el ámbito nacional e internacional, comprometida con un desarrollo económico y social sostenible, los derechos humanos, la paz, la justicia y la dignidad de las personas, y de manera muy especial de las mujeres y niñas del continente africano.

Esta Fundación quiere dar continuidad a la labor realizada por los encuentros "Mujeres por un Mundo Mejor", consolidando modelos sociales que dignifiquen la vida de las mujeres y permitan un desarrollo sostenible del continente.

- Fundación Valenciana de Estudios Avanzados:

La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados es una entidad sin ánimo de lucro creada en 1978 cuyo objetivo es promocionar la investigación y el desarrollo científico en España aunando en estudios e investigación a entidades científicas y empresariales. S.M. el Rey ostenta la Presidencia de Honor.

La Fundación ha sido pionera en la celebración y consolidación de iniciativas punteras a nivel científico, organizando múltiples actividades de divulgación. Con el objetivo de institucionalizar los Premios en 1996 la Generalitat Valenciana y la Fundación Valenciana de Estudios Avanzados, crearon la Fundación Premios Rey Jaime I, que son los de mayor dotación económica de España y su jurado está compuesto en su mayor parte por Premios Nobel.

La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados está presidida desde 2012 por Vicente Boluda, habiéndose prorrogado en 2015 su presidencia durante 4 años más.

Adicionalmente, el Grupo cuenta con el proyecto solidario propio Humanitarian Transport, el cual consiste en el transporte gratuito a bordo de sus buques de todo tipo de material humanitario, cultural o deportivo, con destino a países desfavorecidos o con crisis humanitarias, en colaboración con ONGD's y organizaciones de cooperación.

El Grupo ha aportado a Fundaciones y a Asociaciones un total de 595.567,05 €, que supone un incremento de 127.513,12€ respecto al importe aportado en el ejercicio de 2018. Esta diferencia es debida al incremento del importe de las cuotas más la incorporación de las aportaciones de la empresa Kotug Smit Towage, adquirida por el Grupo en agosto de 2019.

A continuación, se relacionan las acciones sociales y de cooperación acometidas durante 2019 fundamentalmente en España, México, Países Bajos, Alemania y Reino Unido.

ONGD'S
A través de Aportem y Visió Sense Fronteres realizan 1300 revisiones oculares a escolares del Marítimo de Valencia
Transporte de material humanitario para la ONGD "Formación Senegal" a Dakar.
A través de Aportem se facilita material escolar a alumnos del Marítimo de Valencia
(Compañía Marítima Mexicana S.A de C.V.), México: Aportación mensual al Banco de Alimentos de Córdoba, A.C. para el apoyo de personas humildes e indigentes de esa región.
Empleados de Valencia colaboran con la campaña solidaria de Navidad de Aportem con recogida de alimentos y material escolar
Subvención de los regalos de Reyes a 36 escolares del Colegio Auxias March. Valencia
(Compañía Marítima del Pacifico S.A de C.V.), México realiza una aportación a la Cruz Roja Mexicana.
Patrocinio Jornadas Football compañías portuarias "KIKA", en beneficio al proyecto "Niños Libres de Cáncer. Rotterdam" (Países Bajos)
Patrocinio Cena VRC: Rotterdam Water Clerk Association (Países Bajos)
Patrocinio jornada Seamens Centre Terneuzen. Donación regalos de Navidad. (Países Bajos)
Colaboración anual a la Societé Nacionale de Sauvetage sur Mer (SNSM). Francia

Social
Patrocinio de la cena anual de The "London River Users". Londres (Reino Unido)
Patrocinio de la cena annual del "Rotterdam Water Clerk Association". Rotterdam (Países Bajos)
Boluda Towage participa en un simulacro de lucha antiterrorista en el puerto de Valencia
Donación de 25 pantallas de ordenador a la "Fundación Ángel Tomás" de Valencia
Puerto de Ensenada (México) (Compañía Marítima del Pacifico S.A de C.V.): Patrocinio del evento "Recorre tu puerto" dirigido a ayudar a asilos, orfanatos, asociaciones de animales o albergues.

Asociación de Desarrollo Humanitario. Apoyo educativo a 2 huérfanos. Tetuán. (Marruecos)
Puerto de Altamira, México (Compañía Marítima Mexicana S.A de C.V.): Aportación anual en especie de material escolar a niños de escasos recursos.
Puerto de Manzanillo, México (Compañía Marítima Mexicana S.A de C.V.): Aportación anual al evento “Marcha de la Fe”, para fomentar la sana convivencia de los jóvenes y evitar que caigan en drogas o en la comisión de delitos.
Asociación Les Charentaises. Participación en obsequios ayuda a las familias. Capitanía de Brest (Francia), Mayotte (Reunión), Dakar (Senegal)
Talleres Protegidos para personas con discapacidad (Antilope, Le Verdier, L'Artisanerie, Federación de Ciegos, Flavien, Vauban, APY, EALD, ESAT Oceanis) Con objeto de fomentar la integración profesional y el empleo de personas con discapacidad. (Francia)
Asociación Profesional Mediterránea de Prácticos Marítimos- Marruecos. Patrocinio Congreso Africano de Prácticos Marítimos. (Marruecos)
Asociación Al Haouma- Marruecos. Patrocinio Cesta de Ramadán. (Marruecos)
Capellanía de la prisión central de Nueva Campaña Camerún Solidaridad. (Camerún)
Asociación de Amigos de Jueves a Domingo. Servicio de remolque gratuito. Brest. Francia
Aportación a Asociación “Barco Escuela”. Francia
Patrocinio Jornadas Puertas abiertas “Los oficios del mar: oportunidades para la juventud togolesa” Dirección de Asuntos Marítimos de Lomé. Université de Lomé
Patrocinio “Congreso Africano de Prácticos Marítimos”. Asociación Profesional Mediterránea de Prácticos Marítimos. Tanger. Marruecos
Embajada de France - Togo Consulat de France Maroc Patrocinio Fiesta Nacional 14 julio
Patrocinio del acto anual de la Asociación de Prácticos de los ríos Belgasbelgas “Night of the Scheldt”. Bélgica
Patrocinio de la cena “Rotterdam Water Clerk Association”. Rotterdam. (Países Bajos)
Patrocinio Fiesta Nacional y Fiesta del Trabajo. Puerto de Dakar y Asociaciones de Dakar. Senegal.
Asociacion Al Haouma- Patrocinio Cesta Ramadán. Marruecos
Patrocinio de la Cena annual de Chamber Shipping (Reino Unido)
Patrocinio de las Jornadas Portuarias Terneuzen (Belgica)
Patrocinio de las Jornadas Portuarias Zeebrugge (Belgica)
Patrocinio de la “Gala of the Royal Dutch Rescue Association in The Netherlands” Rotterdam. (Paises Bajos)

Cultural
Patrocinio del Concierto sinfónico en las instalaciones de Boluda Maritime Terminal Las Palmas
(Servicios Marítimos de Baja California S.A de C.V.) SMBC, México. Aportación anual a la Filarmónica Infantil
(Servicios Marítimos de Baja California S.A de C.V.) SMBC, México. Patrocinio desplazamiento de un equipo infantil de básquet a un torneo
Departamento de Asuntos Marítimos de Lomé Universidad de Lomé - Escuela de Ingeniería Orden Nacional de Ingenieros 4.800 días. Patrocinio sobre el tema "Comercios marítimos: qué oportunidades para los jóvenes togoleses"
Patrocinio del Concierto de Navidad en la Terminal de Tenerife
Aportación al Museo Portuario de Dunkerque. Francia
Tempête Football Club (club de fútbol femenino afiliado a la federación de fútbol de Togo) Patrocinio para el campeonato nacional femenino
Puerto de Salina Cruz (Compañía Marítima del Pacifico S.A de C.V.) México: Aportación anual a Ligas infantiles para el fomento al deporte
(Servicios Marítimos de Baja California S.A de C.V.) SMBC, México. Patrocinio desplazamiento de un equipo infantil de béisbol a un torneo
Patrocinio “World Port Day” Rotterdam (Países Bajos)
Patrocinio a Naud Voskuilen para su proyecto "School at sea". Rotterdam (Países Bajos)
Patrocinio Harbour Tour Rotterdam (Países Bajos)
Patrocinio website Tugspotters (Países Bajos)
Patrocinio de Open Day / Niñas en la Escuela. Liverpool. (Reino Unido)
Patrocinio World Rowing Cup. Rotterdam (Países Bajos)
Tug museum Maassluis 1880 (Países Bajos)

Patrocinio Jornadas Football compañías portuarias “KIKA”, en beneficio al proyecto “Niños Libres de Cancer. Rotterdam (Países Bajos)
Patrocinio Lotto 6-day Gante (Bélgica)

Medioambiental
Boluda muestra sus servicios marítimos responsables en la exposición organizada por Valenciaport con motivo del “Dia Mundial del Medioambiente”
Distribución de 800 botellas de cristal en las diferentes oficinas dentro de la campaña “No Plastic” en oficinas de España

8.5 Proveedores

El Grupo aplica distintas políticas de compra en sus diferentes divisiones para agilizar la operatividad de estas. Actualmente, se está trabajando en la puesta en marcha del procedimiento corporativo que introduzca medidas para la supervisión y adecuación de sus adquisiciones en términos de derechos humanos, medio ambiente y corrupción. en el procedimiento de gestión de proveedores.
La elección y trato con los proveedores, es fundamental para el Grupo, ya de que los resultados del servicio ofrecido, en la mayoría de los casos, afecta de forma directa o indirecta, el desempeño de los proveedores elegidos, en la Calidad del servicio prestado por el Grupo.
Por ello, cada uno de los países, disponen de uno o varios responsables del trato con los proveedores, siendo el departamento de compras, los encargados de evaluar a los proveedores en función de los distintos servicios ofertados, para ello los procedimientos de compra incluyen una homologación y evaluación de proveedores según los resultados obtenidos, capacitaciones técnicas, costes, facilidades de pago, prontitud del servicio y las posibles sinergias con la empresa. Además, a priorizar contrataciones con empresas certificadas en gestión ambiental, Calidad, Seguridad y salud, etc. Exigiendo a los distintos proveedores que cumplan con todas las legislaciones vigentes en los distintos países donde prestan sus servicios, así como las exigencias de las legislaciones marítimas internacionales (OMI).

Se trata de forma muy personal, aquellos proveedores que, por su especialización del servicio, o cuantía económica, puedan afectar de forma más directa en el servicio prestado por el Grupo, catalogándolos de Proveedores Críticos.

8.6 Consumidores

Desde la Corporación se tiene como pilar fundamental ofrecer un servicio de calidad a todos nuestros clientes, tanto directos o indirectos.

La gestión de calidad del Grupo se realiza de forma descentralizada, particularizando las necesidades de los clientes de cada país, siendo cada compañía autónoma en la toma de decisiones locales, aunque siguiendo directrices y objetivos marcados a nivel de Dirección del Grupo.

Para alinear los objetivos de mejora, y poder prestar un buen servicio a los clientes, el grupo dispone de un gran número de empresas certificadas en ISO 9001, pudiéndose resumir los objetivos generales del grupo enfocados a la satisfacción de los clientes los siguientes;

- Mejora continua en las herramientas de gestión.
- Mejora en los indicadores del desempeño.
- Incremento de la satisfacción de los clientes con un Feedback contante.

8.7 Información fiscal

A continuación, se facilita la información detallada acerca de los beneficios obtenidos por el Grupo país por país en 2019 y 2018:

2019	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €)
España	27.897
Francia	7.205
Alemania	(10.834)
Holanda	(22.412)
Bélgica	(533)
Reino Unido	(964)
Malta	9.320
Portugal	(130)
Cabo Verde	(61)
Togo	272
Marruecos	5.229
Senegal	(297)
Camerún	(41)
Costa De Marfil	(1.418)
Mauritania	1.095
Mauricio	1.709
México	3.199
Uruguay	(268)
Total	**18.968**

2018	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €)
España	22.526
Francia	17.245
Alemania	(13.798)
Portugal	1
Cabo Verde	1
Togo	774
Marruecos	6.127
Senegal	2.905
Camerún	(358)
Costa De Marfil	1.351
Mauritania	229
Mauricio	1.049
Total	**38.052**

Respecto a los importes de los impuestos pagados en 2019 y 2018, los detalles de la información se encuentran recogidos en las siguientes tablas:

2019	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	2.485
Francia	1.210
Alemania	31
Holanda	228
Togo	203
Marruecos	597
Senegal	511
Camerún	800
Costa De Marfil	902
Mauritania	35
México	923
Total	**7.925**

2018	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	930
Francia	2.504
Alemania	0
Portugal	0
Cabo Verde	0
Togo	533
Marruecos	684
Senegal	336
Camerún	1.215
Costa De Marfil	844
Mauritania	0
Mauricio	0
Total	**7.046**

Asimismo, se confirma que, al igual que para el ejercicio 2018, el Grupo no ha recibido subvenciones públicas significativas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2019.

9. Acerca del Estado de Información No Financiera - Tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre

Con el presente informe del estado de información no financiera, el Grupo da respuesta a los requerimientos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Sus contenidos están elaborados conforme al marco de reporting de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI) tratando de adaptarlos a la realidad de su modelo de negocio y actividad.

El Grupo ha llevado a cabo un análisis de materialidad internamente que le ha permitido identificar los aspectos más relevantes sobre los que informar a sus grupos de interés, así como dar respuesta a los requerimientos de información no financiera en base a la regulación vigente. Para todos aquellos aspectos que han sido considerados como no materiales para la organización, el presente informe aborda su enfoque de gestión, pero no da información detallada de KPIS clave u otros indicadores cuantitativos, pues no se consideran representativos de la actividad del Grupo.

A continuación, se reporta una tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, cuyo objetivo es detallar en que apartado del presente Estado de Información No Financiera se da respuesta a los requerimientos de la misma, al igual que identificar aquel estándar de reporte que ha sido utilizado para dicho objetivo. En concreto, este índice de contenidos GRI muestra en qué páginas del Estado de Información No Financiera se da respuesta a cada uno de los ámbitos de reportes identificados por la Ley 11/2018, el índice GRI utilizado, así como posibles omisiones a la hora de cubrir todos los contenidos cubiertos por esos indicadores según el modelo indicado a continuación.

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
Modelo de negocio		
- Entorno empresarial y modelo de negocio	1.1; 1.2; 1.3.	102-1 102-2 102-4
- Mercados en los que opera la compañía	1.1; 1.4.	102-6
- Objetivos y estrategias	1.2.	103
- Factores y tendencias que afecten a la evolución	1.4.	103
- Políticas	2; 2.1; 2.2.	103
- Riesgos	3.	102-15
Cuestiones medioambientales		
Global		
- Efectos de las actividades de la empresa en el medio ambiente y la salud y la seguridad	4.	103
- Principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	4.	102-11
- Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	4; 4.5.	103
Contaminación		
- Medidas asociadas a emisiones de carbono	4.1; 4.4.	103
- Medidas asociadas a contaminación lumínica, ruido y otras	4.1.	103
Economía circular y prevención y gestión de residuos		
- Iniciativas encaminadas a favorecer la economía circular	4.2.	103
- Medidas asociadas a la gestión de los residuos	4.2.	103 306-2
- Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	4.2.	103
Uso sostenible de recursos		
- Agua: consumo y suministro	4.3.	103 303-1

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Materias primas: consumo y medidas	4.3.	103 301-1
- Energía: consumo, medidas y uso de renovables	4.3.	103 302-1
Cambio climático		
- Emisiones de efecto invernadero	4.4.	103 305-1 305-2
- Medidas de adaptación al cambio climático	4.4.	103
- Metas de reducción de emisiones	4.4.	103
Biodiversidad		
- Medidas de preservación	4.5.	103
- Impactos causados en áreas protegidas	4.5.	103
Cuestiones sociales y relativas al personal		
Empleo		
- Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	5.1.	103 102-8
- Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	5.1.	102-8
- Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	5.1.	102-8 405-1
- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	5.1.	401.1
- Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	5.1.	405.2
- Brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	5.1.	103 405-2
- Remuneración media de los consejeros y directivos	5.1.	103
- Políticas de desconexión laboral	5.1.	103
- Empleados con discapacidad	5.1.	405-1
Organización del tiempo de trabajo		
- Organización del trabajo	5.2.	103

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Número de horas de absentismo	5.2.	403-2
- Medidas de conciliación familiar	5.2.	103
Salud y seguridad		
- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	5.3.	103
- Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad	5.3.	403-2
- Enfermedades profesionales, desagregado por sexo	5.3.	403-2
Relaciones sociales		
- Organización del diálogo social	5.4.	103
- Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	5.4.	102-41
- Balance de convenios colectivos en la salud y la seguridad en el trabajo	5.4.	403-4
Formación		
- Políticas implementadas en el campo de la formación	5.5.	103.
- Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	5.5.	404-1
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	5.6.	103
Igualdad		
- Medidas adoptadas para promover la igualdad, planes de igualdad y política de no discriminación y gestión de la diversidad	5.7.	103
Derechos Humanos		
- Procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos y en su caso mitigación, gestión y reparación	6.	103 102-16 102-17
- Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	6.	406-1
- Promoción y cumplimiento de convenios OIT relacionados con la libertad de asociación y la negociación colectiva	6.	407-1
- Eliminación de la discriminación en el empleo, trabajo forzoso u obligatorio y trabajo infantil.	6.	103 406-1

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
Corrupción y soborno		
- Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno;	7.	103 102-16 102-17 205-3
- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales,	7.	205-2
- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	8.4	413-1
Sociedad		
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible		
- Impacto de la actividad de la sociedad: empleo, el desarrollo local, poblaciones locales y en el territorio;	8.1.	103; 203-2
- Diálogo con la comunidad local	8.2.	103; 102-43
- Acciones de asociación o patrocinio.	8.3.	102-13.
Subcontratación y proveedores		
- Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	8.5.	103.
- Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	8.5.	103.
- Sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas	8.5.	103.
Consumidores		
- Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores;	8.6.	103.
- Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	8.6.	103.
Información fiscal		
- Beneficios obtenidos país por país antes de impuestos	8.7.	103.
- Impuestos sobre beneficios pagados	8.7.	103.
- Subvenciones públicas recibidas	8.7.	201-4.

BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2019

El abajo firmante, Administrador Único de Boluda Corporación Marítima, S.L. formula el Estado de Información no Financiera Consolidado del ejercicio 2019, contenidos en las páginas 1 a 58 que antecede, en fecha 31 de marzo de 2020.

Don Vicente Boluda Fos

Administrador Único