



**BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Estado de Información No Financiera al 31 de diciembre de 2020

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El presente documento recoge la información requerida por el Estado de Información No Financiera (EINF) 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 EINF 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 2020, utilizándose de referencia 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

ÍNDICE

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.....	22
5. Cuestiones sociales y relativas al personal	23
5.1 Empleo	23
5.2 Organización del trabajo	34
5.3 Salud y seguridad	36
5.4 Relaciones sociales	38
5.5 Formación.....	39
5.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.....	40
5.7 Igualdad.....	40
6. Respeto a los Derechos Humanos.....	41
7. Corrupción y soborno.....	42
8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible.....	43
8.1 El impacto de la actividad de la corporación en el empleo y el desarrollo local, en las poblaciones y en el territorio	43
8.2 Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con éstos.....	48
8.3 Las acciones de asociación y patrocinio	50
8.4 Aportaciones a fundaciones sin ánimo de lucro y acción social	52
8.5 Proveedores	57
8.6 Consumidores.....	58
8.7 Información fiscal.....	59
9. Acerca del Estado de Información No Financiera - Tabla de cumplimiento de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre.....	63

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Carta del Presidente

En este informe del Estado de Información no Financiera 2020, hacemos repaso de uno de los años más complejos en nuestra larga trayectoria; pese a ello, quiero expresar mi satisfacción porque, apoyándonos en nuestros firmes propósitos de expansión internacional y excelencia en el servicio, en nuestra estrategia empresarial y por encima de todo, en el talento y esfuerzo de todos los profesionales que forman parte de nuestra Corporación, hemos continuado prestando nuestros servicios a la sociedad con la misma fortaleza.

La incertidumbre que ha caracterizado 2020 en todos los ámbitos, no sólo en el sanitario, sino también en el social, económico, financiero y político, ha influido intensamente en la actividad de nuestro sector, acelerando de algún modo los profundos cambios que viene experimentando durante los últimos años. Hemos tenido que adaptarnos a las restricciones de movilidad, a una recesión de la economía que ha supuesto la mayor contracción del PIB de los últimos 50 años y a las nuevas formas de relacionarse y de trabajar.

Ante esta complicada situación económica y de incertidumbre, hemos sido capaces de dar una respuesta rápida y eficaz. El firme compromiso con la seguridad y con la estabilidad laboral de nuestros trabajadores que nos impusimos al principio de la pandemia se ha mantenido inalterado.

Hemos hecho un gran esfuerzo poniendo a su disposición todas las medidas sanitarias necesarias para el ejercicio seguro de su profesión. Asimismo, hemos continuado trabajando con nuestros proveedores de bienes y servicios, con protocolos específicos de protección con el objetivo de mantener la seguridad en todo momento.

La convicción en nuestro modelo empresarial basado en los valores de calidad, innovación y compromiso nos ha vuelto a reportar resultados positivos, reforzando la confianza que han depositado en nosotros nuestros clientes y posicionándonos entre las compañías del sector marítimo más importantes del mundo.

Boluda Corporación Marítima aspira a otorgar a la responsabilidad social una dimensión más ambiciosa y global en el futuro más cercano, al aprovechar los retos y oportunidades que los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas y su cumplimiento para el año 2030 nos plantean.

Conscientes de que una adecuada gestión del capital humano es imprescindible para garantizar la competitividad futura de la Corporación, nuestra responsabilidad social se extiende a la formación. La profesionalidad de nuestros empleados y su experiencia son un valor en alza, por lo que apostamos por la formación continua de nuestra plantilla y por la de estudiantes en prácticas, tanto en flota como en nuestros departamentos logísticos y administrativos.

En el ámbito medioambiental, Boluda Corporación Marítima implementa proyectos a medio y largo plazo que ayuden a la mejora de la eficiencia energética con el fin de reducir el impacto de sus actividades.

Durante 2020, y debido a la disminución general de la actividad por la pandemia, se produjo un descenso generalizado de las emisiones contaminantes respecto al año anterior. Por ello, aunque los valores no sean muy significativos sí resultan positivos: continuamos con nuestro

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

compromiso de reducción de la huella de carbono y de consumo de otros recursos naturales, como el agua, no solo en nuestros buques sino también en nuestras instalaciones en tierra.

Boluda Towage continuó con la mejora los diseños constructivos y la hidrodinámica de su flota, con un aumento de la eficiencia energética en sus nuevos remolcadores, que cuentan con equipos de medición y recopilación de datos para optimizar sus operativas, adaptadas a los diferentes puertos en los que operan.

Los motores ofrecen mejores rendimientos, son menos contaminantes y generan menores emisiones acústicas. Como ya hacemos en Alemania, en aquellos puertos españoles que ya lo permiten, como Valencia, Castellón, Sevilla y Carboneras, conectamos nuestros remolcadores a las tomas eléctricas en tierra para no utilizar los motores auxiliares, con el consiguiente ahorro en combustible y disminución de ruido y emisiones. Esto permite también la mejora de la calidad de vida de las tripulaciones.

En cuanto a la naviera Boluda Lines, que este año ha aumentado el número de líneas regulares con el servicio Daily Canarias, elige las rutas óptimas de navegación, con los calados idóneos, a velocidades más económicas, con una optimización de los tiempos de maniobra y un análisis de forma constante de los consumos para reducirlos.

Además, en los cascos de los navíos utilizamos pinturas libres de estaño para minimizar el impacto sobre los organismos marinos y pinturas de silicona con efecto antifouling, que evitan la acumulación de algas, moluscos y otras incrustaciones en la obra viva. Con ellas se consigue menos resistencia al avance y un aumento de la eficiencia energética.

Nuestra Compañía dispone de planes de actuación para la prevención de accidentes ambientales, mediante un “Plan de Contingencias por Derrame de Hidrocarburos (SOPEP)”, con directrices y procedimientos enfocados a evitar incidentes de este tipo o minimizar su impacto y cubiertos por seguros emitidos por Britannia P&I.

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

Es significativo destacar que Boluda Maritime Terminals Tenerife participa en un proyecto para la utilización de celdas de combustible de hidrógeno en la propulsión de grúas RTG, cuyo objetivo es alcanzar las cero emisiones de CO₂, gases con efecto invernadero y partículas contaminantes en las terminales, con lo que se contribuirá también a mejorar la calidad de vida en los entornos portuarios. La Corporación respalda también el proyecto “Clúster Hub Hidrógeno Renovable Canarias” junto a una veintena de entidades públicas y privadas.

Nuestras terminales marítimas en España disponen de planes interiores marítimos, con las medidas y acciones necesarias para evitar incidentes durante las distintas operativas.

Este año hemos obtenido la concesión para la puesta en marcha de la nueva terminal de contenedores en el puerto de Santander, que se sumará a las seis plataformas logísticas operativas en Canarias, Sevilla y Villagarcía.

En un mercado con clientes cada vez más globalizados, nuestra prioridad se centra en diversificar los modelos comerciales para mantener nuestra posición de liderazgo en el sector marítimo en todos nuestros servicios, especialmente en el remolque de buques, transporte marítimo y la logística de mercancías.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

De cara a reforzar nuestra posición estratégica en el sur de España, Boluda Port Services ha adquirido la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz. El amarre es un sector quizás no muy visible, pero resulta de vital importancia para el buen funcionamiento de un puerto.

Nuestro impulso a proyectos solidarios no solo se mantiene, sino que hemos intentado aumentarlo en la medida de lo posible. Mujeres por África, Aportem Puerto Solidario Valencia o nuestra colaboración a través de Humanitarian Transport con ONGs y fundaciones solidarias poniendo a su disposición contenedores en nuestros buques para el transporte de material, son buena muestra de ello.

Como presidente, tengo la ilusión y el convencimiento de que, tras la situación originada por la Covid-19, juntos llegaremos a buen puerto, con una participación no sólo en la recuperación de la economía y la creación de empleo en las zonas donde está implantada nuestra Corporación, sino también en el retorno a la normalidad y en la salida de esta crisis.

Vicente Boluda
Presidente de Boluda Corporación Marítima

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 y marítimos, cuenta con un patrimonio neto consolidado de 190.352 miles de euros y una cifra de negocio de 621.592 miles de euros en 2020. Entre sus actividades, destacan tres principales divisiones: Boluda Towage, Boluda Shipping y Boluda Tankers.

La división Boluda Towage, área de negocio principal del Grupo, centra su función en el remolque portuario. Además, también realiza labores de remolque costero, offshore y salvamento marítimo. Cuenta con un indiscutible liderazgo en el ámbito nacional e internacional, con una flota de más de 300 remolcadores repartidos por los principales puertos de Europa, África, América y Océano Índico.

La división Boluda Shipping:

- A través de la filial Boluda Lines, la naviera del Grupo, 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.
- A través de Boluda Cargo Int'l y Miller y Cía., se ofrecen los servicios de transitaria y consignataria, respectivamente, con la más completa oferta logística: 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.
- Con la filial Boluda Maritime Terminals, esta división 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 Shipping presta servicio de almacenaje, ubicación, manipulación y distribución de mercancías en su almacén logístico de Las Palmas de Gran Canaria.

Además, el Grupo presta servicios de amarre en determinados puertos, a través de la división Boluda Port Services y ofrece la actividad de peritaje y seguros, a través de VB Comisarios de Averías.

Durante 2020 en España, se ha aumentado el número de líneas diarias a Canarias, con el servicio diario Daily Canarias, y se ha incorporado la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz, además de obtener la concesión para la puesta en marcha de la nueva terminal en el puerto de Santander.

En lo referente a la División Boluda Tankers, durante 2020 se negoció un acuerdo de venta, formalizándose en el mes de octubre.

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

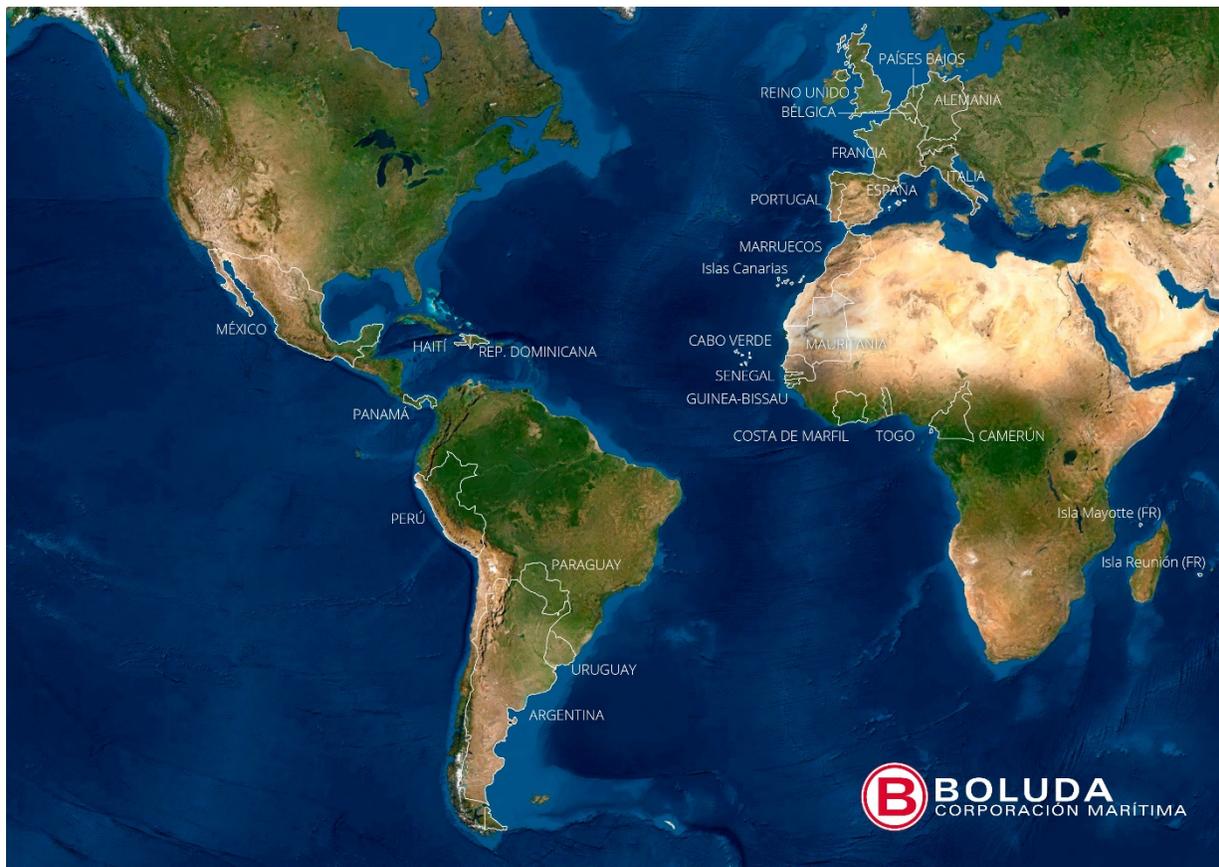
Grupo a ser más competitivo y en mantenerse como una referencia por su excelencia en los servicios prestados.

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 2020 la Corporación 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 2021 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 2021, se priorizará en la necesidad de mantener

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

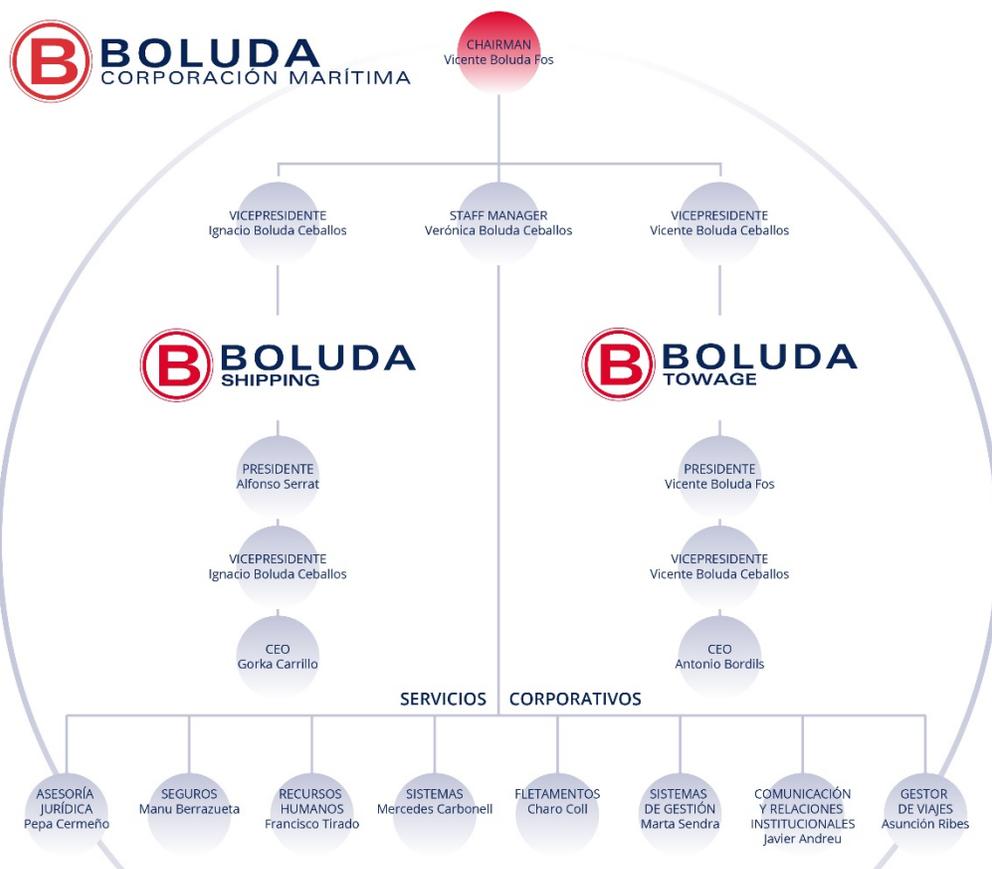
su crecimiento empresarial para atender las demandas de unos clientes cada vez más globalizados.

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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.

2. Políticas

El Grupo manifiesta su compromiso de lograr 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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.

La Corporación 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	25
• Marca de Garantía – Autoridad Portuaria	2

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

• Medio Ambiente – ISO 14001:2015	15
• Buenas Prácticas Medio Ambientales – A. Port	1
• Seguridad y salud laboral - ISO 45001	2
• Referencial de Puertos del Estado	2
• MLC – Maritime Labour Convention - OIT	4
• 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 – Document of Compliance	1

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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.

Durante 2020, se ha realizado la unificación de la certificación de Boluda Towage Spain (la División de Remolcadores en España), teniendo prevista la obtención de la certificación Multi-Site, en marzo del 2021 y se ha certificado una nueva empresa en ISO 9001, “Off Shore Tenerife”.

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.
- Riesgos Económicos por Emergencia sanitaria

Donde se ha detectado un nuevo riesgo a causa de la crisis sanitaria mundial.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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

- Proceso Estratégico - Gestión de Recursos (Relativo a Infraestructuras, Organización, comunicaciones):
 - o Incorporación de activos al Grupo.
 - o Personal en puestos sensibles con formación insuficiente.
 - o Averías de equipos.
 - o Daños a las infraestructuras.
 - o Ataques de seguridad / secuestro de buques.
 - o Proceso Operativo.
 - o Prestación de servicios.
 - o Satisfacción de clientes.
 - o Captar y fidelizar Clientes.

- Procesos de Apoyo (BCI):
 - o Sistemas de gestión.
 - o Financiero / Administración.
 - o Cuestiones laborales y de Recursos Humanos.
 - o Informática.

En este punto también se han detectado nuevos riesgos

- Riesgos Seguridad y salud de los trabajadores: Pandemia (Covid-19).
- Riesgos en RRHH (personal de oficinas en Teletrabajo, y creación de burbujas de aislamiento para la protección de los trabajadores de la flota)

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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 reevaluación 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 2020, el Grupo ha continuado su expansión tanto nacional como internacional. En España se han aumentado el número de líneas regulares con el servicio Daily Canarias, y se ha adquirido la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz, además de obtener la concesión para la puesta en marcha de la nueva terminal en Santander. Debido a la continua expansión del Grupo, se aprecia un impacto significativo en la mayoría de los indicadores Ambientales, que se irán analizando en los distintos puntos del informe. A tener en cuenta especialmente el COVID- 19, y las “Recomendaciones de operación y mantenimiento de los sistemas de climatización y ventilación de Edificios y Locales para la Prevención de la propagación del SARS-CoV-2”. Debido a que la aplicación de las medidas preventivas descritas para la protección de la seguridad y salud de todos los trabajadores, han afectado a las buenas prácticas medioambientales que afectan al consumo de energía eléctrica

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 han producido tres situaciones que han afectado al número de activos que forman parte del Grupo. De hecho, se ha producido un aumento del tráfico en la División de Shipping, incrementando el número de buques con los servicios de línea regular Daily Canarias, al tiempo que se ha adquirido la empresa Amarradores del Puerto de Cádiz y se ha obtenido la explotación y construcción de una terminal marítima en el puerto de Santander.

A su vez durante 2020, se ha producido una disminución de activos, a consecuencia de la venta de Boluda Tankers, con activos en España y Panamá, afectando a los resultados obtenidos.

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 Boluda Shipping mantiene un Plan de Gestión de Basuras para la flota de su naviera Boluda Lines que, 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 2019 y 2020 por las compañías de las distintas áreas de actuación del grupo:

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

	2019		2020	
	Residuos peligrosos (m ³)	Residuos no peligrosos (m ³)	Residuos peligrosos (m ³)	Residuos no peligrosos (m ³)
España¹	3.784	2.138	24.853	8.281
Boluda Towage France	26.097	1.168	5.471	469
Boluda Towage Europe	345	445	528	183
Boluda Towage México	131	257	77	110
Boluda Towage Latam	3	12	0	32
Total	30.360	4.019	30.929	9.075

Durante 2020, se va consolidando la recopilación de datos, por lo que se dispone de información de los siguientes ámbitos: España, Francia, Marruecos, Mauritania, Senegal, Costa Marfil, Togo, Camerún, las islas Mauricio y Reunión (Boluda Towage France), Alemania, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido (Boluda Towage Europa), México (Boluda Towage México), Uruguay (Boluda Towage Latam).

En el análisis de residuos, se puede apreciar que se mantienen las cifras en lo relativo a los residuos peligrosos generados, 30.360 m³ en 2019 a 30.887 m³ en 2020, por otro lado, se aprecia una tendencia al alza en los residuos No peligrosos, pasando de 4.019 m³ en 2019, a 9.292 m³ en 2020, apreciándose que se realiza una mejor gestión de los mismos, y teniendo en cuenta, que durante 2020, se han gestionado como residuos nuevos las mascarillas de protección del Covid-19.

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 CO₂ 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.

¹ España, incluye las actividades de Boluda Towage Spain, Boluda Shipping, Boluda Corporación Marítima, y Boluda Tankers hasta octubre de 2020

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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)²:

	2019			2020		
	Gas-Oil (GJ)	Fuel-Oil (GJ)	Electricidad (GJ)	Gas-Oil (GJ)	Fuel-Oil (GJ)	Electricidad (GJ)
España¹	1.061.478	2.522.425	25.772	940.444	2.157.005	19.616
Boluda Towage France	763.505	315.664	14.561	641.850	49	22.201
Boluda Towage Europe	334.965	0	18.852	1.382.448	0	39.272
Boluda Towage México	69.363	0	1.203	60.504	0	1.968
Boluda Towage Latam	14.696	0	2.224	22.568	0	4.565
Total	2.244.006	2.838.089	62.612	3.047.814	2.157.054	87.621

En la siguiente tabla se muestra el consumo de agua:

	Consumo agua (m ³) ²	
	2019	2020
España¹	19.678	14.895
Boluda Towage France	8.160	8.464
Boluda Towage Europe	1.065	3.968
Boluda Towage México	4.859	4069
Boluda Towage Latam	674	1452
Total	34.436	32.847

En lo referente al consumo de agua, hay que mencionar que todo el agua consumida por el Grupo proviene en su gran mayoría, de la red pública de suministro de agua, se aprecia un ligero descenso en el consumo de agua global con respecto al año 2019, pasando de 34.436 m³ a 32.831 m³.

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

² 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.

Para el cálculo de los consumos se han utilizado los datos de DEFRA de 2019 y 2020 respectivamente. Por otra parte, en dichos indicadores el dato referente a Francia centraliza, en línea con la organización operativa de la Corporación, 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. El dato de Latam engloba a Uruguay y Argentina, Europe engloba a Reino Unido, Alemania, Bélgica y Países Bajos.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

	2019					2020				
	Aceite (Tn)	Pinturas y disolventes (Tn)	Cabos / estachas (Tn)	Baterías (Tn)	Otros (Tn)	Aceite (Tn)	Pinturas y disolventes (Tn)	Cabos / estachas (Tn)	Baterías (Tn)	Otros (Tn)
España¹	335	34	26	3	12	283	35	31	2	38
Boluda Towage France	278	33	55	3	3	200	33	23	3	4
Boluda Towage Europe	65	8	16	1	1	232	23	12	15	1
Boluda Towage México	19	3	0	0	1	22,28	5,78	3,06	0,54	0,07
Boluda Towage Latam	3	1	2	0	0	6	1	2	0	0,05
Total	700	79	99	7	17	744	97	71	21	43

A modo de resumen, en el consumo de materias primas se ve un leve incremento en alguno de los indicadores en relación con el año 2019, manteniéndose en los mismos rangos en otros.

4.4 Cambio climático

La principal actividad de la Corporación 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.

³En la siguiente tabla, se muestran las emisiones por sus diferentes orígenes, siendo el total de emisiones en 2020 de 403.013 Tn CO₂:

	2019		2020	
	Consumo combustible (Tn CO ₂)	Consumo eléctrico (Tn CO ₂)	Consumo combustible (Tn CO ₂)	Consumo eléctrico (Tn CO ₂)
España¹	682.851	2.056	242.311	1.201
Boluda Towage France	86.104	371	48.814	3.055
Boluda Towage Europe	25.573	124	105.545	229
Boluda Towage México	7.067	1	4.619	1
Boluda Towage Latam	1.222	15	1.723	20
Total	802.717	2.568	403.013	4.506

Al igual que en otros puntos, en el ámbito de España, cabe mencionar la incorporación de las nuevas líneas de tráfico Canarias – Cádiz, con un gran impacto medioambiental.

³ El cálculo de Tn CO₂ del consumo eléctrico para 2019 y 2020, se ha realizado para España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Alemania y Reino Unido con los datos proporcionados por la base de datos Carbon Footprint de junio 2019 y 2020, en el resto de los países se han utilizado como referencia los datos IAE de 2013

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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, con nuevas construcciones de remolcadores de puerto:
 - o Mejora de los diseños constructivos, mejorando su hidrodinámica y aumentando su eficiencia energética, y disminución de ruidos.
 - o Instalación de motores con mejores rendimientos y menos contaminantes.
 - o Instalación de saltos de revoluciones en los motores principales.
 - o Instalación de equipos de medición con sistema de recopilación de datos.
- Mejoras de flota operativa en general:
 - o Planes de eficiencia energética.
 - o Utilizaciones de pinturas de silicona para la obra viva, con menor resistencia al avance.
 - o Conexiones a tierra para los motores auxiliares en aquellos puertos que así lo permitan.
 - o Navegación con regímenes económicos. Establecer un régimen adecuado de la carga de los motores tanto para el remolque como la navegación.
 - o Elección de rutas de navegación adecuadas.
- Buques portacontenedores:
 - o Navegaciones en los calados idóneos para disminuir el consumo.
 - o En contacto continuo con la Dirección para realizar navegaciones a la velocidad más económica (ahorro de consumo) y llegada a tiempo a las terminales.
 - o 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:
 - o 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.
 - o 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 VLSFO, 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.

Respecto a los NO_x, los buques mayores de 400 Gt's disponen del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica IAPP, emitidos y verificados por las distintas

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 el 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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

5. Cuestiones sociales y relativas al personal

5.1 Empleo

El Grupo cuenta con un total de 3.782 (3.987 en 2019) empleados que se distribuyen por sexo, edad, país y clasificación profesional tal y como se muestra en las tablas que se recogen a continuación⁴:

Alemania							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	3	1	4	<30	9	2	11
Administración	22	13	35	30-50	110	10	120
Tripulación y personal operativo	196	4	200	>50	102	6	108
Total	221	18	239	Total	221	18	239
Total %	92,47%	7,53%	100,00%	Total %	92,47%	7,53%	100,00%

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%

Bélgica							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	36	2	38
Administración	27	15	42	30-50	133	12	145
Tripulación y personal operativo	290	6	296	>50	150	7	157
Total	319	21	340	Total	319	21	340
Total %	93,82%	6,18%	100,00%	Total %	93,82%	18,75%	112,57%

⁴ Malta, Mauricio y Uruguay no disponen de empleados.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	2	4	6
Administración	8	8	16	30-50	6	4	10
Tripulación y personal operativo	0	0	0	>50	0	0	0
Total	8	8	16	Total	8	8	16
Total %	50,00%	50,00%	100,00%	Total %	50,00%	50,00%	100,00%

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%

Camerún							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	19	2	21
Administración	11	6	17	30-50	86	5	91
Tripulación y personal operativo	109	1	110	>50	15	0	15
Total	120	7	127	Total	120	7	127
Total %	94,49%	5,51%	100,00%	Total %	94,49%	5,51%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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%

Costa de Marfil							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	15	6	21
Administración	12	7	19	30-50	61	8	69
Tripulación y personal operativo	84	9	93	>50	20	2	22
Total	96	16	112	Total	96	16	112
Total %	85,71%	14,29%	100,00%	Total %	85,71%	14,29%	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%

España							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	15	5	20	<30	94	22	116
Administración	243	169	412	30-50	620	116	736
Tripulación y personal operativo	748	1	749	>50	292	37	329
Total	1006	175	1181	Total	1006	175	1181
Total %	85,18%	14,82%	100,00%	Total %	85,18%	14,82%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

España (2019)							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		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%

Francia							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		Hombres	Mujeres	Total
Directores	9	1	10	<30	41	3	44
Administración	73	48	121	30-50	416	38	454
Tripulación y personal operativo	569	14	583	>50	194	22	216
Total	651	63	714	Total	651	63	714
Total %	91,18%	8,82%	100,00%	Total %	91,18%	8,82%	100,00%

Francia (2019)							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		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%

Países Bajos							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		Hombres	Mujeres	Total
Directores	6	0	6	<30	37	2	39
Administración	49	20	69	30-50	130	14	144
Tripulación y personal operativo	256	1	257	>50	144	5	149
Total	311	21	332	Total	311	21	332
Total %	93,67%	6,33%	100,00%	Total %	93,67%	6,33%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Países Bajos (2019)							
Categoría profesional	Países Bajos (2019)			Edad	Países Bajos (2019)		
	Hombres	Mujeres	Total		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							
Categoría profesional	Marruecos			Edad	Marruecos		
	Hombres	Mujeres	Total		Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	1	0	1
Administración	12	1	13	30-50	57	1	58
Tripulación y personal operativo	72	0	72	>50	26	0	26
Total	84	1	85	Total	84	1	85
Total %	98,82%	1,18%	100,00%	Total %	98,82%	1,18%	100,00%

Marruecos (2019)							
Categoría profesional	Marruecos (2019)			Edad	Marruecos (2019)		
	Hombres	Mujeres	Total		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%

Mauritania							
Categoría profesional	Mauritania			Edad	Mauritania		
	Hombres	Mujeres	Total		Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	4	0	4
Administración	1	1	2	30-50	15	1	16
Tripulación y personal operativo	20	0	20	>50	2	0	2
Total	21	1	22	Total	21	1	22
Total %	95,45%	4,55%	100,00%	Total %	95,45%	4,55%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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%

México							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	2	0	2	<30	59	4	63
Administración	42	26	68	30-50	175	21	196
Tripulación y personal operativo	278	2	280	>50	88	3	91
Total	322	28	350	Total	322	28	350
Total %	92,00%	8,00%	100,00%	Total %	92,00%	8,00%	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							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	1	2	3
Administración	5	3	8	30-50	4	1	5
Tripulación y personal operativo	0	0	0	>50	0	0	0
Total	5	3	8	Total	5	3	8
Total %	62,50%	37,50%	100,00%	Total %	62,50%	37,50%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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%

Reino Unido							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	1	0	1	<30	4	2	6
Administración	10	3	13	30-50	33	1	34
Tripulación y personal operativo	67	0	67	>50	41	0	41
Total	78	3	81	Total	78	3	81
Total %	96,30%	3,70%	100,00%	Total %	96,30%	3,70%	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							
Categoría profesional	Hombres	Mujeres	Total	Edad	Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	0	1	1
Administración	13	6	19	30-50	28	5	33
Tripulación y personal operativo	38	0	38	>50	23	0	23
Total	51	6	57	Total	51	6	57
Total %	89,47%	10,53%	100,00%	Total %	89,47%	10,53%	100,00%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Senegal (2019)							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		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%

Togo							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		Hombres	Mujeres	Total
Directores	0	0	0	<30	9	1	10
Administración	8	3	11	30-50	75	1	76
Tripulación y personal operativo	107	0	107	>50	31	1	32
Total	115	3	118	Total	115	3	118
Total %	97,46%	2,54%	100,00%	Total %	97,46%	2,54%	100,00%

Togo (2019)							
Categoría profesional				Edad			
	Hombres	Mujeres	Total		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%

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

2020	Contratos indefinidos				Contratos Temporales			
	Jornada completa	Jornada parcial	Total	%	Jornada completa	Jornada parcial	Total	%
Total	3264	79	3343	87,97%	448	9	457	12,03%

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%

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

A continuación, se presentan los promedios del personal contratado, desagregado por sexo, edad y clasificación profesional⁵.

Promedio de contratos de jornada parcial									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	0	1	1	2	0	0	0	0	2
Administración	0	6	16	22	3	25	13	41	63
Tripulación y personal operativo	1	3	22	26	0	0	2	2	28
Total	1	10	39	50	3	25	15	43	93

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 completa									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	5	53	34	92	0	19	4	24	115
Administración	35	261	169	465	33	159	67	259	724
Tripulación y personal operativo	255	1615	920	2790	12	25	1	38	2828
Total	295	1929	1123	3347	45	203	72	320	3667

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

⁵ 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Promedio de contratos Temporales									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	0	0	3	3	0	0	0	0	3
Administración	9	16	5	30	9	14	5	28	58
Tripulación y personal operativo	67	191	39	297	2	3	0	5	302
Total	76	207	47	330	11	17	5	33	363

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 Indefinidos									
Categoría profesional	Hombres				Mujeres				Total
	<30	30-50	>51	Total	<30	30-50	>51	Total	
Directores	5	54	33	92	0	19	4	23	115
Administración	26	251	180	457	27	170	75	272	729
Tripulación y personal operativo	189	1428	902	2519	10	22	3	35	2554
Total	220	1733	1115	3068	37	211	82	330	3398

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

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Despidos									
Categoría profesional	Male				Female				Total
	"<30"	"30-50"	">50"	Total	"<30"	"30-50"	">50"	Total	
Directores	0	3	0	3	1	1	0	2	5
Administration	1	9	13	23	1	5	6	12	35
Tripulación y personal operativo	5	27	14	46	0	2	0	2	48
Total	6	39	27	72	2	8	6	16	88

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

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

Remuneraciones Medias (€) ⁶⁷						
Categoría profesional	Hombres			Mujeres		
	<30	30-50	>50	<30	30-50	>50
Directores	0,00	152.481,36	158.887,38	185.598,19	63.633,34	123.470,35
Administración	17.749,53	37.341,02	55.092,24	14.102,11	27.905,41	36.198,31
Tripulación y personal operativo	30.815,41	40.935,50	47.936,26	21.251,40	50.407,64	37.209,52

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

A continuación, se reporta el análisis de las remuneraciones medias totales por categoría profesional y sexo, así como el análisis de la brecha salarial⁸ por categoría profesional.

⁶ Las remuneraciones medias se han estructurado en base a los salarios reales anuales de los empleados objeto del estudio, para todo el ejercicio 2020. No existen proyecciones ni anualizaciones.

⁷ Los cambios de divisa a EUROS se han realizado tomando como referencia la fecha 31/12/2020, tomando como fuente <https://www1.oanda.com/lang/es/currency/convert/>

⁸ 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

2020	Remuneraciones Medias (€)		Ratio y Brecha	
	Hombres	Mujeres	Ratio Mujeres Hombres	Brecha
Directores	155.251,53	115.249,47	74,23%	25,77%
Administración	42.376,05	28.188,28	66,52%	33,48%
Tripulación y personal operativo	42.175,18	40.925,72	97,14%	2,96%

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%

A continuación, se reportan las remuneraciones medias del Administrador Único y de la Alta Dirección⁹ en euros, desglosadas por sexo.

	Remuneración Media Administrador único (€)	
	2020	2019
	Hombres	2.000.000,00
Mujeres	N/A	N/A

	Remuneración Media Alta Dirección (€)	
	2020	2019
	Hombres	155.251,53
Mujeres	115.249,47	134.051,41

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:

2020	Número de empleados	Porcentaje sobre el total
Directores	45	1,19%
Administración	865	22,87%
Tripulación y personal operativo	2872	75,94%
Total	3782	100,00%

⁹ 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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%

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

Como se puede comprobar en el cuadro anterior, más del 75% de nuestros empleados están directamente relacionados con las actividades en personal a bordo de buques, personal de amarre, terminales marítimas, talleres y transporte por carretera. Todos ellos tienen sus cuadrantes de trabajo, diferenciando sus tiempos de prestación de servicios y descanso, garantizando de esta forma el servicio durante las 24 horas los 365 días del año.

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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 se confeccionan con carácter anual.

En materia de conciliación familiar y fomento del ejercicio responsable de los descansos maternos y paternos 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 2020 (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:

	Total absentismo (h)	
	2020	2019
Número de horas de absentismo	116.341 ¹⁰	370.437

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:

¹⁰ Dadas las especiales condiciones del año 2020, con el acaecimiento de la pandemia global causada por el virus COVID-19, tan solo se integran los datos de absentismo y accidentalidad de España. La Corporación se haya en pleno desarrollo y mejora de los sistemas para poder facilitar el dato global de cara al reporte del ejercicio venidero 2021.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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			
	2020		2019	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Accidentes de Trabajo	49	4	164	4
Tasa de Gravedad	1,22	0,07	0,60	0,05
Tasa de Frecuencia	22,55	1,84	19,50	0,48
Enfermedades Profesionales	0	0	0	0

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

Tasa de gravedad:

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

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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 específico 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:
 - o Calendario laboral anual.
 - o Aspectos relacionados con la Seguridad y Salud.
 - o 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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		
	2020	2019
Alemania	100,00%	100,00%
Bélgica	100,00%	100,00%
Cabo Verde	0,00%	0,00%
Camerún	100,00%	100,00%
Costa de Marfil	29,46%	65,61%
España	100,00%	100,00%
Francia	96,40%	96,1%
Países Bajos	80,72%	81,70%
Marruecos	100,00%	52,83%
Mauritania	0,00%	0,00%
México	0,00%	0,00%
Portugal	100,00%	100,00%
Reino Unido	100,00%	100,00%
Senegal	100,00%	100,00%
Togo	100,00%	100,00%

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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Talleres.
- Chóferes.

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

Horas de formación		
	2020	2019
Directores	1.773	803
Administración	439	24.654
Tripulación y personal operativo	29.616	18.329
Total	31.828	43.787

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	
	2020	2019
Hombres	24	13
Mujeres	2	1
Total	26	14

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, (...).”*

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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 2019 se iniciaron 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 y VB Maestro.

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).

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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 denuncia 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 Int'l 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 la Corporaciones contrario a cualquier práctica corrupta o ilegal para alcanzar beneficios empresariales.

En 2020, se iniciaron 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.

Se prevé su formalización, e implantación en el Ámbito de España a mediados del 2021.

Durante 2020 el Grupo en el ámbito de España, no ha recibido ninguna denuncia por temas de corrupción, soborno o blanqueo de capitales.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

8. Compromisos con la sociedad y el desarrollo sostenible

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

El desarrollo de la actividad empresarial de Boluda Corporación Marítima y sus diferentes divisiones estratégicas, como Boluda Towage, responsable de los servicios de remolque portuario, costero, offshore y salvamento marítimo, y Boluda Shipping, encargada de los servicios de transporte y logística internacional, gracias a su expansión geográfica tanto nacional como internacional en los últimos 40 años, origina, año tras año, un importante impacto positivo en las economías de los países y las comunidades donde está presente.

Acciones frente a la COVID-19

Las diversas actividades que ofrece la Corporación en este sector, como el transporte marítimo, terrestre y ferroviario de mercancías, la consignación de buques, la estiba y desestiba en sus terminales marítimas, la agencia transitaria, el transporte de carga de proyectos, así como los servicios de remolque, salvamento marítimo, amarre de buques, peritaje de siniestros, y suministro y transporte con lanchas y gabarras a buques, le han convertido en un holding empresarial, líder en servicios marítimos, y en un agente que contribuye significativamente al progreso económico y social de las zonas donde está implantada la compañía.

En 2020, a pesar de la crisis económica internacional surgida de la pandemia ocasionada por la COVID-19, Boluda llevó a cabo un importante esfuerzo para mantener los puestos de trabajo en el ámbito geográfico en el que opera, y apostó por el teletrabajo y por incrementar las medidas de seguridad ante la falta de mecanismos de previsión gubernamental en adoptar medidas sanitarias, sobre todo durante el primer semestre de 2020.

Desde un principio, y dada la misión de responder y atender las necesidades de transporte marítimo y de logística portuaria demandadas por la sociedad de una manera eficaz, responsable y profesional, apostó por garantizar las diferentes actividades que se desarrollan en la Corporación Marítima. Servicios como el transporte de mercancías, logística internacional, remolque de buques, y el transporte y suministro de combustible marítimo (hasta octubre de 2020, en que se vendió la división Tanker), por ser inherentes al ámbito del sector estratégico y esencial para colaborar en que no hubiera un desabastecimiento a la ciudadanía en el suministro de mercancías.

Para ello, días antes de la declaración del estado de Alarma, la práctica totalidad de los empleados y empleadas que trabajan en las oficinas del holding en los cinco continentes en los que se ofrecen los servicios marítimos empezaron a desempeñar su labor desde sus casas. Y las tripulaciones de los remolcadores, buques y petroleros siguieron las más estrictas medidas de seguridad sanitaria recomendadas por los respectivos ministerios de Sanidad de los países en los que opera para evitar nuevos contagios.

De las crisis siempre se aprende de lo que se debe hacer en el presente y futuro para evitar que la sociedad, tanto los trabajadores, como los autónomos, las pequeñas y medianas empresas y el gran sector empresarial con los que cuenta España y los países en los que opera la compañía, no vean mermadas su seguridad sanitaria y económica.

En este sentido, cabe destacar que, en un año de plena crisis por la COVID-19, la Corporación Marítima, a través de su división Boluda Shipping, hizo un gran esfuerzo económico en España con:

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- La creación de un servicio diario de transporte marítimo entre la Península Ibérica y Canarias (denominado Daily Canarias).
- Y la presentación de plicas en la Autoridad Portuaria de Santander para intentar hacerse con la construcción y explotación de una terminal marítima en ese recinto. El 16 de diciembre de 2020 el Consejo de Administración de esa entidad acordó adjudicar ese proyecto a Boluda Maritime Terminals (filial de Boluda Shipping). Esa infraestructura se prevé sea realidad en 2022 y supondrá una inversión de más de 38 millones de euros en obra civil, instalaciones, edificación y adquisición de equipos.

En el ámbito internacional, este esfuerzo de Boluda por mantener el liderazgo en la prestación de servicios marítimos de calidad y en la expansión geográfica nacional e internacional, llevó a la división Boluda Towage, y más concretamente a su filial Boluda Towage Europe, a ganar el concurso abierto para la renovación de la concesión del servicio de remolque en el puerto belga de Zeebrugge.

Por lo que respecta a España, la crisis sanitaria internacional a la que tuvieron que enfrentarse los empresarios del sector marítimo en el primer semestre de 2020 se tradujo en una importante zozobra en el sector portuario entre los distintos operadores nacionales. De hecho, fueron varias compañías las que decidieron amarrar sus barcos en puerto, limitar sus conexiones o simplemente cancelar rutas.

Boluda Shipping, a través de la naviera Boluda Lines, respondió a esa situación con su particular visión empresarial de mantener toda la flota operativa para garantizar el suministro de bienes de primera necesidad en todos los puertos en los que opera. Esta estrategia motivó la apertura de una nueva línea directa entre Cádiz y Canarias, con periodicidad semanal, para no dejar desabastecido el mercado canario, ya que la naviera es una compañía de referencia en Canarias, con una cuota de mercado superior al 40%.

Así, lejos de amarrar su flota, fue la única naviera que mantuvo sus conexiones semanales entre la Península Ibérica y todos los puertos canarios sin excepción. Se trató de un esfuerzo titánico al ver caer la demanda de manera considerable, pero el compromiso de la compañía con el archipiélago canario es y será prioritario. Desde el inicio del estado de Alarma, Boluda Lines transportó más de 300.000 toneladas en los primeros dos meses y aseguró el tránsito y suministro de alimentos, medicamentos y materiales sanitarios en los territorios insulares.

De esta forma, Boluda Lines, empresa que lleva más de 150 años presente en el tráfico marítimo de mercancías en España –su origen data de 1837 con Naviera Fos, creada por la quinta generación, por parte materna, del actual presidente, Vicente Boluda Fos–, demostró que supo mantener su responsabilidad con la sociedad canaria en el abastecimiento de productos y mercancías; en el mantenimiento de empleos y en la generación de riqueza, más aún en un momento como el que se registró en 2020.

Pasados unos meses y visto los buenos resultados, Boluda Lines apostó por expandir su actividad de transporte marítimo con un hito histórico: unir la Península Ibérica con Canarias con enlaces diarios desde los puertos de Cádiz y Sevilla. Un proyecto denominado Daily Canarias y que cambió el sistema de distribución y logística en el archipiélago.

Esta apuesta ha supuesto una inyección económica tanto en las islas Canarias, como también para Cádiz y Sevilla, donde ambos puertos andaluces y los del archipiélago han notado una reactivación de sus actividades comerciales, con movimientos diarios de estiba y desestiba de productos perecederos. Para potenciar esta interrelación comercial con los clientes y la sociedad

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

gaditana, la compañía abrió nuevas oficinas en Cádiz, ubicadas en la avenida del Puerto, 1 - 6º B, Edificio Trocadero.

Este hito histórico conlleva, de cara al consumidor y al cliente, una mayor calidad para las cargas sensibles y los productos perecederos y, de cara a los clientes, ha introducido importantes mejoras en tiempos de distribución y en los stocks de productos, así como un ahorro económico en costes de almacenaje.

Asimismo, este enlace diario no sólo consolida el liderazgo de Boluda Lines entre Canarias y la Península Ibérica sino que, además de disminuir la congestión del tráfico terrestre, reduce el impacto de la huella de carbono en el medio ambiente.

Al margen de las acciones que tuvo que emprender la compañía marítima para afrontar las secuelas que ocasionó la COVID-19 en 2020, exponemos los impactos más relevantes de la actividad de la Corporación en el empleo y el desarrollo local en las principales localizaciones donde está presente.

ESPAÑA

Canarias

Desde que en 1994 Boluda Corporación Marítima comprara la consignataria Miller y Cía. y se produjera su consecuente desembarco en el mercado canario, el holding marítimo no ha hecho sino mantener y reforzar año tras año su apuesta por el desarrollo de la logística en el archipiélago, llegando a gestionar en la actualidad cuatro terminales marítimas, ofrecer ocho rutas marítimas con escalas en las islas y articular una oferta logística que abarca prácticamente toda la cadena logística.

En estos 27 años, las divisiones de Boluda Towage – a través de su filial Boluda Towage Spain– y Boluda Shipping han impulsado un fuerte compromiso con el desarrollo estratégico y el futuro del sector marítimo en Canarias, tanto en materia de seguridad en el tráfico portuario, como en ofrecer un servicio de transporte marítimo y logística de máxima calidad y plenamente fiable para los clientes.

El mercado canario presenta unas peculiaridades relacionadas directamente con su insularidad. Por ello, contar con una oferta logística integral en Canarias es fundamental para responder a las necesidades de los clientes, sobre todo los relacionados directamente con el sector turístico. En un contexto de recuperación económica tras las diferentes etapas de crisis, Boluda está avanzando hacia escenarios de actuación que conlleva la creación de nuevas oportunidades sociales y económicas dentro del archipiélago, con el objetivo de promover la competitividad del tejido empresarial en las islas y favorecer la creación de empleo.

Para la Corporación, la conectividad del territorio es primordial. De ahí toda su oferta en servicios marítimos y, sobre todo, el lanzamiento del Daily Canarias, la primera línea de periodicidad diaria que une Canarias con el sur de la Península Ibérica. La aportación e impacto en la sociedad canaria y en su desarrollo social, constituye un vector clave de cambio que reduce las limitaciones que su lejanía con el resto del territorio nacional puede ocasionarle; proporciona un marco idóneo para el impulso de su internacionalización y aporta recursos necesarios con el objetivo de conllevar a un nuevo ciclo económico, con un crecimiento ambicioso en su estructura de empleo.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Pero el holding empresarial va más allá ya que, en los próximos años, considerar el archipiélago canario como una plataforma *hub* a nivel mundial para prestar servicios es un objetivo real. De hecho, en la actualidad, Boluda establece en Canarias su centro neurológico a nivel administrativo y financiero, con una plantilla de cerca de 400 personas. Esta multinacional ofrece en Canarias todos los servicios de la compañía: transporte marítimo y terrestre, terminales de estiba y desestiba, transitaria, consignación de buques, transporte de proyectos de carga, remolque, salvamento marítimo, almacén logístico, amarre, y transporte y suministro de combustible para petroleros (hasta octubre de 2020 en que se vendió la división Tanker). Unos servicios que 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 de la costa oeste de África, es uno de los principales objetivos estratégicos de la empresa, mediante la oferta de servicios cuyo equilibrio calidad/coste refleja el poder de las sinergias implantadas por el holding en Canarias.

En el ámbito social, diferentes eventos y patrocinios promocionados por Boluda dejan patente el compromiso y respeto con la sociedad canaria, aunque en 2020 y debido a la pandemia no pudo celebrarse el Concierto Sinfónico en la terminal marítima de Las Palmas, ni el concierto de Navidad en Tenerife.

En definitiva, las Islas Canarias son una parte fundamental de la evolución y desarrollo económico de la compañía, con un impacto recíproco de beneficios.

CABO VERDE

La actividad en el archipiélago de Cabo Verde, iniciada en 2011, se retomó a partir de 2017 tras el interés global del holding en conectar puntos económicos tan olvidados, pero en pleno crecimiento social, como es este archipiélago frente a África occidental, a través de la apertura de nuevas rutas de comercio.

Con una población de cerca de 550.000 personas y un PIB muy inferior a la media mundial, su ranking en el *Doing Business* se establece en el puesto 137 (de los 190), lo que ofrece grandes oportunidades de negocio.

La aportación de la compañía 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 este tipo de servicios. Unas actividades que permiten 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 esta parte del mundo, con intereses europeos y occidentales, llevó a la compañía a realizar una inversión en este enclave geográfico, con la instalación física de cuatro puntos de negocio claves dentro del archipiélago, distribuidos entre los puertos de Praia, Mindelo, Sal y Boa vista. Una presencia que proporciona trabajo directo a más de una veintena de personas en las áreas del recinto portuario y zonas comerciales. Asimismo, la reputación de la compañía dentro del sector marítimo favorece un aumento en la actividad comercial y social con Cabo Verde.

Este país frente a la costa occidental de África es un archipiélago que vive prácticamente del turismo. Un sector que necesita de un buen abastecimiento a las cadenas hoteleras para recibir

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

suministro semanal de todo tipo de productos de consumo con los que poder ofrecer un servicio de calidad. De esta forma, el servicio prestado por las filiales de Boluda Shipping ha favorecido significativamente al principal sector del país, 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.

En colaboración con la consignataria Miller y Cía., en Cabo Verde se puso en marcha en septiembre de 2017 una nueva línea comercial que Boluda Lines 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 Las Palmas, Sal, Bonavista, Mindelo, Praia, Bissau/Dakar, Las Palmas. Esta línea comercial es capaz de enlazar con los siguientes mercados:

- Europa: España (Península y Canarias), Portugal, Italia y Norte de Europa.
- América: EEUU, Argentina, Uruguay y Canadá.
- Asia: China.
- África: Mauritania, Senegal y Guinea Bissau.

MÉXICO

El impacto que la división Boluda Towage Mexico, desde su presencia en ese continente americano desde 1997, representa en el Estado azteca se manifiesta en la contratación de personal local, con un gran número de empleos directos, 350, e indirectos. La compañía ha optimizado la cadena de suministro, con la contratación de proveedores locales de cara a generar riqueza, mejorar 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 la delincuencia.

ÁFRICA: MAURITANIA / SENEGAL

Por lo que respecta a la división Boluda Shipping, el Grupo empresarial mantiene una estrecha relación con dos países de África occidental, Mauritania y Senegal, donde presta servicio de transporte marítimo desde hace décadas. De hecho, Boluda Lines conecta semanalmente los puertos de Dakar (Senegal)/ Bissau (Guinea Bissau), Nouadhibou y Nouakchott (Mauritania) con la península ibérica a través de Canarias.

Cabe destacar que la incidencia sobre las economías de Mauritania y Senegal es más que evidente, ya que una de las riquezas de la región es la pesca. Es por ello que la 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. De hecho, en los últimos años, los buques de Boluda Lines han 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.

En cuanto a la división Boluda Towage, cabe informar de que a través de su filial Boluda Towage France se presta servicio de remolque en Nouadhibou y Dakar, así como en los puertos de Tánger Med (Marruecos), San Pedro y Abidjan (Costa de Marfil), Lomé (Togo) y Douala (Camerún), esta última hasta finales de 2020. Esta actividad genera el mantenimiento de más de

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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

Es significativo señalar, en el marco de las acciones de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), que la compañía mantiene una histórica y continuada colaboración con Senegal donde, a través del programa corporativo creado por la compañía, denominado Humanitarian Transport, y por medio de la naviera Boluda Lines, la compañía coopera con diferentes organizaciones no gubernamentales para el envío gratuito en contenedores de material escolar, sanitario, humanitario, alimentario y fabril. En 2020, Boluda Lines facilitó un contenedor que se cargó con alimentos y productos de ayuda humanitaria como apoyo frente a la crisis sanitaria de la COVID-19. En la acción de RSC participaron trece empresas de ámbito nacional.

EUROPA

En diciembre de 2020, Boluda Towage firmó un contrato de compra de la compañía neerlandesa Iskes Towage & Salvage. Esta adquisición se materializó en febrero de 2021 y aportó a la flota de la división ocho remolcadores que prestan servicio en tres puertos de Países Bajos, Alemania y Portugal. Para informar de esta transición se hizo un intenso trabajo de comunicación interna y externa con los empleados, medios de comunicación utilizando los canales adecuados para cada colectivo.

Esta adquisición no solo permite a la compañía ampliar sus servicios en puertos de Países Bajos y Alemania, en los que opera la filial Boluda Towage Europe desde que en 2017 y 2019 se adquirió la empresa alemana URAG y la compañía neerlandesa Kotug Smit Towage, sino que consigue incorporar un nuevo país, Portugal, a su radio de acción.

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

El Grupo empresarial 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 de la compañía, sean clientes, empleados, autoridades portuarias, sindicatos, medios de comunicación o la sociedad.

Además de los medios tradicionales, el holding ha potenciado la comunicación digital, con presencia en las redes sociales de mayor difusión como Facebook, Twitter, LinkedIn y YouTube, que permiten mantener una relación bidireccional con los grupos de interés.

Además, en 2020 el Grupo publicó 26 notas de prensa como parte de sus acciones de comunicación externa.

Boluda identifica y prioriza los siguientes grupos de interés, identificándose el Grupo 1 con los de mayor importancia para la compañía:

Grupo 1:

- Empleados.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- 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.

Grupo de interés	Tema	Canal de comunicación	Compromiso de mejora
Empleados	Formación y desarrollo	RRSS	Portal del Empleado/Intranet
	Beneficios sociales	Web	Encuestas de clima
	Seguridad y salud	Correo electrónico	Racionalización del horario
Clientes	Servicio	RRSS	Encuestas de satisfacción
	Profesionalidad	Web	
	Atención personalizada	Teléfono Presencia física Correo	
Proveedores	Buena relación contractual	RRSS	Mejorar plazo pagos
AAPP	Buena relación contractual	RRSS	

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

	Colaboración temas comunes	Web Teléfono Correo	
Sindicatos	Prácticas Laborales justas	Web	Mejorar la comunicación
	Convenios	Teléfono	
	Seguridad y salud laboral	Correo	
Directivos	Sistema eficaz toma de decisiones		Compilance
Competencia		Web RRSS	
MMCC	Difusión de noticias	Notas de Prensa	Mejorar la comunicación

8.3 Las acciones de asociación y patrocinio

ESPAÑA

El Grupo en España es miembro, entre otras, de diversas asociaciones vinculadas al sector marítimo como la:

- Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
- Asociación Naviera Valenciana (ANV)
- Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE)
- Valenciaport
- Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia
- Clúster Marítimo Español (CME)
- Asociación de Empresarios de Actividades Marítimas (ASEAM)
- Instituto Marítimo Español (IME)
- Real Academia de la Mar
- Propeller Club Valencia
- Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco)
- Federación Canaria de Empresas Portuarias
- Asociación Española de Consignatarios de Buques

Además, también está vinculado al sector empresarial valenciano y nacional como miembro, entre otras, de la:

- Asociación Valenciana Empresarios (AVE)
- Escuela de Empresarios (EDEM)
- Instituto de Empresa Familiar (IEF)
- Confederación Empresarial Valenciana (CEV)
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Asociación para el Progreso de la Dirección (APD)
- Consejo Empresarial Alianza por Iberoamérica (CEAPI)
- Círculo de Confianza de la Nueva Economía (CCNE)
- Club Financiero Génova
- Asociación de Usuarios SAP de España
- New Economy

Como multinacional líder en la prestación de servicios marítimos, Boluda, en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), está involucrado de forma continuada con varias fundaciones, con un compromiso firme de minimizar el impacto que las actividades de la compañía puedan afectar sobre la sociedad y el medio ambiente.

Entre dichas fundaciones destacan la:

- Fundación Valenciana de Estudios Avanzados
- Fundación Premios Rei Jaume I
- Fundación Mujeres por África
- Aportem - Puerto Solidario Valencia
- Conexus
- Fundación Puertos de Las Palmas
- Fundación de la Comunidad Valenciana Centro de Investigación Príncipe Felipe
- Fundación Puerta de América
- Fundación del Real Madrid
- Fundación para el Análisis y Estudios Sociales (FAES)

MÉXICO

Boluda, en México, pertenece a la:

- Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (Asomar), por parte de la empresa Compañía Marítima del Pacífico (CMP), 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.
- Cámara de Comercio de España en México, por parte de la empresa Servicios Corporativos Marítimos (SCM).

FRANCIA

A través de Boluda Towage France, el Grupo pertenece y colabora con las siguientes instituciones:

- Association Française de Droit Maritime
- Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage Maritime (Aperma)
- Association Française des Juristes d'Entreprise (AFJE)
- Union Maritime et Industrielle de la Réunion (UMIR)
- Union Maritime et Fluviale (UMF)
- Union Patronale des Bouches du Rhône (UP 13)
- Comite Marseillais des Armateurs de France (CMAF)

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

- Propeller Club
- Groupement Havrais des Armateurs
- Club de la Croisière Marseille Provence
- Association Normandie Maritime
- Société de Régate du Havre
- Association Service de Dunkerque
- Syndicat Armement Français
- Unión Maritime Brest et Region
- Union Maritime du Port de la Rochelle
- Chambre de Commerce Française au Maroc
- Confederation Generale des Entreprises Marocaines
- Communauté Portuaire de Côte d'Ivoire
- Union des Consignataires et Armateurs. Côte d'Ivoire
- Chambre de Commerce et d'Industrie de France. Côte d'Ivoire
- Communauté Portuaire de San Pedro. Côte d'Ivoire
- Association des Grandes Entreprises du Togo
- Alliance Pour la Promotion du Port de Lomé
- Cluster Maritime d'Afrique Francophone
- Communauté des Acteurs Portuaires Dakar

EUROPA del Norte

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
- Foundation Port Community in Zeebrugge (AZPI)
- Royal Belgian Shipping Association
- Rotterdam Port Promotion Council
- VRC: Rotterdam Water Clerks Foundation
- Royal Dutch Recue Society y Golf Course Rhooon
- British Tug Owner Association
- Cruise Britain Group
- Mersey Maritime
- UK Harbour Master Association
- Deltalings
- Northsea Port Promotion Council
- VCR – Cargadoors Foundation
- London River Boat Users
- Nautical Foundation in Bremerhaven

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:** 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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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.

Durante la pandemia de la COVID-19, esta entidad realizó un importante esfuerzo al multiplicar su presupuesto en 2020 para atender a los más damnificados en el Distrito Marítimo de Valencia. La entidad, gracias a su solidaridad con los afectados por la crisis de la COVID-19, pasó de presupuestar 28.000 euros en 2020 a invertir 63.210 euros.

• **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.

En 2020, el Grupo aportó 150.000 euros para afrontar sus actividades.

• **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 Felipe VI ostenta la Presidencia de Honor. La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados está presidida desde 2012 por Vicente Boluda, habiéndose prorrogado en 2015 y en 2019 su presidencia durante 4 años más.

En 2020, el Grupo aportó 18.000 euros para afrontar sus actividades.

• **Fundación Premios Rei Jaime I:** La Fundación Valenciana de Estudios Avanzados 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 Rei Jaime I**, que son los de mayor dotación económica de España y su jurado está compuesto en su mayor parte por Premios Nobel.

En 2020, el Grupo aportó 12.000 euros para afrontar sus actividades.

• **Fundación Puerto de Las Palmas:** En 2020, el Grupo aportó 30.000 euros para colaborar en sus actividades.

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 aportó a fundaciones y a asociaciones un total de 752.189,19 €, que supone un incremento de 156.622,14 € respecto al importe aportado en el ejercicio de 2019.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

A continuación, se relacionan las acciones sociales y de cooperación acometidas durante 2020 fundamentalmente en España, México, Países Bajos, Bélgica y países de la costa oeste de África.

Francia	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) (A través de Boluda Boluda Dunkerque)	
Talleres protegidos: Antilope, Le Verdier, L'artisanerie, Federation Aveugles, Flavien, Vauban, EALD, ESAT Les Etangs, E2A, APEI West44) (A través de Boluda Le Havre, Boluda Dunkerque, Boluda Marseille Fos, Boluda Nantes Saint Nazaire, CogereM, Boluda La Reunión – Francia)	Ayuda para la inserción laboral y el mantenimiento profesional de personas con discapacidad.

África	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
Chambre de Commerce Européenne au Togo Cámara de Comercio Europea en Togo	Donación para COVID (Boluda Lomé -Togo).
Haut Conseil pour la Mer	Donación para apoyar la organización del Día Mundial de los Océanos (Boluda Lomé -Togo).
Funeral en Dakar	Ayuda a la familia. Unión de Remolcadores de Dakar (URD) Dakar, Senegal.
Funeral en San Pedro	Ayuda a la familia. La Pétrussienne, Costa de Marfil.
Asociación al Haouma-Marruecos (A través de Boluda Tanger Med, Marruecos)	Patrocinio de actividades sociales y festivales locales. Cesta del Ramadán, ayuda para la crisis de la COVID-19.
La marmite du Partage Organización humanitaria (A través de Empresa de remolque Nouadhibou, Mauritania)	Ayuda a las poblaciones desfavorecidas del país.
Fondo Especial para la Gestión de la Pandemia del Coronavirus (A través de Boluda Tanger Medy Detroit Lamanage Society, Marruecos)	Participación en la campaña solidaria tras las consecuencias de la COVID-19.
Colaboración con el Gobierno de Senegal	La naviera Boluda Lines facilitó un contenedor que se cargó con alimentos y productos de ayuda humanitaria como apoyo frente a la crisis sanitaria de la COVID-19. En la acción de RSC, gestionada a través de la iniciativa Humanitarian Transport de Boluda Corporación Marítima, participaron trece

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

	empresas españolas, la Cámara de Comercio de España en Senegal y la Embajada de España en Senegal.
--	--

Países Bajos / Bélgica	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
Relacionados con el mar	
Patrocinio edición online World Port Days, Rotterdam (Países Bajos, septiembre 2020)	El World Port Days, también conocido como World Harbor Days, es un gran evento marítimo festivo que se celebra anualmente en Rotterdam.
Tugspotters.com (Países Bajos)	Patrocinio de la web Tugspotters.
Dutch National Towage Museum Maassluis (Países Bajos)	Donación a la fundación del museo, el único en el mundo dedicado al remolque.
Harbour Personality of the year Award (Países Bajos, enero 2020)	Patrocinio del premio Personalidad Portuaria del Año.
Port Days Terneuzen (Área del río Escalda: Francia, Bélgica y Países Bajos)	Patrocinio.
New Year's Reception Port of Zeebrugge + Maritime Circle + APZI (Área del río Escalda)	Patrocinio de la recepción de año nuevo para la comunidad portuaria del puerto de Zeebrugge.
New Year's reception Seamen's club Terneuzen (Área del río Escalda)	Patrocinio de la recepción de año nuevo de la fundación, que trabaja por el bienestar de la gente del mar.
New Year's Reception Antwerp (Bélgica)	
Social / Educativo	
Educational Information Centre Mainport Rotterdam	Patrocinio de anuncios y vídeos.
Argonaut Student Club Antwerp Marzo 2020	Patrocinio de la gala de Argonaut, asociación de estudiantes de la Academia Marítima de Amberes desde 1957.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

México	
Asociación / Beneficiarios	Acción
Banco de alimentos de Córdoba A través de Compañía Marítima Mexicana (CMM)	Donativo mensual de 10.000 MXN\$ (120.000 MXN\$ anuales) en apoyo de las personas más necesitadas de Ciudad de Córdoba, Veracruz y sus alrededores.
FIDENA. Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional A través de Servicios Corporativos Marítimos (SCM)	Apoyo a los futuros Ingenieros Mecánicos Navales de las tres Escuelas Náuticas Mercantes del país. Programa de apoyo y formación para la obtención de la titulación consistente en un internado de un año en las operaciones en los remolcadores. El coste es de 11.330 MXN\$ por cada uno de los 18 alumnos (transporte y alimentación), lo que suma un total anual de 2.447.280 MXN\$.
Administración Portuaria Integral de Tabasco A través de Compañía Marítima del Pacífico (CMP)	Entrega de 3.000 MXN\$ para ayuda a los damnificados en las inundaciones del invierno 2020 en el Estado de Tabasco. La ayuda se entregó a la Administración Portuaria de Tampico.
Administración Portuaria Integral de Altamira A través de Compañía Marítima Mexicana (CMM)	Entrega de 3.000 MXN\$ para ayuda a los damnificados en las inundaciones del invierno 2020 en el Estado de Tabasco.
Administración Portuaria Integral de Ensenada A través de Compañía Marítima del Pacífico (CMP)	En apoyo del Puerto y de las autoridades locales se realizó la movilización y remolque del buque de carga Triumph para evitar un desastre ambiental y la posible contaminación marítima de la Bahía de Ensenada. El navío, cargado de minerales y combustible, fue abandonado en la bahía en el año 2017 y daba muestras de hundimiento. Para trasladarlo hasta el muelle donde amarrarlo y poder descargarlo de forma segura se utilizaron 3 remolcadores. Este servicio se realizó de forma gratuita y su coste estimado es de 1.500.000 MXN\$.
Colaboración con Secretaría de Marina de la Armada de México A través de Compañía Marítima del Pacífico (CMP)	Colaboración en el puerto de Guaymas en el transporte del navío patrulla Santos hasta San Carlos para su posterior hundimiento como arrecife artificial para atractivo turístico.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

España	
Asociación / Beneficiarios	Acciones
APORTEM / Puerto Solidario Valencia A través de Boluda Corporación Marítima	Campaña Reyes 2020. Aportación para compra de juguetes "Quién soy yo" para los 16 alumnos de 3º de primaria del colegio Ausiàs March de Valencia.
ASOCIACIÓN DE VOLUNTARIOS EN EMERGENCIAS Y RESCATE DE LANZAROTE (EMERLAN) A través de Boluda Lines	Boluda Lines cedió un contenedor reefer a esta asociación para colaborar en el almacenaje de alimentos perecederos durante el estado de alarma.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia A través de Boluda Corporación Marítima Mayo 2020	Boluda Corporación Marítima como socio fundador de Aportem se involucra en la campaña de alimentos para más de 200 familias en riesgo de exclusión social del Distrito Marítimo de Valencia.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia A través de Boluda Corporación Marítima Julio 2020	Boluda Corporación Marítima colaboró en la ampliación de la campaña de ayuda a cerca de 300 familias afectadas por la crisis provocada por la pandemia.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia A través de Boluda Corporación Marítima Octubre 2020	Boluda Corporación Marítima colaboró con la entrega de 2.000 mascarillas y 40 litros de gel hidroalcohólico a casi 500 alumnos de diferentes colegios del Distrito Marítimo.

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 de un sistema de gestión corporativo, donde se incluirá un procedimiento corporativo que introduzca medidas para la supervisión y adecuación de sus adquisiciones en términos de derechos humanos, medio ambiente y corrupción

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.

En el remolque portuario, se dispone de un procedimiento de coordinación de actividades, donde además de requisitos de seguridad, se incluyen requisitos medioambientales a cumplir por todos los proveedores / subcontratas, debiendo aportar cada uno de ellos la documentación necesaria para prestación del servicio contratado de forma eficiente, cumpliendo con los requisitos de la legislación y del Grupo. Adicionalmente a modo de supervisión, el personal de inspección destinado a los distintos centros de trabajo revisa la documentación aportada, así como los trabajos realizados, evaluando al menos anualmente a los distintos proveedores de servicio en coordinación con el departamento de compras, en base a los siguientes criterios; los resultados obtenidos, capacitaciones técnicas, costes, facilidades de pago, prontitud del servicio y las posibles sinergias con la empresa.

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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

En la División Boluda Shipping, en el ámbito de España, se dispone del procedimiento de Socios comerciales, que incluye requisitos del Operador Económico Autorizado (OEA), en los que se requiere documentación a todos los proveedores de servicio para garantizar la seguridad de la carga y la mercancía, además de ser una vía para comunicar instrucciones a todos los proveedores y a cualquier persona que pueda realizar un servicio en nombre del Grupo.

Todos los proveedores, son supervisados y evaluados por el departamento de compras de Boluda Shipping, y en el caso particular de la naviera Boluda Lines, se llevan a cabo auditorios medioambientales en los buques que de la flota (13 auditorías a proveedores)

Actualmente, la Política de compras no dispone de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales

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.

En la actividad realizada por Boluda Shipping, que afecta a toda la cadena logística, se dispone de medidas necesarias para asegurar la seguridad de la mercancía, y la recepción por parte del cliente de la carga en óptimas condiciones. Por ellos, tanto en las Terminales como en los buques se dispone de certificación en el código PBIP, que contempla todos los mecanismos de seguridad necesarios que impiden el acceso de personal no autorizado a las instalaciones de almacenaje de las mercancías mientras esperan ser embarcadas para su transporte, aplicándose las mismas medidas durante el transporte marítimo, entre las medidas existentes, para asegurar la carga y las mercancías de los clientes, cabe destacar, el vallado perimetral, control de accesos y cámaras de vigilancia en Terminales, a las que se suman zonas de acceso restringido en los buques.

Además, tanto en el transporte marítimo, como en el transporte terrestre, la mercancía, va precintada en los distintos contenedores en los cuales se realiza el transporte. Dicho precinto dispone de numeración única, que se comunica al cliente y se identifica en la documentación que acompaña a los contenedores durante todo su transporte, quedando asegurada de esa forma la trazabilidad del contenedor y por consiguiente la mercancía propiedad del cliente.

En la actividad del remolque portuario, el cliente, estipula las condiciones tanto técnicas, como de seguridad, y otros estándares que se han de cumplir para la adecuada prestación del servicio. Periódicamente, se realizan reuniones donde se verifican que se cumplen las condiciones de prestación del Servicio, y anualmente los responsables de centro revisan que se cumplan las especificaciones de los clientes.

En lo referente al sistema de quejas / reclamaciones, cada responsable de área recibe las quejas / reclamaciones, si las hubiera, dándoles tratamiento local, siempre que esté dentro de sus competencias. En aquellos casos en los que por medios propios no pueda solucionar la queja se traslada a la dirección de División, la cual la analiza y da solución a las misma.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

8.7 Información fiscal

A continuación, se facilita la información detallada acerca de los beneficios obtenidos por el Grupo país por país en 2020 y 2019:

2020	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €) ¹¹
España	1.824
Francia	(919)
Alemania	(12.036)
Países Bajos	(1.032)
Bélgica	(1.986)
Reino Unido	(4.722)
Malta	(3.201)
Portugal	(17)
Cabo Verde	59
Togo	1.187
Marruecos	5.119
Senegal	(1.138)
Camerún	(33)
Costa De Marfil	(1.306)
Mauritania	869
Mauricio	2.457
México	3.782
Uruguay	(342)
Total	(11.435)

¹¹ El beneficio antes de impuesto sobre sociedades es reportado en el Estado de Información No Financiera sin ajustes de consolidación.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

2019	Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades (miles de €)
España	27.897
Francia	7.205
Alemania	(10.834)
Países Bajos	(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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Respecto a los importes de los impuestos pagados en 2020 y 2019, los detalles de la información se encuentran recogidos en las siguientes tablas:

2020	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	3.070
Francia	(1.096)
Alemania	14
Países Bajos	454
Bélgica	656
Reino Unido	288
Malta	183
Portugal	0
Cabo Verde	0
Togo	124
Marruecos	482
Senegal	8
Camerún	288
Costa De Marfil	398
Mauritania	28
Mauricio	0
México	1.275
Uruguay	0
Total	6.172

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

2019	Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja) (miles de €)
España	2.485
Francia	1.210
Alemania	31
Países Bajos	228
Belgica	0
Reino Unido	0
Malta	0
Portugal	0
Cabo Verde	0
Togo	203
Marruecos	597
Senegal	511
Camerún	800
Costa De Marfil	902
Mauritania	35
Mauricio	0
México	923
Uruguay	0
Total	7.925

Asimismo, se confirma que, al igual que para el ejercicio 2019, el Grupo no ha recibido subvenciones públicas significativas en el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

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 tomando como referencia el 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 como referencia 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 como referencia, 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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- 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.	306-2
- Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	4.2.	103
Uso sostenible de recursos		
- Agua: consumo y suministro	4.3.	303-5
- Materias primas: consumo y medidas	4.3.	301-1
- Energía: consumo, medidas y uso de renovables	4.3.	302-1
Cambio climático		
- Emisiones de efecto invernadero	4.4.	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.	102-8
- Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	5.1.	102-8

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- 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.	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
- 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

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
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
- 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.	103
- Eliminación de la discriminación en el empleo, trabajo forzoso u obligatorio y trabajo infantil.	6.	103 406-1
Corrupción y soborno		
- Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno;	7.	103 102-16 102-17
- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales,	7.	103
- 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.

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Contenido	Apartado	Índice GRI asociado
- Sistemas de supervisión y auditorías 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.	103,

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2020

El abajo firmante, Administrador Único de Boluda Corporación Marítima, S.L. formula el Estado de Información no Financiera Consolidado del ejercicio 2020, contenido en las páginas 1 a 67 que antecede, en fecha 31 de marzo de 2021.

Don Vicente Boluda Fos
Administrador Único