BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
ET FILIALES

Déclaration d'informations non financières au 31 décembre 2020

DÉCLARATION D'INFORMATIONS NON FINANCIÈRES

Ce document contient les informations requises par la Déclaration d'informations non financières (DINF) de Boluda Corporación Marítima, S.L. et de ses filiales, qui a été préparée par l'Administrateur de la Société mère conformément à la Loi 11/2018, du 28 décembre 2018, qui modifie le Code du commerce, le texte refondu de la Loi sur les sociétés de capitaux approuvé par le Décret législatif royal 1/2010, du 2 juillet, et la Loi 22/2015, du 20 juillet, sur l'audit des comptes, en ce qui concerne les informations non financières et la diversité.

La DINF détaille les principaux aspects du modèle d'entreprise et les risques à court, moyen et long terme du Groupe consolidé, ainsi que les informations relatives aux questions environnementales, sociales, relatives au personnel, à la lutte contre la corruption et aux droits de l'homme concernant l'exercice clos le 31 décembre 2020, en utilisant comme référence le cadre international de rapport Global Reporting Initiative - GRI, celui-ci étant un cadre de rapport recommandé par la même loi d'information non financière de 2018, et en adaptant son contenu à la réalité du modèle d'entreprise et de l'activité du Groupe.

De même, il est signalé que cette déclaration d'informations non financières fait partie du rapport de gestion consolidé (ci-après RGC) de Boluda Corporación Marítima, présenté dans un document séparé.

SOMMAIRE

1. À propos de la Société 7
1.1 Modèle d'entreprise 7
1.2 Objectifs 8
1.3 Structure et organisation 9
1.4 Environnement du marché 9
2. Politiques 10
2.1 Politique de sécurité, de qualité et d'environnement 10
2.2 Politique de sécurité de l'information 11
3. Gestion des risques 12
4. Questions environnementales 15
4.1 Pollution 16
4.2 Économie circulaire, prévention et gestion des déchets 17
4.3 Utilisation durable des ressources 18
4.4 Changement climatique 20
4.5 Initiatives Changement climatique 22
5. Questions sociales et de personnel 23
5.1 Emploi 23
5.2 Organisation du travail 35
5.3 Santé et sécurité 37
5.4 Relations sociales 38
5.5 Formation 40
5.6 Accessibilité universelle pour les personnes handicapées 41
5.7 Égalité 41
6. Respect des droits de l'Homme 41
7. Corruption et pots-de-vin 43
8. Engagements envers la société et le développement durable 43
8.1 L'impact de l'activité de la société sur l'emploi et le développement local, sur la population et sur le territoire. 43
8.2 Relations avec les acteurs de la communauté locale et méthodes de dialogue avec ces derniers 49
8.3 Les actions d'association et de parrainage 51
8.4 Contributions à des fondations à but non lucratif et d'action sociale 53
8.5 Fournisseurs 58
8.6 Consommateurs 59
8.7 Données fiscales 60
9. À propos de la déclaration d'informations non financières - Tableau de conformité à la loi 11/2018 du 28 décembre 64

Lettre du Président

Dans ce rapport de la Déclaration d'informations non financières 2020, nous passons en revue l'une des années les plus complexes de notre longue histoire ; malgré cela, je tiens à exprimer ma satisfaction, car, sur la base de nos fermes intentions d'expansion internationale et d'excellence du service, de notre stratégie commerciale et, surtout, du talent et de l'effort de tous les professionnels qui font partie de notre Société, nous avons continué à fournir nos services à la société avec la même intensité.

L'incertitude qui a caractérisé l'année 2020 dans tous les domaines, non seulement dans celui de la santé, mais aussi dans les domaines social, économique, financier et politique, a fortement influencé l'activité de notre secteur, accélérant en quelque sorte les profondes mutations qu'il subit depuis quelques années. Nous avons dû nous adapter à des restrictions de mobilité, à une récession économique qui a entraîné la plus forte contraction du PIB de ces 50 dernières années et à de nouveaux modes de relation et de travail.

Face à cette situation économique compliquée et à l'incertitude, nous avons su réagir rapidement et efficacement. L'engagement ferme envers la sécurité et la stabilité de l'emploi de nos employés que nous avons pris au début de la pandémie est resté inchangé.

Nous nous sommes efforcés de leur fournir toutes les mesures sanitaires nécessaires à l'exercice sûr de leur profession. Nous avons également continué à travailler avec nos fournisseurs de biens et de services, avec des protocoles de protection spécifiques afin de maintenir la sécurité à tout moment.

La conviction dans notre modèle d'entreprise basé sur les valeurs de qualité, d'innovation et d'engagement nous a une fois de plus apporté des résultats positifs, renforçant la confiance que nous accordent nos clients et nous positionnant parmi les plus importantes entreprises du secteur maritime dans le monde.

Boluda Corporación Marítima aspire à donner à la responsabilité sociale une dimension plus ambitieuse et plus globale dans un avenir proche, en tirant parti des défis et des opportunités que nous présentent les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies et leur réalisation d'ici 2030.

Conscients qu'une bonne gestion du capital humain est essentielle pour assurer la compétitivité future de la Société, notre responsabilité sociale s'étend à la formation. Le professionnalisme de nos employés et leur expérience sont une valeur montante, c'est pourquoi nous nous engageons dans la formation continue de notre personnel et des stagiaires, tant dans la flotte que dans nos départements logistiques et administratifs.

Dans le domaine de l'environnement, Boluda Corporación Marítima met en œuvre des projets à moyen et long terme qui contribuent à améliorer l'efficacité énergétique afin de réduire l'impact de ses activités.

Au cours de l'année 2020, et en raison de la diminution générale de l'activité due à la pandémie, les émissions polluantes ont diminué par rapport à l'année précédente. Par conséquent, bien que les valeurs ne soient pas très significatives, elles sont positives : nous poursuivons notre

engagement à réduire notre empreinte carbone et la consommation d'autres ressources naturelles, comme l'eau, non seulement sur nos navires, mais aussi dans nos installations à terre. Boluda Towage a continué à améliorer les conceptions constructives et l'hydrodynamisme de sa flotte, avec une augmentation de l'efficacité énergétique de ses nouveaux remorqueurs, qui disposent d'équipements de mesure et de collecte de données pour optimiser leurs opérations, adaptées aux différents ports dans lesquels ils opèrent.

Ces moteurs offrent de meilleures performances, sont moins polluants et génèrent moins d'émissions sonores. Comme nous le faisons déjà en Allemagne, dans les ports espagnols qui l'autorisent, tels que Valence, Castellón, Séville et Carboneras, nous connectons nos remorqueurs aux prises électriques à terre pour éviter d'utiliser des moteurs auxiliaires, ce qui permet d'économiser du carburant et de réduire le bruit et les émissions. Cela améliore également la qualité de vie des équipages.

Quant à la compagnie maritime Boluda Lines, qui a augmenté cette année le nombre de lignes régulières avec le service Daily Canarias, elle choisit les routes de navigation optimales, avec les tirants d'eau idéaux, à des vitesses plus économiques, avec une optimisation des temps de manœuvre et une analyse constante de la consommation afin de la réduire.

En outre, nous utilisons des peintures sans étain sur la coque des navires pour minimiser l'impact sur les organismes marins et des peintures au silicone à effet antifouling, qui empêchent l'accumulation d'algues, de mollusques et autres incrustations sur la coque. Grâce à ces dernières, on obtient une moindre résistance à l'avancement et une augmentation de l'efficacité énergétique.

Notre Société dispose de plans d'action pour la prévention des accidents environnementaux, par le biais d'un « Plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures (SOPEP) », avec des directives et des procédures visant à éviter les incidents de ce type ou à minimiser leur impact et couvertes par une assurance émise par Britannia P&I.

Nos navires de navigation internationale et de plus de 500 GT disposent également de plans de protection contre les actes illégaux, tels que le terrorisme, le sabotage, les agressions ou les passagers clandestins, qui pourraient être à l'origine de la pollution.

Il est important de souligner que Boluda Maritime Terminals Tenerife participe à un projet d'utilisation de piles à hydrogène pour la propulsion des grues RTG, dont l'objectif est de parvenir à une émission nulle de CO2, de gaz à effet de serre et de particules polluantes dans les terminaux, ce qui contribuera également à améliorer la qualité de vie dans les environnements portuaires. La Corporation soutient également le projet « Cluster Hub Hydrogène Renouvable Canaries », en collaboration avec une vingtaine d'entités publiques et privées.

Nos terminaux maritimes en Espagne disposent de plans maritimes internes, avec les mesures et actions nécessaires pour éviter les incidents lors des différentes opérations.

Cette année, nous avons obtenu la concession pour la mise en service du nouveau terminal à conteneurs dans le port de Santander, qui s'ajoutera aux six plateformes logistiques en service aux Canaries, à Séville et à Villagarcía.

Dans un marché où les clients sont de plus en plus mondialisés, notre priorité est de diversifier nos modèles commerciaux afin de maintenir notre position de leader dans le secteur maritime

pour tous nos services, notamment le remorquage de navires, le transport maritime et la logistique des marchandises.
Afin de renforcer notre position stratégique dans le sud de l'Espagne, Boluda Port Services a acquis la société Amarradores del Puerto de Cádiz. L'amarrage est un secteur qui n'est peut-être pas très visible, mais il est d'une importance vitale pour le bon fonctionnement d'un port.

Notre soutien aux projets de solidarité est non seulement maintenu, mais nous avons essayé de l'augmenter autant que possible. Mujeres por África (Femmes en Afrique), Aportem Puerto Solidario Valencia ou notre collaboration par le biais du Transport Humanitaire avec des ONG et des fondations de solidarité en mettant à disposition des conteneurs sur nos navires pour le transport de matériel, en sont un bon exemple.

En tant que président, j'ai l'espoir et la conviction qu'après la situation engendrée par la Covid-19, nous arriverons ensemble à bon port, en participant non seulement à la reprise de l'économie et à la création d'emplois dans les zones où notre Société est implantée, mais également au retour à la normale et à la sortie de cette crise.

Vicente Boluda
Président de Boluda Corporación Marítima

1. À propos de la Société

1.1 Modèle d'entreprise

Boluda Corporación Marítima, S.L., la société holding d'un groupe d'entreprises (« Boluda Corporación Marítima, S.L. et filiales » , ci-après le Groupe) engagé dans les services portuaires et maritimes, a des fonds propres consolidés de 190 352 milliers d'euros et un chiffre d'affaires de 621 592 milliers d'euros en 2020. Parmi ses activités, trois grandes divisions se distinguent : Boluda Towage, Boluda Shipping et Boluda Tankers.

La division Boluda Towage, principal secteur d'activité du Groupe, se concentre sur le remorquage portuaire. En outre, elle effectue également des travaux de remorquage côtier et offshore et de sauvetage maritime. Elle possède un leadership incontesté dans le domaine national et international, avec une flotte de plus de 300 remorqueurs répartis dans les principaux ports d'Europe, d'Afrique, d'Amérique et de l'Océan Indien.

La division Boluda Shipping :

- Par l'intermédiaire de sa filiale Boluda Lines, la compagnie maritime du Groupe exploite diverses lignes commerciales reliant la péninsule ibérique, les îles Canaries, les îles Baléares, l'Italie, l'Europe du Nord, la côte ouest de l'Afrique et le Cap-Vert. Sur terre, les délégations réparties dans les principales villes et les principaux ports répondent aux besoins spécifiques de chaque client, offrant un service personnalisé, de porte à porte, pour tous les types de cargaison, sèche ou réfrigérée.
- Par l'intermédiaire de Boluda Cargo Int'l et de Miller y Cía., nous proposons des services d'expédition et de consignation de marchandises, respectivement, avec l'offre logistique la plus complète : transport maritime international et cabotage conteneurisé, affrètement, transport aérien, transport terrestre, stockage et distribution, cargaisons spéciales, dédouanement, conseil en commerce extérieur, assurances et projets.
- Avec la filiale Boluda Maritime Terminals, cette division participe à la logistique portuaire et à la gestion de divers terminaux maritimes sur toute la côte espagnole, où elle sert les principales compagnies maritimes et tous les types de navires aux transports hétérogènes.
- Enfin, par l'intermédiaire de sa filiale Miller Logística, Boluda Shipping assure le stockage, la localisation, la manutention et la distribution de marchandises dans son entrepôt logistique de Las Palmas de Gran Canaria.

En outre, le Groupe fournit des services d'amarrage dans certains ports par le biais de la division Boluda Port Services et offre des services d'expertise et d'assurance par le biais de VB Comisarios de Averías.

Au cours de l'année 2020 en Espagne, le nombre de lignes quotidiennes vers les îles Canaries a augmenté grâce au service quotidien Daily Canarias, et la société Amarradores del Puerto de Cádiz a été incorporée, en plus de l'obtention de la concession pour la mise en marche du nouveau terminal dans le port de Santander.

En ce qui concerne la division Boluda Tankers, un accord de vente a été négocié en 2020 et formalisé en octobre.

L'un des principaux objectifs du Groupe est de parvenir à une collaboration totale avec tous les agents qui travaillent dans les tâches portuaires et logistiques, une action qui aide le Groupe à être plus compétitif et à rester une référence d'excellence dans les services fournis.

1.2 Objectifs

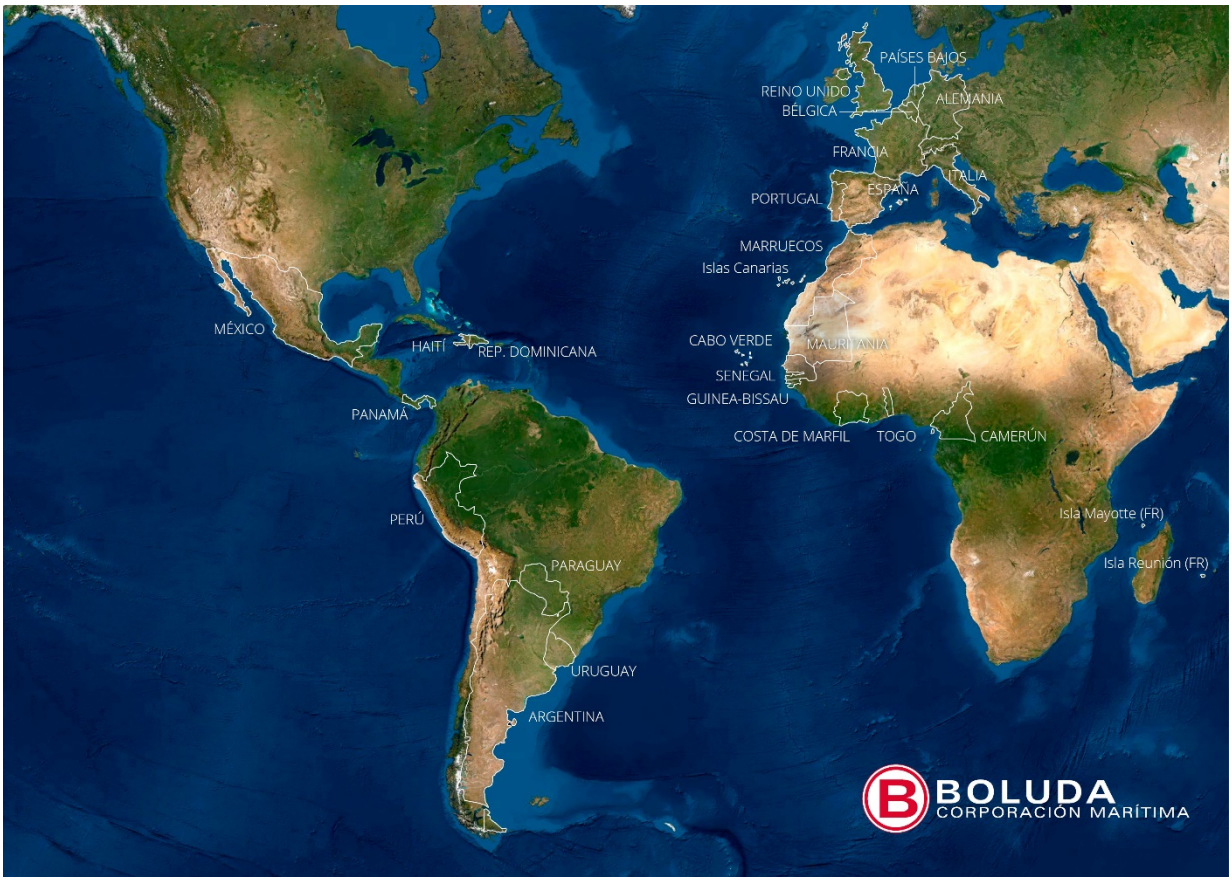
Boluda Corporación Marítima est l'une des plus importantes entreprises du secteur maritime au monde, avec plus de 180 ans d'histoire. Au cours de l'exercice 2020, la Société a principalement axé ses objectifs sur :

- La consolidation de son expansion internationale.

- La diversification de ses services.

- L'engagement ferme d'appliquer les avancées les plus technologiques, tant dans sa flotte que dans les outils de travail de son personnel en mer et à terre, en vue de contribuer à la durabilité.

Trois stratégies commerciales sur lesquelles elle continuera à se concentrer en 2021 pour rester un Groupe durable dans ses services maritimes respectueux de l'environnement.



Le Groupe considère qu'il est essentiel de maintenir sa stratégie d'internationalisation de l'ensemble de ses services de transport, de remorquage et de gestion logistique des

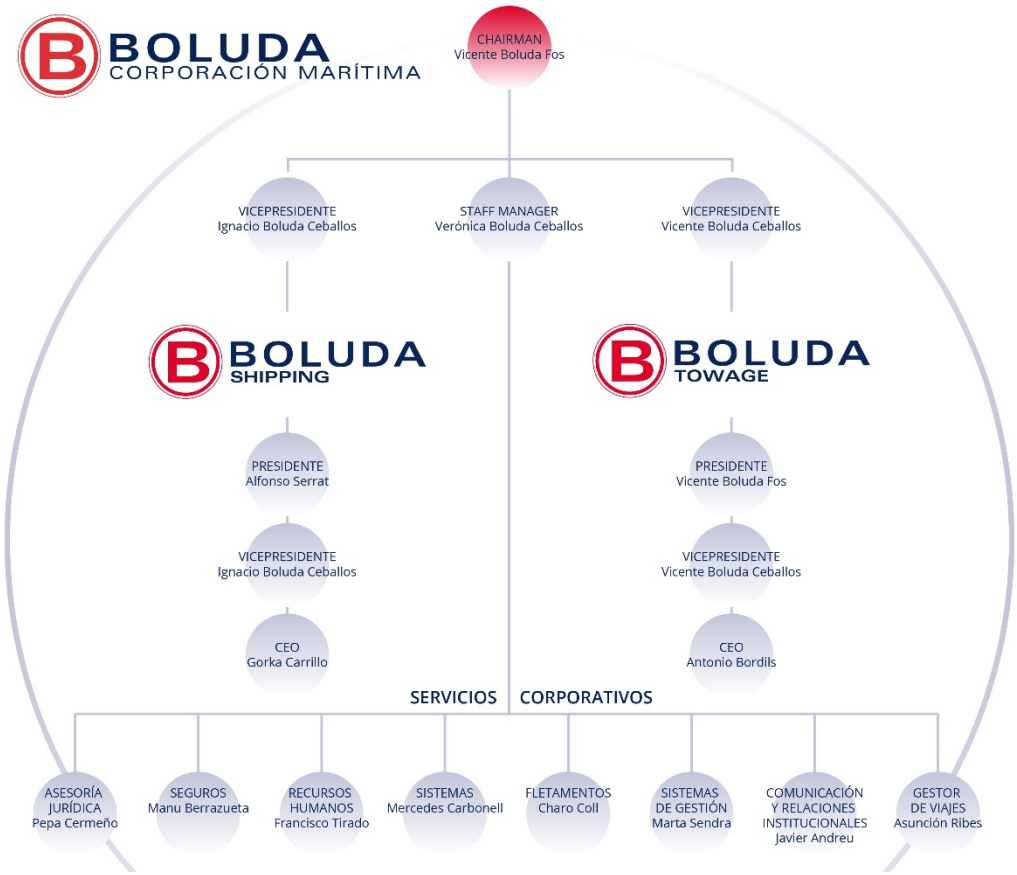
marchandises afin de conserver son leadership dans le secteur maritime. Par conséquent, au cours de l'année 2021, la priorité sera donnée à la nécessité de maintenir la croissance de ses activités afin de répondre aux demandes de clients de plus en plus mondialisés.

En outre, l'expansion géographique entraînera un autre des objectifs de l'entreprise, à savoir la création d'emplois et la collaboration aux possibilités de croissance économique dans les pays où ses services maritimes sont offerts.

Il est important de souligner que la dispersion géographique et la taille des entreprises fournissent chaque année au Groupe un outil fondamental pour pouvoir mieux gérer les coûts économiques, un avantage qui lui permet d'être plus compétitif dans ses offres de prix et de fidéliser ses clients.

1.3 Structure et organisation

La structure organisationnelle du Groupe est présentée ci-dessous :



1.4 Environnement du marché

Les activités de Boluda Corporación Marítima dépendent de l'évolution de l'économie et du trafic de marchandises. Cependant, le Groupe exerce son activité dans un environnement mondialisé, en diversifiant ses activités et ses zones géographiques afin d'atténuer le risque de marché.

La tendance à la concentration qui s'est manifestée sur le marché du transport maritime est une opportunité pour Boluda Corporación Marítima, grâce à sa position de grand opérateur mondial,

qui lui permet de conclure des accords globaux avec ces grandes entreprises qui exigent des normes de qualité et de service très élevées.

En ce qui concerne les avancées qui sont en train d'être intégrées dans les réglementations internationales, comme l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre, ces tendances représentent un investissement important de la part du Groupe, avec une rentabilité élevée en élevant les barrières à l'entrée pour les nouveaux concurrents dans l'industrie.

2. Politiques

Le Groupe exprime son engagement à atteindre la qualité dans la prestation des services de transport afin que les clients perçoivent que leurs attentes contractuelles sont satisfaites, avec un Système de gestion conforme aux normes ISO 9001 et 14.001, qui renforce l'interaction entre les processus, en établissant des buts et des objectifs spécifiques pour développer et promouvoir l'amélioration continue.

Pour le Groupe, la Responsabilité sociale est un engagement que les membres d'une entreprise prennent, soit à titre individuel, soit en tant que membres d'un groupe, tant pour eux-mêmes que pour la société dans son ensemble. Ainsi, la Responsabilité sociale du Groupe est exercée de manière continue depuis de nombreuses années, en assumant volontairement sa responsabilité de minimiser l'impact négatif que ses activités peuvent avoir sur la société et l'environnement et en maintenant une attitude proactive pour le bénéfice de ses parties prenantes. Le Groupe s'est également engagé à respecter la Déclaration universelle des droits de l'homme.

Il convient de noter que les diverses Politiques de qualité, de sécurité et d'environnement des différentes Divisions et sociétés qui composent le Groupe énoncent l'engagement d'une politique environnementale qui favorise la prévention de la pollution, le respect permanent des normes légales et réglementaires, ainsi que d'autres exigences auxquelles l'organisation souscrit, qui sont applicables à tous les aspects environnementaux sur lesquels le Groupe peut exercer un contrôle et une influence.

Ces Systèmes de gestion comportent les éléments organisationnels, les processus, les procédures et les ressources, avec la spécification des responsabilités et l'évaluation des résultats obtenus, de sorte que l'efficacité du système est connue, afin d'obtenir les objectifs énoncés ci-dessous, relatifs aux principes de gestion :

2.1 Politique de sécurité, de qualité et d'environnement

La Politique de sécurité, de qualité et d'environnement est maintenue et poursuit les objectifs suivants :

- Garantir aux employés de l'entreprise un environnement de travail sûr et sain, en s'engageant à prévenir les dommages et la détérioration de la santé.

- Promouvoir l'amélioration continue des pratiques de gestion de la Sécurité par la formation.

- Assurer la sécurité, la qualité et la protection de l'environnement par l'interdiction de la consommation d'alcool et de drogues.

- Obtenir un retour d'information des clients en identifiant leurs besoins.

- Offrir un service de transport conforme aux spécifications contractuelles en vigueur.

- Encourager l'amélioration continue du service, en promouvant des plans d'amélioration pour l'acceptation du service par les clients.

- Éviter les agressions du milieu marin résultant de l'exploitation des navires.

- Promouvoir la protection de l'environnement, de la biodiversité et des écosystèmes, ainsi que l'utilisation durable des ressources et l'atténuation et l'adaptation au changement climatique.

- Promouvoir la sensibilisation et la mise en œuvre des réglementations et des pratiques en matière de préservation du milieu marin.

- Être prêt à répondre efficacement aux urgences potentielles découlant d'un accident maritime.

- Améliorer les performances environnementales de l'organisation.

Afin de se conformer à cette Politique, on dispose du Système de gestion intégrée, qui vise à faire connaître à tout moment ce qui doit être fait, qui doit le faire, avec quels moyens cela doit être fait et comment cela doit être fait, d'une manière intégrée aux compétences de chaque niveau hiérarchique.

Le Système de gestion dispose d'une procédure permettant de réaliser, au moins une fois par an et chaque fois que les circonstances l'exigent, un examen de l'ensemble du Système de gestion par la Direction, afin de contrôler son fonctionnement, de modifier et d'approuver les politiques si nécessaire, d'évaluer les nouveaux risques et opportunités qui peuvent être apparus et de prendre les mesures appropriées pour annuler ou atténuer les impacts significatifs qui peuvent se produire.

2.2 Politique de sécurité de l'information

Dans le cadre de la Politique de sécurité de l'information, le Groupe établit les engagements suivants pour le Groupe lui-même et son personnel :

- Ne pas divulguer à une personne extérieure à l'entreprise, sans son consentement écrit, les informations concernant les clients et/ou les fournisseurs et/ou les employés de l'entreprise auxquelles il a eu accès dans l'exercice de ses fonctions au sein de celle-ci, sauf dans le cas où cela serait nécessaire pour respecter les obligations du poste ou de l'entreprise imposées par les règles applicables, ou si cela est exigé par mandat de l'autorité compétente conformément à la loi en vigueur.

- N'utiliser les informations visées au point précédent que de la manière requise pour l'exercice des fonctions dans l'entreprise et ne pas en disposer d'une autre manière ou à une autre fin, même après la fin de la relation de travail entre l'employé et l'entreprise.

- Ne pas utiliser, de quelque manière que ce soit, toute autre information qu'il aurait obtenue en se prévalant de son statut de salarié de l'entreprise et qui ne serait pas nécessaire à l'exercice de ses fonctions dans l'entreprise.

- Se conformer, dans l'exercice de leurs fonctions dans l'entreprise, aux réglementations nationales et communautaires en vigueur en matière de protection des données à caractère personnel et, en particulier, aux dispositions complémentaires, ou à toute autre réglementation qui pourrait les remplacer à l'avenir.

- Ne pas divulguer à quiconque, appartenant ou non à l'entreprise, les mots de passe fournis par l'entreprise pour l'utilisation et l'emploi dans ses systèmes informatiques correspondants.

- Ne pas révéler à toute personne extérieure à l'entreprise les systèmes, procédures et mécanismes mis en place pour la sécurité des installations.

- Respecter les engagements ci-dessus même après la cessation, pour quelque raison que ce soit, de la relation de travail entre le salarié et l'entreprise. Les signataires de la Politique de sécurité de l'information sont responsables vis-à-vis du Groupe et des tiers de tout dommage qui pourrait survenir pour l'un ou l'autre en raison du non-respect des engagements établis dans la Politique et ils compenseront le Groupe pour toute indemnité, sanction ou réclamation que le Groupe pourrait être obligé de payer en raison de ce non-respect.

- Éviter tout type d'action par le biais des équipements informatiques et de communication mis à la disposition des utilisateurs qui pourrait être considérée comme une atteinte à la dignité personnelle des utilisateurs, ou comme un harcèlement ou une intimidation au travail. Par conséquent, il est interdit, entre autres actions, d'installer ou d'afficher des économiseurs d'écran, des photos, des vidéos, des animations, et/ou tout autre moyen de reproduction ou d'affichage de contenu offensant ou portant atteinte à la dignité des personnes, et/ou au contenu sexuel.

Pour la distribution de la Politique de sécurité de l'information, le Groupe dispose d'une application web créée par lui, dans laquelle un fichier numérique de celle-ci est disponible, et sa lecture est obligatoire.

3. Gestion des risques

Le Groupe a mis en place les Systèmes de gestion appropriés pour le développement de la gestion des différentes sociétés du Groupe. Ainsi, dans chacune des entreprises dans lesquelles il a été mis en œuvre, il existe un seul Système de Gestion qui intègre les différents points de vue à partir desquels la gestion de l'entreprise peut être analysée.

La Société a obtenu de nombreuses certifications en Espagne, en France et en Allemagne, en Belgique, au Mexique et en Uruguay, suivant la structure de haut niveau (SQL), ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISM, MLC, comme on peut le voir dans le tableau suivant :

ESPAGNE	**Certifications**
Entreprises :	25
Total des certifications :	86
• Qualité – ISO 9001:2015	25
• Marque de Garantie - Autorité portuaire	2
• Environnement – ISO 14001:2015	15

• Bonnes pratiques environnementales - Autorité portuaire	1
• Santé et sécurité au travail - ISO 45001	2
• Référence des ports d'État	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 - Opérateur économique agréé - UE	2

FRANCE	**Certifications**
Entreprises	15
Total des certifications	23
• Qualité – ISO 9001:2015	15
• ISM – Document of Compliance	4
• ISM – International Safety Management	4

ALLEMAGNE	**Certifications**
Entreprises :	**1**
Total des certifications :	**6**
• Qualité – ISO 9001:2015	1
• Environnement – ISO 14001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	2
• ISM – International Safety Management	2

BELGIQUE	**Certifications**
Total des certifications :	**1**
• ISM – Document of Compliance	1

MAROC	**Certifications**
Entreprises :	**2**
Total des certifications :	**3**
• ISM – Document of Compliance	1
• Qualité – ISO 9001:2015	2

MAURITANIE	**Certifications**
Entreprises :	**1**
Total des certifications :	**1**
• Qualité – ISO 9001:2015	1

SÉNÉGAL	**Certifications**
Entreprises :	**1**
Total des certifications :	**2**
• ISM – Document of Compliance	1
• Qualité – ISO 9001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

CÔTE D'IVOIRE	**Certifications**
Entreprises :	**3**
Total des certifications :	**4**
• ISM – Document of Compliance	1
• Qualité – ISO 9001:2015	3

CAMEROUN	**Certifications**
Entreprises :	**1**

Total des certifications :	**1**
• Qualité – ISO 9001:2015	1

MEXIQUE	**Certifications**
Entreprises :	**1**
Total des certifications :	**3**
• Qualité – ISO 9001:2015	1
• Environnement – ISO 14001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

URUGUAY	**Certifications**
Entreprises :	**1**
Total des certifications :	**2**
• Qualité – ISO 9001:2015	1
• ISM – Document of Compliance	1

Tous les Systèmes de gestion des différentes sociétés du Groupe, à l'exception de la marque de garantie de l'APV, ont la structure SQL de haut niveau de l'Organisation internationale de normalisation et une méthodologie commune.

Au cours de l'année 2020, la certification de Boluda Towage Spain (la division de Remorqueurs en Espagne) a été unifiée, la certification Multi-sites devant être obtenue en mars 2021, et une nouvelle société, « Off Shore Tenerife », a été certifiée ISO 9001.

De même, des travaux sont en cours en vue de parvenir à une intégration formelle dans un seul Système de gestion du Groupe dans chacun des domaines mentionnés.

De cette façon, une fois que le Groupe a défini le champ d'application du Système et de la Politique à mettre en œuvre et/ou les engagements assumés dans les entreprises, il identifie les Parties prenantes et analyse les risques, qui sont évalués en fonction de leur probabilité et de l'impact associé, en prenant les mesures nécessaires pour annuler ou atténuer les impacts, et en fixant les objectifs et les buts à atteindre.

Chacun des différents secteurs d'activité évalue la possibilité de nouveaux risques en évaluant les risques identifiés au moins une fois par an, en soumettant leurs analyses à la Direction de la Division, qui examine les risques les plus importants pouvant avoir un impact à moyen et long terme.

Suivant cette méthodologie, les principaux risques détectés sont les suivants :

- Risques stratégiques / commerciaux.
- Risques opérationnels / Prestation de services.
- Risques financiers / Administration.
- Risques liés aux RH.
- Risques juridiques et légaux.
- Risques informatiques.
- Risques environnementaux et sécuritaires.
- Risques économiques dus à une urgence sanitaire

Lorsqu'un nouveau risque a été détecté en raison de la crise sanitaire mondiale.

Chaque catégorie de risque est décomposée en éléments correspondant aux risques détectés, qui sont évalués en termes de probabilité et d'impact.

En outre, les principaux risques non financiers détectés qui peuvent affecter la réalisation des objectifs sont les suivants :

- Processus stratégique :

  - Changements sur le marché.
  - Perte de parts de marché / perte de clients.
  - Nouvelles exigences légales.
  - Non-conformité juridique.
  - Nouvelles lignes commerciales.
  - Nouvelles exigences des parties prenantes.
  - Concurrence.

- Processus stratégique - Gestion des ressources (infrastructure, organisation, communications) :

  - Incorporation d'actifs dans le Groupe.
  - Personnel occupant des postes sensibles et insuffisamment formé.
  - Pannes d'équipement.
  - Dommages aux infrastructures.
  - Attaques de sécurité / détournement de navires.
  - Processus opérationnels.
  - Prestation de services.
  - Satisfaction du client.
  - Captation et fidélisation des clients.

- Processus de soutien (BCI) :

  - Systèmes de gestion.
  - Financier / Administration.
  - Questions relatives au travail et aux ressources humaines.
  - Informatique.

De nouveaux risques ont également été détectés concernant ce point
- Risques de Santé et sécurité des travailleurs : Pandémie (Covid-19).
- Risques en matière de ressources humaines (télétravail du personnel de bureau, et création de bulles d'isolement pour la protection des travailleurs de la flotte).

4. Questions environnementales

L'engagement du Groupe en faveur de l'environnement est défini dans les Politiques environnementales des différents Systèmes de gestion, qui comprennent des objectifs de performance, soulignant les engagements suivants :

- Engagement en faveur de la protection de l'environnement, de la biodiversité et des écosystèmes, ainsi que de l'utilisation durable des ressources et de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci.
- Conformité juridique avec la législation nationale et internationale de chaque pays.

En outre, dans le cadre des différents Systèmes de gestion, le Groupe réalise des évaluations d'impact dans les différents domaines d'activité où le Groupe peut avoir un impact. Cette évaluation est effectuée au moins une fois par an, et chaque fois que des situations potentiellement dangereuses indiquent la nécessité de réévaluer les impacts. Une fois les différents aspects identifiés et évalués, des mesures sont proposées et des ressources et des responsables sont affectés pour les éliminer, les réduire ou les atténuer.

Le Groupe dispose de certificats environnementaux selon la norme 14.001 en fonction des différentes zones géographiques et des différentes activités des entreprises qui composent le Groupe, et de nouveaux centres sont progressivement incorporés aux différentes certifications.

Le Groupe est conscient des impacts environnementaux potentiels de ses activités, dont les principaux sont les suivants :

- Consommation d'énergie.

- Production de déchets.

En ce qui concerne le principe de précaution, l'ensemble de la flotte gérée par le Groupe, où il existe une plus grande possibilité d'impact sur l'environnement, dispose de plans d'action pour la prévention des accidents environnementaux, au moyen d'un « Plan d'urgence pour les déversements d'hydrocarbures (SOPEP) », où sont décrites les directives et les procédures pour éviter les incidents de ce type ou les impacts, ainsi que les assurances émises par notre club de protection (Britannia P&I), qui couvrent ces possibilités, et qui sont certifiées et reconnues par le pays du pavillon en matière de pollution par le carburant, y compris l'enlèvement de l'épave en cas de naufrage du navire.

De même, les navires de navigation internationale et les navires de plus de 500 GT disposent également de plans de protection contre les actes illégaux, tels que le terrorisme, le sabotage, les agressions, les passagers clandestins, entre autres, qui pourraient être des causes de pollution.

L'activité des terminaux maritimes, de portée espagnole, dispose de « plans intérieurs maritimes », qui reflètent également les mesures et actions à prendre pour éviter les incidents au cours des différentes opérations.

En 2020, le groupe a poursuivi son expansion tant au niveau national qu'international. En Espagne, le nombre de lignes régulières du service Daily Canarias a été augmenté, et la compagnie Amarradores del Puerto de Cádiz a été acquise, en plus d'obtenir la concession pour la mise en marche du nouveau terminal de Santander. En raison de l'expansion continue du Groupe, un impact significatif peut être observé dans la majorité des indicateurs environnementaux, qui seront analysés dans les différents points du rapport. La COVID- 19 et les « Recommandations pour l'exploitation et l'entretien des systèmes de climatisation et de ventilation dans les bâtiments et locaux pour la prévention de la propagation du SARS-CoV-2 » doivent être particulièrement prises en compte. En raison du fait que l'application des mesures préventives décrites pour la protection de la santé et de la sécurité de tous les travailleurs a affecté les bonnes pratiques environnementales touchant la consommation d'énergie électrique.

4.1 Pollution

Dans le domaine de la pollution, le Groupe a des procédures de travail qui favorisent l'entretien préventif, optimisant ainsi la flotte du Groupe, et par conséquent la consommation de carburant

et les émissions associées, en traitant de manière plus approfondie les points concernant le changement climatique et l'utilisation durable des ressources.

Il convient de noter que les remorqueurs allemands du Groupe sont connectés au courant de quai lorsqu'ils sont au port afin de réduire la consommation de MGO et de diminuer la pollution atmosphérique des émissions et du bruit. Tout comme en Allemagne, en Espagne, le projet de raccordement à terre des remorqueurs est également en cours de développement, à condition que les autorités portuaires le permettent. À l'heure actuelle, tous les remorqueurs de Valence et de Castellón sont reliés à la terre, et le système est partiellement mis en œuvre dans des ports comme Almería, Alicante et Séville, entre autres.

Outre la pollution atmosphérique, le Groupe ne considère pas que les données relatives à la pollution lumineuse et au bruit soient pertinentes. Toutefois, en Espagne, les nouvelles constructions ont été conçues avec des niveaux sonores faibles, principalement pour améliorer l'habitabilité des travailleurs.

4.2 Économie circulaire, prévention et gestion des déchets

Au cours de l'exercice actuel, comme mentionné dans un point précédent, trois situations ont affecté le nombre d'actifs faisant partie du Groupe. En effet, on a assisté à une augmentation du trafic dans la Division de Shipping, en augmentant le nombre de navires avec les services de la ligne régulière Daily Canarias, nous avons également acquis la société Amarradores del Puerto de Cádiz et obtenu l'exploitation et la construction d'un terminal maritime dans le port de Santander.

D'autre part, au cours de l'année 2020, une diminution des actifs s'est produire, suite à la vente de Boluda Tankers, avec des actifs en Espagne et au Panama, ce qui a affecté les résultats obtenus.

Tous les navires de la flotte du Groupe, y compris les nouveaux venus, d'un tonnage supérieur à 400 GT disposent d'un plan de gestion des déchets, qui comprend les directives à respecter concernant les différents résidus générés à bord.

Dans toutes les flottes, y compris celles d'incorporation récente, conformément à la législation en vigueur, tous les déchets sont correctement gérés avec les différents gestionnaires autorisés désignés par les différentes Autorités portuaires des différents pays. Dans tous les cas, la livraison des déchets est accompagnée de la réception correspondante du Certificat Marpol pour les déchets livrés, comme le prévoit la loi.

Les déchets dangereux dérivés du combustible sont livrés à des gestionnaires de déchets agréés pour être évalués.

En Espagne, il convient de faire référence à l'activité des Terminaux, où les enregistrements correspondants en tant que gestionnaires de déchets sont en place et où les déchets sont gérés conformément à la législation en vigueur.

La Division Boluda Shipping maintient un Plan de gestion des déchets pour la flotte de sa compagnie maritime Boluda Lines, qui a été reconnu par les Autorités portuaires avec un bonus sur le taux fixe de réception des déchets des navires opérant sous la certification ISO 14.001.

Vous trouverez ci-dessous les données relatives aux déchets générés au cours des années 2019 et 2020 par les entreprises des différents domaines d'activité du Groupe :

	2019		2020	
	Déchets dangereux (m3)	**Déchets non dangereux (m3)**	**Déchets dangereux (m3)**	**Déchets non dangereux (m3)**
Espagne[1]	3784	2138	24853	8281
Boluda Towage France	26097	1168	5471	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**	**4019**	**30929**	**9075**

En 2020, étant donné que la collecte de données est en cours de consolidation, des informations sont disponibles dans les domaines suivants : Espagne, France, Maroc, Mauritanie, Sénégal, Côte d'Ivoire, Togo, Cameroun, île Maurice et îles de la Réunion (Boluda Towage France), Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Royaume-Uni (Boluda Towage Europe), Mexique (Boluda Towage México), Uruguay (Boluda Towage Latam).

Dans l'analyse des déchets, les chiffres des déchets dangereux générés se maintiennent, 30 360 m3 en 2019 à 30 887 m3 en 2020, par contre, il y a une tendance à l'augmentation des déchets non dangereux, de 4 019 m3 en 2019 à 9 292 m3 en 2020, appréciant qu'une meilleure gestion de ceux-ci est effectuée, et tenant compte du fait que, durant 2020, les masques de protection de la Covid-19 ont été gérés comme de nouveaux déchets.

En ce qui concerne les déchets alimentaires, ils sont considérés comme non matériels, car tous les navires gèrent correctement les aliments et les déchets, de sorte que les restes produits sont minimes, et ils ne sont pas pertinents par rapport au reste des déchets générés.

4.3 Utilisation durable des ressources

Toutes les ressources sont utilisées de manière durable, car elles sont rares. Toutes les activités menées par le Groupe tiennent compte du fait que les ressources naturelles sont limitées et c'est pour cette raison qu'elles sont utilisées de manière appropriée, en organisant des journées de sensibilisation à l'environnement, ainsi qu'un contrôle opérationnel de la consommation d'eau et de carburant.

En outre, les navires de plus de 400 GT ont un plan d'efficacité énergétique. En effet, en Espagne, dans les ports où cela est possible, ils se connectent à la terre pour prendre l'électricité nécessaire lorsque le remorqueur est amarré au quai, avec la réduction conséquente des émissions de CO2. De plus, l'utilisation des énergies renouvelables a commencé à être introduite grâce à des panneaux solaires pour recharger les batteries de secours, entraînant un double avantage : Économie de la consommation d'énergie électrique non renouvelable et économie de déchets de batteries grâce à leur plus grande durabilité.

[1] L'Espagne comprend les activités de Boluda Towage Spain, Boluda Shipping, Boluda Corporación Marítima, et Boluda Tankers jusqu'en octobre 2020.

Dans l'activité des terminaux, qui est exercée en Espagne, le Groupe améliore les infrastructures pour mieux utiliser les ressources, avec des améliorations des installations et l'acquisition de machines plus efficaces.

Le tableau suivant indique la consommation d'énergie (gazole, mazout et électricité) [2]:

	2019			2020		
	Gaz-pétrole (GJ)	Mazout (GJ)	Électricité (GJ)	Gaz-pétrole (GJ)	Mazout (GJ)	Électricité (GJ)
Espagne[1]	1061478	2522425	25772	940444	2157005	19616
Boluda Towage France	763505	315664	14561	641850	49	22201
Boluda Towage Europe	334965	0	18852	1382448	0	39272
Boluda Towage México	69363	0	1203	60504	0	1968
Boluda Towage Latam	14696	0	2224	22568	0	4565
Total	**2244006**	**2838089**	**62612**	**3047814**	**2157054**	**87621**

Le tableau suivant montre la consommation d'eau :

	Consommation d'eau (m^3)[2]	
	2019	2020
Espagne[1]	19678	14895
Boluda Towage France	8160	8464
Boluda Towage Europe	1065	3968
Boluda Towage México	4859	4069
Boluda Towage Latam	674	1452
Total	**34436**	**32847**

En ce qui concerne la consommation d'eau, il convient de mentionner que toute l'eau consommée par le Groupe provient en grande partie, du réseau public d'approvisionnement en eau, on peut souligner une légère diminution de la consommation globale d'eau par rapport à 2019, passant de 34 436 m3 à 32 831 m3.

Le tableau suivant montre la consommation de matières premières :

[2] Dans le rapport des données relatives à la consommation d'énergie, à la consommation d'eau, à la consommation de matières premières et aux émissions, les données relatives aux bureaux du Cap-Vert, du Portugal et de Malte ne sont pas incluses, car elles sont considérées comme non matérielles.
Pour le calcul de la consommation, les données du DEFRA pour 2019 et 2020 ont été utilisées, respectivement.
Par ailleurs, dans ces indicateurs, les données relatives à la France centralisent, conformément à l'organisation opérationnelle de la Société, les données relatives à la France elle-même, ainsi qu'aux pays suivants inclus dans le périmètre du rapport : Cameroun, Côte d'Ivoire, Maroc, Mauritanie, Sénégal et Togo. Les données de l'Amérique du sud comprennent l'Uruguay et l'Argentine, l'Europe comprend le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

	2019					2020				
	Huile (T)	Peintures et solvants (T)	Cordes / cordages (T)	Batteries (T)	Autres (T)	Huile (T)	Peintures et solvants (Tn)	Cordes / cordages (Tn)	Batteries (T)	Autres (T)
Espagne[1]	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**

En résumé, dans la consommation de matières premières, une légère augmentation est observée dans certains indicateurs par rapport à 2019, mais restant dans les mêmes fourchettes pour d'autres.

4.4 Changement climatique

L'activité principale de la Société est le remorquage portuaire et le transport maritime et terrestre, ce qui implique une consommation importante de ressources énergétiques, le tout entraînant les émissions de gaz à effet de serre correspondantes.

Grâce à ses différents systèmes de gestion, le groupe a identifié et évalué les différents risques, y compris les risques environnementaux de ses activités.

[3]Le tableau suivant montre les émissions selon leurs différentes origines, avec des émissions totales en 2020 de 403 013 Tn CO2 :

	2019		2020	
	Consommation de carburant (Tn CO_2)	Consommation d'électricité (Tn CO_2)	Consommation de carburant (Tn CO_2)	Consommation d'électricité (Tn CO_2)
Espagne[1]	682851	2056	242311	1201
Boluda Towage France	86104	371	48814	3055
Boluda Towage Europe	25573	124	105545	229
Boluda Towage México	7067	1	4619	1

[3] Le calcul des Tn CO_2 provenant de la consommation d'électricité pour 2019 et 2020 a été effectué pour l'Espagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et le Royaume-Uni avec les données fournies par la base de données Carbon Footprint pour juin 2019 et 2020 ; dans le reste des pays, les données de l'IAE pour 2013 ont été utilisées comme référence.

Boluda Towage Latam	1222	15	1723	20
Total	**802717**	**2568**	**403013**	**4506**

Comme dans d'autres points, en Espagne, il convient de mentionner l'incorporation des nouvelles lignes de trafic Canaries - Cadix, qui ont un impact environnemental important.

Dans ce contexte, le Groupe, à partir des différentes zones géographiques et départements, met en œuvre des projets qui contribuent à améliorer l'efficacité énergétique afin de réduire l'empreinte carbone.

En termes d'amélioration de l'efficacité énergétique et de réduction de l'empreinte carbone, certaines des actions à entreprendre par le Groupe à moyen et long terme sont énumérées ci-dessous :

- Renouvellement de la flotte, avec la construction de nouveaux remorqueurs portuaires :

  - Amélioration des conceptions constructives, amélioration de leur hydrodynamisme et augmentation de leur efficacité énergétique, et réduction du bruit.
  - Installation de moteurs plus performants et moins polluants.
  - Installation de sauts de révolutions dans les moteurs principaux.
  - Installation d'un équipement de mesure avec système de collecte de données.

- Amélioration de la flotte d'exploitation en général :

  - Plans d'efficacité énergétique.
  - Utilisation de peintures au silicone pour les œuvres vives, avec une moindre résistance à l'avancement.
  - Raccords à la terre pour les moteurs auxiliaires dans les ports qui le permettent.
  - Navigation avec les régimes économiques. Établissement d'un régime de charge des moteurs adapté à la fois au remorquage et à la navigation.
  - Choix d'itinéraires de navigation appropriés.

- Porte-conteneurs :

  - Navigations au tirant d'eau idéal pour réduire la consommation.
  - En contact permanent avec la Direction pour naviguer à la vitesse la plus économique (économie de consommation) et arriver à l'heure aux terminaux.
  - Analyse continue de la consommation afin que, après l'apparition d'augmentations, les actions correctives appropriées soient prises.

- Groupes de travail pour identifier les possibilités d'amélioration :

  - Suivi de la législation, comme point de départ pour pouvoir élaborer des plans d'action pour faire face aux changements réglementaires, ce qui constitue un point de départ important pour identifier les possibilités d'amélioration.
  - Diagnostic environnemental, des audits environnementaux planifiés sont réalisés dans les différentes activités et domaines, permettant d'évaluer le niveau de conformité aux différentes réglementations.

En ce qui concerne les autres gaz nocifs pour l'environnement, comme le SO_x, la flotte de remorqueurs consomme du gazole au lieu du VLSFO, ce qui signifie l'utilisation de combustibles à plus faible teneur en soufre et, par conséquent, leur contribution aux émissions de SO_x est beaucoup plus faible que celle d'autres navires de caractéristiques similaires. Et anticiper les réglementations qui imposent aux navires de consommer des carburants à très faible teneur en soufre.

En ce qui concerne les NOx, les navires de plus de 400 Gt disposent du certificat international de prévention de la pollution atmosphérique IAPP, délivré et vérifié par les différentes administrations maritimes, qui vérifie périodiquement que les moteurs des navires du Groupe sont conformes aux exigences strictes de l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne ces gaz. La contribution du Groupe aux émissions atmosphériques de ce type de gaz est si faible qu'elle n'est pas considérée comme importante, et il n'est actuellement pas possible pour le Groupe de réduire ces émissions.

4.5 Initiatives Changement climatique

Le Groupe, conscient de sa responsabilité environnementale, a mené les initiatives suivantes :

- Tous les navires utilisent des peintures sans étain pour les zones immergées afin de minimiser l'impact sur les espèces aquatiques, et ont obtenu une certification à cet effet. Elle utilise également des peintures à base de silicone pour réduire la résistance et la consommation de carburant.

- Tous les navires du Groupe de plus de 400 Gt ont un « Plan d'urgence contre les déversements d'hydrocarbures », avec des « kits anti-déversement » pour les interventions. De même, les Terminaux disposent d'un PIM « Plan Intérieur Maritime » dans lequel sont analysés les risques environnementaux, les zones les plus vulnérables et la manière la plus appropriée de traiter les risques qui pourraient se matérialiser.

- En outre, tous les navires de plus de 400 Gt qui effectuent des voyages internationaux, dans des zones marines plus ou moins vulnérables, doivent disposer d'un « Plan de gestion des eaux de ballast », afin de garantir qu'aucune contamination croisée accidentelle ne se produise lors du transport de micro-organismes d'une zone à une autre.

- URAG / L&R est membre de « Partnerschaft Umwelt Unternehmen » depuis novembre 2017. PUU est une alliance environnementale d'entreprises qui se consacrent à la protection de l'environnement et de la biodiversité, à la responsabilité sociale des entreprises, au changement climatique et à l'efficacité énergétique. Les membres de PUU ont la possibilité d'échanger des informations, des connaissances et des expériences.

Le Groupe ne réalise pas d'opérations dans des zones protégées et, par conséquent, cette zone est considérée comme non matérielle. Toutefois, le Groupe maintient un engagement strict envers l'environnement marin et respecte scrupuleusement la législation internationale, en peignant la partie immergée des coques de ses navires avec des peintures inoffensives pour la vie marine et sans étain, et en évitant de déverser tout type de déchets dans la mer.

En ce qui concerne les fournisseurs/sous-traitants, le Système de gestion prévoit des contrôles sur les obligations légales et les responsabilités environnementales de ceux qui peuvent effectuer des travaux pour le compte de l'un des secteurs d'activité du Groupe.

5. Questions sociales et de personnel

5.1 Emploi

Le Groupe compte un total de 3 782 (3 987 en 2019) employés qui sont répartis par sexe, âge, pays et classification professionnelle comme indiqué dans les tableaux ci-dessous[4] :

Allemagne							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	3	1	**4**	<30	9	2	**11**
Administration	22	13	**35**	30- 50	110	10	**120**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Allemagne (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	3	1	**4**	<30	12	3	**15**
Administration	22	12	**34**	30- 50	110	8	**118**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Belgique							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	2	0	**2**	<30	36	2	**38**
Administration	27	15	**42**	30- 50	133	12	**145**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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] Malte, l'Île Maurice et l'Uruguay n'ont pas d'employés.

Belgique (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	2	0	**2**	<30	37	2	**39**
Administration	28	14	**42**	30- 50	118	10	**128**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Cap-Vert							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	2	4	**6**
Administration	8	8	**16**	30- 50	6	4	**10**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Cap-Vert (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	3	4	**7**
Administration	9	8	**17**	30- 50	6	4	**10**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Cameroun							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	19	2	**21**
Administration	11	6	**17**	30- 50	86	5	**91**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Cameroun (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	22	2	**24**
Administration	8	6	**14**	30- 50	80	5	**85**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Côte d'Ivoire							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	15	6	**21**
Administration	12	7	**19**	30- 50	61	8	**69**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Côte d'Ivoire (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	29	2	**31**
Administration	21	6	**27**	30- 50	171	11	**182**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Espagne							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	15	5	**20**	<30	94	22	**116**

Administration	243	169	**412**	30- 50	620	116	**736**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Espagne (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	17	6	**23**	<30	99	21	**120**
Administration	237	156	**393**	30- 50	675	113	**788**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

France							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	9	1	**10**	<30	41	3	**44**
Administration	73	48	**121**	30- 50	416	38	**454**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

France (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	2	0	**2**	<30	46	2	**48**
Administration	79	44	**123**	30- 50	420	35	**455**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Pays-Bas

Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	Total	Âge	Hommes	Femmes	Total
Directeurs	6	0	**6**	<30	37	2	**39**
Administration	49	20	**69**	30- 50	130	14	**144**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Pays-Bas (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	5	0	**5**	<30	37	2	**39**
Administration	47	15	**62**	30- 50	114	11	**125**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Maroc							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	1	0	**1**
Administration	12	1	**13**	30- 50	57	1	**58**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Maroc (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	7	1	**8**
Administration	17	2	**19**	30- 50	124	1	**125**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Mauritanie							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	4	0	**4**
Administration	1	1	**2**	30- 50	15	1	**16**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Mauritanie (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	6	0	**6**
Administration	1	1	**2**	30- 50	11	1	**12**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Mexique							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	2	0	**2**	<30	59	4	**63**
Administration	42	26	**68**	30- 50	175	21	**196**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Mexique (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	41	5	**46**
Administration	29	24	**53**	30- 50	159	20	**179**

Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	1	2	**3**
Administration	5	3	**8**	30- 50	4	1	**5**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Portugal (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	2	2	**4**
Administration	4	2	**6**	30- 50	2	0	**2**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Royaume-Uni							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	1	0	**1**	<30	4	2	**6**
Administration	10	3	**13**	30- 50	33	1	**34**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Royaume-Uni (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**

Directeurs	1	0	**1**	<30	5	2	**7**
Administration	11	3	**14**	30- 50	37	1	**38**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Sénégal							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	0	1	**1**
Administration	13	6	**19**	30- 50	28	5	**33**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

Sénégal (2019)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	0	5	**5**
Administration	15	6	**21**	30- 50	34	4	**38**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	9	1	**10**
Administration	8	3	**11**	30- 50	75	1	**76**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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)							
Catégorie professionnelle	Hommes	Femmes	**Total**	**Âge**	Hommes	Femmes	**Total**
Directeurs	0	0	**0**	<30	10	1	**11**
Administration	9	3	**12**	30- 50	76	1	**77**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	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%**

La répartition du personnel total, par type de contrat, est présentée ci-dessous.

2020	**Contrats à durée indéterminée**				**Contrats temporaires**			
	Temps complet	Temps partiel	**Total**	**%**	Temps complet	Temps partiel	**Total**	**%**
Total	3264	79	**3343**	**87,97%**	448	9	**457**	**12,03%**

2019	**Contrats à durée indéterminée**				**Contrats temporaires**			
	Temps complet	Temps partiel	**Total**	**%**	Temps complet	Temps partiel	**Total**	**%**
Total	3438	80	**3518**	**88,02%**	470	9	**479**	**11,98%**

Le nombre moyen de personnes embauchées, ventilé par sexe, âge et classification professionnelle est décrit à suivre[5].

Nombre moyen de contrats à temps partiel									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>51	**Total**	<30	30- 50	>51	**Total**	
Directeurs	0	1	1	**2**	0	0	0	**0**	**2**
Administration	0	6	16	**22**	3	25	13	**41**	**63**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	1	3	22	**26**	0	0	2	**2**	**28**
Total	**1**	**10**	**39**	**50**	**3**	**25**	**15**	**43**	**93**

Nombre moyen de contrats à temps partiel (2019)									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>50	**Total**	<30	30- 50	>50	**Total**	
Directeurs	0	2	2	**4**	0	0	0	**0**	**4**
Administration	3	16	28	**47**	3	20	16	**39**	**86**
Membre de l'équipage et	33	89	119	**241**	1	10	3	**14**	**255**

[5] Le nombre moyen de contrats a été calculé en additionnant le nombre de personnes engagées le dernier jour de chaque mois et en divisant le résultat par les 12 mensualités.

personnel opérationnel									
Total	**36**	**107**	**149**	**292**	**4**	**30**	**19**	**53**	**345**

Nombre moyen de contrats à temps complet									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>51	**Total**	<30	30- 50	>51	**Total**	
Directeurs	5	53	34	**92**	0	19	4	**24**	**115**
Administration	35	261	169	**465**	33	159	67	**259**	**724**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	255	1615	920	**2790**	12	25	1	**38**	**2828**
Total	**295**	**1929**	**1123**	**3347**	**45**	**203**	**72**	**320**	**3667**

Nombre moyen de contrats à temps complet (2019)									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>50	**Total**	<30	30- 50	>50	**Total**	
Directeurs	1	11	16	**28**	1	1	5	**7**	**35**
Administration	31	176	106	**313**	20	85	32	**137**	**450**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	303	1943	988	**3234**	25	126	30	**181**	**3415**
Total	**335**	**2130**	**1110**	**3575**	**46**	**212**	**67**	**325**	**3900**

Nombre moyen de contrats temporaires									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>51	**Total**	<30	30- 50	>51	**Total**	
Directeurs	0	0	3	**3**	0	0	0	**0**	**3**
Administration	9	16	5	**30**	9	14	5	**28**	**58**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	67	191	39	**297**	2	3	0	**5**	**302**
Total	**76**	**207**	**47**	**330**	**11**	**17**	**5**	**33**	**363**

Nombre moyen de contrats temporaires (2019)									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				**Total**
	<30	30- 50	>50	**Total**	<30	30- 50	>50	**Total**	
Directeurs	0	0	1	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Administration	14	16	9	**39**	8	8	4	**20**	**59**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	112	291	85	**488**	10	13	1	**24**	**512**
Total	**126**	**307**	**95**	**528**	**18**	**21**	**5**	**44**	**572**

Nombre moyen de contrats à durée indéterminée									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				Total
	<30	30- 50	>51	Total	<30	30- 50	>51	Total	
Directeurs	5	54	33	**92**	0	19	4	**23**	**115**
Administration	26	251	180	**457**	27	170	75	**272**	**729**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	189	1428	902	**2519**	10	22	3	**35**	**2554**
Total	**220**	**1733**	**1115**	**3068**	**37**	**211**	**82**	**330**	**3398**

Nombre moyen de contrats à durée indéterminée (2019)									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				Total
	<30	30- 50	>50	Total	<30	30- 50	>50	Total	
Directeurs	1	13	17	**31**	1	1	5	**7**	**38**
Administration	19	176	126	**321**	15	97	44	**156**	**477**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	224	1741	1022	**2987**	17	123	31	**171**	**3158**
Total	**244**	**1930**	**1165**	**3339**	**33**	**221**	**80**	**334**	**3673**

Les données relatives à l'effectif en ce qui concerne le nombre de licenciements au cours de l'année, ventilées par sexe, âge et classification professionnelle, sont rapportées ci-dessous.

Licenciements									
Catégorie professionnelle	Homme				Femme				Total
	"<30"	"30-50"	">50"	Total	"<30"	"30-50"	">50"	Total	
Directeurs	0	3	0	**3**	1	1	0	**2**	**5**
Administration	1	9	13	**23**	1	5	6	**12**	**35**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	5	27	14	**46**	0	2	0	**2**	**48**
Total	**6**	**39**	**27**	**72**	**2**	**8**	**6**	**16**	**88**

Licenciements (2019)									
Catégorie professionnelle	Hommes				Femmes				Total
	<30	30- 50	>50	Total	<30	30- 50	>50	Total	
Directeurs	0	0	1	**1**	0	0	0	**0**	**1**
Administration	1	9	10	**20**	1	5	1	**7**	**27**
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	23	12	9	**44**	0	0	0	**0**	**44**
Total	**24**	**21**	**20**	**65**	**1**	**5**	**1**	**7**	**72**

Ci-dessous, les salaires moyens ventilés par sexe, âge et catégorie professionnelle.

Rémunérations moyennes (€)[6][7]						
Catégorie professionnelle	Hommes			Femmes		
	<30	30- 50	>50	<30	30- 50	>50
Directeurs	0,00	152481,36	158 887,38	185598,19	63633,34	123470,35
Administration	17749,53	37341,02	55092,24	14102,11	27905,41	36198,31
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	30815,41	40935,50	47936,26	21251,40	50407,64	37209,52

Rémunérations moyennes (€) (2019)						
Catégorie professionnelle	Hommes			Femmes		
	<30	30- 50	>50	<30	30- 50	>50
Directeurs	209448,55	131408,53	157495,85	129686,60	106751,00	140384,46
Administration	14615,25	39494,91	54323,63	14999,91	30024,82	38421,39
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	29208,75	38351,64	47950,68	25424,51	43605,22	42384,57

L'analyse des rémunérations totales moyennes par catégorie professionnelle et par sexe, ainsi que l'analyse de l'écart salarial[8] par catégorie professionnelle, sont présentées ci-dessous.

2020	**Rémunérations moyennes (€)**		**Ratio et Écart**	
	Hommes	Femmes	Ratio Femmes Hommes	Écart
Directeurs	155251,53	115249,47	74,23%	25,77%
Administration	42376,05	28188,28	66,52%	33,48%
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	42175,18	40925,72	97,14%	2,96%

2019	**Rémunérations moyennes (€)**		**Ratio et Écart**	
	Hommes	Femmes	Ratio Femmes Hommes	Écart
Directeurs	146183,94	134051,41	91,70%	8,30%
Administration	43281,99	28853,99	66,67%	33,33%
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	40291,89	37898,32	94,06%	5,94%

[6]Les rémunérations moyennes ont été structurées sur la base des salaires annuels réels des employés étudiés, pour l'ensemble de l'exercice 2020. Il n'y a pas de projections ni d'annualisations.
[7]Les changements de monnaie en EUROS ont été effectués en prenant comme référence la date du 31/12/2020, en utilisant la source suivante : https://www1.oanda.com/lang/es/currency/converter/ comme source.
[8] L'écart salarial est un calcul statistique du pourcentage des revenus des femmes par rapport à ceux des hommes, résultant de la division des revenus moyens des femmes par les revenus moyens des hommes.

La rémunération moyenne de l'Administrateur unique et des Cadres supérieurs en euros[9], ventilée par sexe, est présentée ci-dessous.

	Rémunération moyenne de l'Administrateur unique (€)	
	2020	2019
Hommes	2000000,00	2000000,00
Femmes	N/A	N/A

	Rémunération moyenne du Cadre supérieur (€)	
	2020	2019
Hommes	155251,53	146183,94
Femmes	115249,47	134051,41

5.2 Organisation du travail

Notre organisation agglutine ses emplois selon la classification professionnelle que nous avons structurée tout au long de la section sociale, à savoir :

2020	Nombre d'employés	Pourcentage sur l'ensemble
Directeurs	45	1,19%
Administration	865	22,87%
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	2872	75,94%
Total	**3782**	**100,00%**

2019	Nombre d'employés	Pourcentage sur l'ensemble
Directeurs	37	0,93%
Administration	839	21,04%
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	3111	78,03%
Total	**3987**	**100,00%**

Le personnel des différentes entreprises qui composent notre groupe de sociétés dispose d'horaires de travail parfaitement réglementés.

Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, plus de 75 % de nos employés sont directement liés aux activités du personnel à bord des navires, du personnel d'amarrage, des terminaux maritimes, des ateliers et du transport routier. Ces derniers ont tous leurs horaires de travail, qui diffèrent selon leurs temps de service et de repos, garantissant ainsi un service 24 heures sur 24, 365 jours par an.

[9] Les Cadres supérieurs sont inclus dans la catégorie professionnelle des Directeurs des tableaux décrits au paragraphe « 5.Questions sociales et relatives au personnel » du présent rapport.

Cela signifie que tous les employés du Groupe, à différents niveaux, ont une journée de travail définie, avec un petit groupe de personnes en charge des bases, des réparations et des services liés à la navigation qui sont disponibles pour faire face à tout incident qui pourrait survenir afin de garantir les services et l'opérabilité de la flotte.

À ce jour, le Groupe n'a reçu aucune plainte concernant des situations de « Non-déconnexion du travail ».

L'organisation du travail, dans le cadre des différentes réglementations nationales des pays dans lesquels le Groupe opère, appartient à la direction du Groupe. À cet égard, le Groupe développe cette gestion dans le cadre du respect de la législation de chaque pays, des besoins spécifiques de chaque entreprise et des accords de travail négociés avec les représentants du personnel.

En raison des diverses caractéristiques du Groupe, le cadre réglementaire de l'organisation du temps de travail est conforme aux dispositions générales des réglementations nationales des pays dans lesquels les opérations sont réalisées, en respectant toujours les durées maximales de travail établies et les pauses entre les journées de travail.

Ainsi, les différentes réglementations internationales telles que celles énumérées ci-dessous constituent la base sur laquelle le Groupe conçoit les horaires de travail et les périodes d'embarquements :

- MLC Maritime Labour Convention.

- STCW Convention internationale sur les Normes de formation, Certification et Sécurité pour les gens de la mer.

- ISM Code international de gestion de la sécurité.

- Code ISPS Code international pour la protection des navires et des installations portuaires.

- Directives européennes.

À titre d'exemple de réglementation nationale pour la flotte et les chauffeurs, outre le cadre du Statut des travailleurs, il existe une réglementation spécifique dans le Décret royal sur les jours de travail spéciaux (D.R. Loi 1961/95), dans lequel sont établis et délimités les paramètres à respecter pour l'organisation du temps de travail.

Pour l'élaboration et l'application des règlements susmentionnés, des mécanismes sont établis dans les conventions collectives applicables et se reflètent dans les différents calendriers de travail qui sont établis sur une base annuelle.

En ce qui concerne la conciliation familiale et la promotion de l'exercice responsable du congé de maternité et de paternité par les deux parents, le Groupe a facilité 100% des demandes formulées par les employés. À cet égard, le Groupe a toujours établi les mesures nécessaires pour ne retarder en aucun cas les congés durant tout l'exercice 2020 (et durant toute sa validité, il a accumulé zéro jour de retard).

En outre, et comme mesure d'aide au traitement, les départements des ressources humaines du Groupe, tant au niveau central que national, mettent à la disposition des employés des ressources

pour la gestion des procédures avec le Groupe lui-même, ainsi qu'avec les différents organismes publics chargés du paiement des prestations

À ce jour, le Groupe n'a reçu aucune plainte concernant l'organisation du travail.

En ce qui concerne l'absentéisme, le nombre d'heures d'absentéisme pour l'année est indiqué ci-dessous :

	Total Absentéisme (h)	
	2020	2019
Nombre d'heures d'absentéisme	116.341[10]	370 437

5.3 Santé et sécurité

Le Groupe garantit la santé et la sécurité de tous ses employés pendant la prestation de ses services, en développant, d'une part, des examens périodiques de l'état de santé de tous les employés et, d'autre part, des plans de prévention des risques sur le lieu de travail, visant à éliminer tous les risques existants sur le lieu de travail.

En tant que partenaires de soutien à long terme, le Groupe s'appuie sur les systèmes publics de protection nationale des différents pays dans lesquels nous opérons, sur des entités médicales privées pour la récupération des dommages subis par nos employés, ainsi que pour les contrôles médicaux initiaux et périodiques, et sur des services externes pour aider à mettre en œuvre nos politiques de prévention et de sécurité sur la totalité de nos lieux de travail.

Avec la participation des représentants des travailleurs de chaque centre, la politique préventive suivante est menée :

- Tous nos centres de travail disposent d'une évaluation des risques par poste de travail.

- Un plan de prévention est établi, qui comprend toutes les actions nécessaires pour garantir la sécurité.

- Tous les employés sont informés des risques existants et formés à l'exécution sûre de leur travail.

- Avant l'entrée d'un salarié dans l'entreprise, une visite médicale est effectuée afin d'obtenir un certificat d'aptitude. Par la suite, et sur une base annuelle, les salariés bénéficient d'un contrôle médical de leur état de santé.

- Dans le cas du personnel de la flotte, l'examen est effectué par le système public pertinent de chaque pays (l'organisme compétent en la matière), puisque le certificat d'aptitude médicale est obligatoire pour la prestation de leurs services, avec les spécifications établies dans la Maritime Labour Convention (Convention du travail maritime), une réglementation internationale.

[10] Compte tenu des conditions particulières de l'année 2020, avec la pandémie mondiale causée par le virus COVID-19, seules les données sur l'absentéisme et les taux d'accidents pour l'Espagne sont intégrées. La Société est en train de développer et d'améliorer les systèmes afin d'être en mesure de fournir des données globales pour le rapport de l'année 2021.

De même, le Groupe est soumis à d'autres réglementations et certifications nationales et internationales dans le domaine de la santé et de la sécurité des travailleurs, telles que celles énumérées ci-dessous :

- ISM Code international de gestion de la sécurité.
- STCW Convention internationale sur les Normes de formation, Certification et Sécurité pour les gens de la mer.
- OSHAS Occupational health and safety management systems.

Les indicateurs de santé et de sécurité pour les installations qui composent les quatre divisions du Groupe sont présentés ci-dessous :

	Taux d'accidents			
	2020		**2019**	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Accidents du travail	49	4	164	4
Taux de gravité	1,22	0,07	0,60	0,05
Taux de fréquence	22,55	1,84	19,50	0,48
Maladies professionnelles	0	0	0	0

Les formules utilisées pour calculer le Taux de gravité et le Taux de fréquence sont les suivantes :

Taux de gravité :

$$\frac{\text{Nombre de jours non travaillés pour cause d'accident du travail avec congé de maladie x } 10^3}{\text{Nombre total d'heures travaillées}}$$

Les jours perdus sont comptés comme la différence entre les jours civils (sans tenir compte des jours fériés ou des vacances dans le calcul) entre la date de reprise du travail et la date du congé de maladie. Les jours perdus sont une représentation de la gravité de l'accident survenu au cours de l'année ou de la période de référence.

Taux de fréquence :

$$\frac{\text{Nombre d'accidents du travail en jours ouvrables x } 10^6.}{\text{Nombre total d'heures travaillées}}$$

Dans le calcul des heures travaillées, les heures de travail effectif pendant lesquelles les travailleurs de référence ont été « exposés au risque » de subir un accident du travail sont incluses. Ce calcul exclut les heures non travaillées en raison de congés, de vacances, de congés de maladie, d'absentéisme, etc. Le calcul des heures travaillées comprend également les heures supplémentaires. Les heures non travaillées en raison d'accidents inclus dans le calcul sont déduites du total des heures travaillées.

5.4 Relations sociales

Dans le cadre des relations sociales, on peut distinguer deux domaines différents : d'une part, les relations avec les syndicats les plus représentatifs au niveau local, régional ou national et, d'autre part, les relations avec les représentants des travailleurs dans chaque entreprise.

Au niveau institutionnel, le Groupe organise régulièrement des réunions avec les syndicats les plus représentatifs pour aborder des questions générales, le cadre réglementaire, les projets futurs, etc.

Conformément à la législation des différents pays dans lesquels il opère, le Groupe établit la représentation des travailleurs en fonction du nombre d'employés représentés.

Les règlements nationaux donnent un développement spécifique à chaque territoire et réglementent les droits de représentation, les garanties et les droits à l'information et à la consultation.

Les conventions collectives et les accords de travail sont négociés et convenus avec la représentation des employés :

- Sur une base trimestrielle, des informations sont fournies sur les heures supplémentaires effectuées dans chacun des centres de travail, ainsi que sur le pourcentage d'absentéisme qui s'est produit au cours de la période.

- Périodiquement, des réunions sont organisées avec les représentants des travailleurs pour traiter des questions relatives au centre de travail, comme, par exemple :

    - Calendrier de travail annuel.
    - Aspects liés à la santé et à la sécurité.
    - Questions intéressant les représentants des travailleurs.

De même, les représentants des travailleurs sont informés de tout changement pouvant entraîner une modification des conditions de travail en termes de temps de travail, de rotation des équipes, de système de rémunération, etc., en établissant les procédures réglementées par la législation en vigueur. Nous informons également de toute procédure disciplinaire et/ou sanctions qui affectent leurs représentants.

S'agissant d'un secteur international, tel que le secteur maritime, les directives européennes de transposition obligatoire aux réglementations nationales établissent des mesures de procédures de réclamation ; par conséquent, la Maritime Labour Convention établit les garanties nécessaires pour que tous les travailleurs en mer disposent des canaux nécessaires pour déposer leurs réclamations tant à bord qu'à terre et qu'ils ne puissent être laissés sans assistance en cas de problème.

Pourcentage du personnel couvert par des conventions collectives dans les pays où l'entreprise opère.

% de couverture Convention collective		
	2020	**2019**
Allemagne	100,00%	100,00%
Belgique	100,00%	100,00%

Cap-Vert	0,00%	0,00%
Cameroun	100,00%	100,00%
Côte d'Ivoire	29,46%	65,61%
Espagne	100,00%	100,00%
France	96,40%	96,1%
Pays-Bas	80,72%	81,70%
Maroc	100,00%	52,83%
Mauritanie	0,00%	0,00%
Mexique	0,00%	0,00%
Portugal	100,00%	100,00%
Royaume-Uni	100,00%	100,00%
Sénégal	100,00%	100,00%
Togo	100,00%	100,00%

Dans les conventions collectives, il existe soit un développement de l'application en matière de santé et de sécurité, soit une référence aux réglementations nationales en vigueur en matière de prévention des risques professionnels, de santé et de sécurité au travail.

5.5 Formation

En ce qui concerne la formation, il existe différents plans, tant au niveau national que sectoriel, grâce auxquels tout le personnel est formé aux besoins détectés, soit par les responsables des zones de développement, soit par les employés eux-mêmes.

Ces plans de formation couvrent toutes les classifications professionnelles que nous avons dans la société :

- Administration.
- Flotte.
- Lamaneurs.
- Terminaux.
- Ateliers.
- Conducteurs.

Le nombre total d'heures de formation par classification professionnelle est indiqué ci-dessous.

Heures de formation		
	2020	**2019**
Directeurs	1773	803
Administration	439	24654
Membre de l'équipage et personnel opérationnel	29616	18329

Total	**31828**	**43787**

5.6 Accessibilité universelle pour les personnes handicapées

Le Groupe se conforme aux différentes lois nationales applicables en matière d'inclusion des personnes handicapées et, le cas échéant, respecte les réserves d'emploi et les accords avec les centres spéciaux pour la promotion de l'emploi des personnes handicapées.

Outre le respect strict de la loi, le Groupe effectue des achats auprès de centres spécialisés qui collaborent dans ce domaine.

Le Groupe a intériorisé la mise en œuvre de toutes ces mesures d'accès, tant au niveau physique - élimination des barrières architecturales dans nos bureaux et centres de travail - qu'au niveau du travail - encouragement de l'inclusion du personnel handicapé dans les processus de sélection -.

	Employés avec handicap	
	2020	**2019**
Hommes	24	13
Femmes	2	1
Total	**26**	**14**

5.7 Égalité

En ce qui concerne l'égalité des chances, les mesures et les protocoles contre le harcèlement sexuel et sexiste, il est important de distinguer le cadre réglementaire applicable et la sensibilité appliquée par l'ensemble du Groupe dans ce domaine, qui ne permettent en aucun cas la discrimination fondée sur le genre. Il convient de noter que toutes les conventions collectives négociées par le Groupe comportent les aspects suivants :

- Égalité de traitement et des chances : *« Les parties signataires de la présente Convention collective déclarent leur volonté de respecter le principe de l'égalité de traitement au travail à toutes fins utiles, sans qu'aucune discrimination ne soit admise en raison du sexe, de l'état civil, de l'âge, de la race ou de l'ethnie, de la religion ou des convictions, du handicap, de l'orientation sexuelle (...). »*

- Harcèlement sexuel : *« Harcèlement sexuel : Tout comportement, verbal ou physique, à caractère sexuel qui a pour objet ou pour effet de porter atteinte à la dignité d'une personne, notamment lorsqu'il crée un environnement intimidant, dégradant ou offensant. Harcèlement sexiste : Tout comportement fondé sur le genre d'une personne, ayant pour objet ou pour effet de porter atteinte à la dignité d'une personne et de créer un environnement intimidant, dégradant ou offensant. »*

Nonobstant ce qui précède, le Groupe étudie l'établissement, si nécessaire, de plans spécifiques dans ce domaine.

6. Respect des droits de l'Homme

Le Groupe dispose d'un Code d'éthique en France visant à respecter et à sauvegarder les droits de l'homme dans son environnement. En Espagne, en 2019, le travail a commencé sur le développement d'un Système de gestion de la conformité de l'entreprise, y compris la création d'un canal de dénonciation.

De même, afin de prévenir l'exploitation des marins, les navires de la flotte du Groupe qui effectuent des voyages en dehors des limites du port ont la certification de conformité à l'accord MLC 2006, obligatoire pour les navires de plus de 500 Gt et qui effectuent des voyages internationaux. Ains, tous les navires gérés par Boluda Lines sont actuellement certifiés, ainsi que les remorqueurs Bremen Fighter, VB Hispania, VB Matador et VB Maestro.

Parmi les engagements de l'accord MLC 2006 précité, le Groupe, par l'intermédiaire de ses filiales, formalise les déclarations suivantes par des éléments documentaires :

- Ne pas embaucher de mineurs de moins de 18 ans, comprenant le travail des enfants.

- Disposer d'une procédure de plainte accessible à l'ensemble du personnel à bord.

- Assurance rapatriement en cas de décès.

Le MLC 2006 est un accord entre l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du travail (OIT), qui établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les travailleurs à bord des navires. Il énonce dans un seul instrument le droit des marins à des conditions de travail décentes dans presque tous les aspects de leur environnement de travail et de vie, y compris, entre autres, l'âge minimum, les modalités de travail, les heures de repos, le paiement des salaires, les congés annuels payés, le rapatriement en cas de résiliation du contrat, les soins médicaux à bord, le recours à des services privés autorisés de recrutement et de placement, le logement, la nourriture et la restauration, la protection de la sécurité et de la santé et la prévention des accidents, ainsi que les procédures de plainte des marins, consolidant plus de 60 normes et conventions existantes, y compris les conventions de l'OIT :

- Convention sur le travail forcé, de 1930 (n° 29).

- Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, de 1948 (n° 87).

- Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, de 1949 (n° 98).

- Convention sur l'égalité de rémunération, de 1951 (n° 100).

- Convention sur l'abolition du travail forcé, de 1957 (n° 105).

- Convention concernant la discrimination (emploi et profession), de 1958 (n° 111).

- Convention sur l'âge minimum, de 1973 (n° 138).

- Convention sur les pires formes de travail des enfants, de 1999 (n° 182).

Le Groupe est également conscient que les marins sont couverts par les dispositions d'autres instruments de l'OIT et disposent d'autres droits reconnus comme des droits et libertés fondamentaux s'appliquant à toutes les personnes, auxquels le Groupe souscrit pleinement, tels que les normes internationales relatives à la sécurité des navires, la sécurité des personnes et la qualité de la gestion des navires contenues dans la Convention internationale pour la sauvegarde

de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée, et la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages, 1972, telle que modifiée, ainsi que les exigences en matière de formation et de compétence des marins contenues dans la Convention internationale sur les normes de formation des marins, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée.

À l'heure actuelle, le Groupe n'a enregistré aucune plainte de la part des équipages.

En outre, le reste de la flotte dispose de conventions collectives spécifiques qui couvrent également tous les points susmentionnés.

7. Corruption et pots-de-vin

En Espagne, en particulier dans certaines activités de Boluda Cargo Int'l et des terminaux de Fuerteventura et La Luz, les exigences de l'Opérateur économique agréé (OEA) ont été incluses dans le Système de gestion, et par le biais desquelles un engagement est demandé aux Partenaires commerciaux (fournisseurs/clients) en ce qui concerne la conduite liée à la corruption et aux pots-de-vin, établissant ainsi que la société est contre toute pratique de corruption ou illégale pour obtenir des avantages commerciaux.

En 2020, le travail a commencé sur le développement du Système de gestion de la conformité de l'entreprise, qui sera intégré aux Systèmes de gestion actuellement en place dans les entreprises du Groupe, et qui protégera le groupe d'éventuelles pratiques criminelles telles que la corruption ou les pots-de-vin. Dans le cadre de ce nouveau Système de gestion de la conformité de l'entreprise, un Code d'éthique pour les employés du Groupe ainsi que des clauses éthiques seront inclus dans les contrats avec les fournisseurs comme mesure de lutte contre la corruption, les pots-de-vin et le blanchiment d'argent.

Il devrait être formalisé et mis en œuvre en Espagne à la mi-2021.

Au cours de l'année 2020, le Groupe en Espagne n'a reçu aucune plainte concernant la corruption, les pots-de-vin ou le blanchiment d'argent.

8. Engagements envers la société et le développement durable

8.1 L'impact de l'activité de la société sur l'emploi et le développement local, sur la population et sur le territoire.

Le développement de l'activité commerciale de Boluda Corporación Marítima et de ses différentes divisions stratégiques, telles que Boluda Towage, responsable des services de remorquage portuaire, côtier, offshore et de sauvetage maritime, et Boluda Shipping, responsable des services de transport et de logistique internationale, grâce à son expansion géographique au niveau national et international au cours des 40 dernières années, a eu un impact positif significatif, année après année, sur les économies des pays et des communautés où elle est présente.

Actions mises en œuvre face à la COVID-19

Les différentes activités proposées par la Société dans ce secteur, telles que le transport maritime, terrestre et ferroviaire de marchandises, la consignation de navires, l'arrimage et le désarrimage dans ses terminaux maritimes, l'expédition de marchandises, le transport de cargaisons de projets, ainsi que les services de remorquage, le sauvetage, l'amarrage des navires, l'expertise en cas de sinistre, la fourniture et le transport de vedettes et de barges aux navires, en ont fait un holding d'entreprises, un leader dans le domaine des services maritimes et un agent qui contribue de manière significative au progrès économique et social des régions où la société est établie.
En 2020, malgré la crise économique internationale découlant de la pandémie causée par la COVID-19, Boluda a fait un effort important pour maintenir les emplois dans la zone géographique dans laquelle elle opère, et a opté pour le télétravail et le renforcement des mesures de sécurité face à l'absence de mécanismes de prévision du gouvernement pour adopter des mesures sanitaires, en particulier au cours du premier semestre de 2020.

Dès le début, et compte tenu de la mission de répondre et de satisfaire les besoins de transport maritime et de logistique portuaire exigés par la société de manière efficace, responsable et professionnelle, Boluda s'est engagée à garantir les différentes activités menées au sein de la Société Maritime. Les services tels que le transport de marchandises, la logistique internationale, le remorquage de navires et le transport et la fourniture de carburant maritime (jusqu'en octobre 2020, date à laquelle la division Tanker a été vendue), puisqu'ils sont inhérents au champ d'application du secteur stratégique et parce qu'ils sont essentiels pour collaborer afin d'éviter les pénuries dans la fourniture de biens au public.

Pour cela, quelques jours avant la déclaration de l'état d'urgence, la quasi-totalité des employés travaillant dans les bureaux de la société holding sur les cinq continents où sont offerts des services maritimes a commencé à effectuer leur travail depuis leur domicile. Quant aux équipages des remorqueurs, des navires et des pétroliers, ils ont suivi les mesures de sécurité sanitaire les plus strictes recommandées par les ministères de la santé respectifs des pays dans lesquels elle opère afin d'éviter toute nouvelle contagion.

Les crises nous apprennent toujours ce qu'il faut faire dans le présent et à l'avenir pour que la société, aussi bien les travailleurs, les indépendants, les petites et moyennes entreprises que le secteur des grandes entreprises en Espagne et dans les pays où la société opère, ne voient pas leur santé et leur sécurité économique diminuer.
Dans ce contexte, il faut noter que, dans une année de crise causée par la COVID-19, la Société maritime, par le biais de sa division Boluda Shipping, a fait un grand effort économique en Espagne avec notamment :

- La création d'un service de transport maritime quotidien entre la péninsule ibérique et les îles Canaries (appelé Daily Canarias).
- Et la présentation d'appels d'offres dans l'Autorité portuaire de Santander pour tenter d'obtenir la construction et l'exploitation d'un terminal maritime dans cette zone. Le 16 décembre 2020, le Conseil d'administration de cette entité a accepté d'attribuer ce projet à Boluda Maritime Terminals (une filiale de Boluda Shipping). Cette infrastructure devrait voir le jour en 2022 et impliquera un investissement de plus de 38 millions d'euros en travaux de génie civil, installations, acquisition de bâtiments et d'équipements.

Dans le domaine international, cet effort de Boluda pour maintenir son leadership dans la fourniture de services maritimes de qualité et dans l'expansion géographique nationale et internationale a conduit la division Boluda Towage, et plus particulièrement sa filiale Boluda Towage Europe, à remporter l'appel d'offres ouvert pour le renouvellement de la concession du service de remorquage dans le port belge de Zeebrugge.

En ce qui concerne l'Espagne, la crise sanitaire internationale à laquelle les entrepreneurs du secteur maritime ont dû faire face au cours du premier semestre 2020 a entraîné une angoisse importante dans le secteur portuaire parmi les différents opérateurs nationaux. En effet, plusieurs compagnies ont décidé d'amarrer leurs navires au port, de limiter leurs liaisons ou tout simplement d'annuler des itinéraires.

Boluda Shipping, par l'intermédiaire de la compagnie maritime Boluda Lines, a répondu à cette situation avec sa vision commerciale particulière consistant à maintenir l'ensemble de la flotte opérationnelle pour assurer l'approvisionnement en marchandises essentielles dans tous les ports où elle opère. Cette stratégie a conduit à l'ouverture d'une nouvelle ligne directe entre Cadix et les îles Canaries, sur une base hebdomadaire, afin de ne pas laisser le marché canarien sans approvisionnement. La compagnie maritime étant une compagnie de référence aux îles Canaries, avec une part de marché de plus de 40%.

Ainsi, loin d'amarrer sa flotte, elle était la seule compagnie maritime à maintenir ses liaisons hebdomadaires entre la péninsule ibérique et tous les ports canariens sans exception. Ce fut un effort titanesque, car la demande a considérablement diminué, mais l'engagement de l'entreprise envers les îles Canaries est et restera une priorité. Depuis le début de l'état d'urgence, Boluda Lines a transporté plus de 300 000 tonnes au cours des deux premiers mois et a assuré le transit et l'approvisionnement en nourriture, médicaments et matériel sanitaire sur les territoires insulaires.

Ainsi, Boluda Lines, une entreprise présente dans le trafic maritime de marchandises en Espagne depuis plus de 150 ans - son origine remonte à 1837 avec Naviera Fos, créée par la cinquième génération, du côté maternel, de l'actuel président, Vicente Boluda Fos-, a montré qu'elle savait maintenir sa responsabilité avec la société canarienne dans la fourniture de produits et de marchandises ; dans le maintien de l'emploi et dans la génération de richesse, surtout dans un moment comme celui enregistré en 2020.

Après quelques mois et au vu des bons résultats, Boluda Lines a décidé d'étendre son activité de transport maritime en franchissant une étape historique : relier la péninsule ibérique aux îles Canaries avec des liaisons quotidiennes depuis les ports de Cadix et de Séville. Un projet appelé Daily Canarias, qui a changé le système de distribution et de logistique dans l'archipel.

Cet engagement s'est traduit par une injection économique tant aux îles Canaries que pour Cadix et Séville, où aussi bien les ports andalous que ceux de l'archipel ont constaté une réactivation de leurs activités commerciales, avec des mouvements quotidiens d'arrimage et de désarrimage de produits périssables. Afin de renforcer cette relation commerciale avec les clients et la société de Cadix, la Société a ouvert de nouveaux bureaux à Cadix, situés à l'Avenida del Puerto, 1 - 6º B, Bâtiment Trocadero.

Cette étape historique a signifié, pour le consommateur et le client, une qualité supérieure pour les charges sensibles et les produits périssables et, pour les clients, elle a introduit d'importantes améliorations dans les délais de distribution et les stocks de produits, ainsi que des économies dans les coûts de stockage.

De même, cette liaison quotidienne non seulement consolide le leadership de Boluda Lines entre les îles Canaries et la péninsule ibérique, mais, en plus de réduire la congestion du trafic terrestre, elle réduit également l'impact de l'empreinte carbone sur l'environnement.

Outre les mesures que la compagnie maritime a dû prendre pour faire face aux conséquences de la COVID-19 en 2020, nous présentons à suivre les impacts les plus pertinents de l'activité de la société sur l'emploi et le développement local dans les principaux lieux où elle est présente.

ESPAGNE

Canaries

Depuis 1994, date à laquelle Boluda Corporación Marítima a racheté la compagnie maritime Miller y Cía. et a fait son entrée subséquente sur le marché canarien, le holding maritime n'a fait que maintenir et renforcer année après année son engagement envers le développement de la logistique dans l'archipel, gérant actuellement quatre terminaux maritimes, offrant huit routes maritimes avec escale dans les îles et articulant une offre logistique qui couvre pratiquement toute la chaîne logistique.

Au cours de ces 27 années, les divisions de Boluda Towage - par le biais de sa filiale Boluda Towage Spain - et de Boluda Shipping ont promu un engagement fort en faveur du développement stratégique et de l'avenir du secteur maritime dans les îles Canaries, tant en termes de sécurité du trafic portuaire que d'offre d'un service de transport maritime et de logistique de la plus haute qualité et totalement fiable pour les clients.

Le marché des îles Canaries présente certaines particularités directement liées à son insularité. C'est pourquoi il est fondamental de disposer d'une offre logistique intégrale aux îles Canaries pour répondre aux besoins des clients, en particulier ceux qui sont directement liés au secteur touristique. Dans un contexte de reprise économique après les différentes étapes de la crise, Boluda s'oriente vers des scénarios d'action qui impliquent la création de nouvelles opportunités sociales et économiques au sein de l'archipel, dans le but de promouvoir la compétitivité du tissu entrepreneurial des îles et de favoriser la création d'emplois.

Pour la Société, la connectivité du territoire est essentielle. D'où toute son offre en matière de services maritimes et, surtout, le lancement du Daily Canarias, la première ligne quotidienne reliant les îles Canaries au sud de la péninsule ibérique. L'apport et l'impact sur la société canarienne et son développement social constituent un vecteur clé de changement qui réduit les limites que peut causer son éloignement du reste du territoire national ; il offre un cadre idéal pour la promotion de son internationalisation et fournit les ressources nécessaires dans le but de conduire à un nouveau cycle économique, avec une croissance ambitieuse de sa structure d'emploi.

Mais le holding va plus loin, car dans les années à venir, considérer les îles Canaries comme une plateforme mondiale de prestation de services est un véritable objectif. En effet, Boluda est en train d'établir son centre neurologique administratif et financier aux îles Canaries, avec un personnel d'environ 400 personnes. Cette multinationale propose dans les îles Canaries tous les services de l'entreprise : transport maritime et terrestre, terminaux d'arrimage et de désarrimage, expédition de marchandises, consignation de navires, transport de projet de cargaison, remorquage, sauvetage maritime, entrepôt logistique, amarrage, et transport et fourniture de carburant pour les pétroliers (jusqu'en octobre 2020, date de la vente de la division Tanker). Ce sont des services qui apportent une valeur ajoutée à la compétitivité de l'économie de l'île et à sa qualité de travail, couvrant des secteurs autres que ceux déjà consolidés dans l'archipel, comme le tourisme.

La connectivité avec d'autres territoires, notamment sur la côte ouest de l'Afrique, est l'un des principaux objectifs stratégiques de l'entreprise, à travers l'offre de services dont l'équilibre qualité/coût reflète la puissance des synergies mises en œuvre par la holding des Canaries.

Dans le domaine social, les différents événements et parrainages promus par Boluda témoignent de l'engagement et du respect de la société canarienne, même si, en 2020 et en raison de la pandémie, il n'a pas été possible d'organiser le concert symphonique dans le terminal maritime de Las Palmas ni le concert de Noël à Tenerife.

En bref, les îles Canaries sont un élément fondamental de l'évolution et du développement économique de la Société, avec un impact réciproque de bénéfices.

CAP-VERT

L'activité dans l'archipel du Cap-Vert, commencée en 2011, a été reprise à partir de 2017 après l'intérêt global de la holding pour connecter des points économiques oubliés, mais en pleine croissance sociale, comme l'est cet archipel tourné vers l'Afrique de l'Ouest, à travers l'ouverture de nouvelles routes commerciales.

Avec une population d'environ 550 000 personnes et un PIB bien inférieur à la moyenne mondiale, elle est classée 137e (sur 190) dans *Doing Business*, ce qui offre de grandes opportunités commerciales.

La contribution de l'entreprise à une société présentant des caractéristiques aussi uniques vise non seulement à être un levier pour la réduction du chômage, mais aussi un axe fondamental de la stratégie économique à travers ce type de services. Ce sont des activités qui permettent d'améliorer les aspects clés de son développement social et économique, par la diversification, l'innovation et la création d'activités à plus forte valeur ajoutée.

La demande croissante de routes maritimes reliant cette partie du monde, avec des intérêts européens et occidentaux, a conduit la société à investir dans cette enclave géographique, avec l'installation physique de quatre points d'affaires clés dans l'archipel, répartis entre les ports de Praia, Mindelo, Sal et Boa vista. Une présence qui fournit un emploi direct à plus de vingt personnes dans les zones du port et les zones commerciales. De même, la réputation de la Société dans le secteur maritime favorise une augmentation de l'activité commerciale et sociale avec le Cap-Vert.

Ce pays situé au large de la côte ouest de l'Afrique est un archipel qui vit pratiquement du tourisme. Un secteur qui a besoin d'un bon approvisionnement des chaînes hôtelières afin de recevoir un approvisionnement hebdomadaire de toutes sortes de produits de consommation avec lesquels offrir un service de qualité. De cette manière, le service fourni par les filiales de Boluda Shipping a considérablement bénéficié au principal secteur du pays, le tourisme. Cette augmentation de la qualité de l'offre se traduit par une augmentation des emplois et, par conséquent, de l'amélioration de la qualité de vie.

En collaboration avec le consignataire Miller y Cía, une nouvelle ligne commerciale a été lancée au Cap-Vert en septembre 2017, que Boluda Lines a consolidée et renforcée de telle sorte qu'elle a récemment augmenté sa fréquence d'escales pour offrir un service hebdomadaire. La ligne fait le trajet Las Palmas, Sal, Bonavista, Mindelo, Praia, Bissau/Dakar, Las Palmas. Cette ligne commerciale est capable d'établir des liens avec les marchés suivants :

- Europe : Espagne (péninsule et îles Canaries), Portugal, Italie et Europe du Nord.
- Amérique : USA, Argentine, Uruguay et Canada.
- Asie : Chine.
- Afrique : Mauritanie, Sénégal et Guinée-Bissau.

MEXIQUE

L'impact que la division Boluda Towage Mexico, depuis sa présence sur ce continent américain en 1997, représente dans l'État aztèque se manifeste par l'embauche de personnel local, avec un grand nombre d'emplois directs (350) et indirects. L'entreprise a optimisé la chaîne d'approvisionnement, avec l'embauche de fournisseurs locaux afin de générer de la richesse, d'améliorer les délais de livraison et le service à moindre coût.

Ces mesures contribuent à instaurer la confiance et à améliorer la qualité de vie, avec de meilleures opportunités pour les familles et l'éducation des enfants, ce qui peut contribuer de manière substantielle à réduire la criminalité.

AFRIQUE MAURITANIE / SÉNÉGAL

En ce qui concerne la division Boluda Shipping, le Groupe d'entreprises entretient des relations étroites avec deux pays d'Afrique occidentale, la Mauritanie et le Sénégal, où il fournit des services de transport maritime depuis des décennies. En effet, Boluda Lines relie chaque semaine les ports de Dakar (Sénégal)/Bissau (Guinée-Bissau), Nouadhibou et Nouakchott (Mauritanie) à la péninsule ibérique en passant par les îles Canaries.

Il faut noter que l'impact sur les économies de la Mauritanie et du Sénégal est plus qu'évident, puisque l'une des richesses de la région est la pêche. C'est pourquoi la compagnie maritime Boluda Lines, hautement spécialisée dans le transport de produits congelés et réfrigérés, assure un service régulier pour le transport des zones de pêche de l'Atlantique oriental vers les marchés européens. Le transport par conteneurs est le moyen idéal pour offrir un débouché à la forte productivité de la région. En effet, ces dernières années, les navires de Boluda Lines ont transporté une moyenne de 30 000 tonnes/an de céphalopodes, de fruits de mer et de poissons congelés depuis les zones de pêche de Mauritanie et du Sénégal vers les marchés européens.

Quant à la division Boluda Towage, il convient de mentionner que, par l'intermédiaire de sa filiale Boluda Towage France, elle fournit des services de remorquage à Nouadhibou et à Dakar, ainsi que dans les ports de Tanger Med (Maroc), San Pedro et Abidjan (Côte d'Ivoire), Lomé (Togo) et Douala (Cameroun), ce dernier jusqu'à la fin de 2020. Cette activité génère le maintien de plus de 600 emplois directs sur le continent africain, reflétant un esprit de collaboration où se concrétise l'engagement du Groupe d'entreprises en faveur du développement local et du tissu économique et social.

Il est important de noter, dans le cadre des actions de Responsabilité sociale des entreprises (RSE), que la Société maintient une collaboration historique et continue avec le Sénégal où, à travers le programme d'entreprise créé par la Société appelée Humanitarian Transport et à travers la compagnie maritime Boluda Lines, elle coopère avec différentes organisations non gouvernementales pour l'envoi gratuit dans des conteneurs de matériel scolaire, sanitaire, humanitaire, alimentaire et de manufacturier. En 2020, Boluda Lines a fourni un conteneur qui a été chargé de produits alimentaires et d'aide humanitaire pour soutenir la crise sanitaire de la COVID-19. Treize entreprises nationales ont participé à l'action RSE.

EUROPE

En décembre 2020, Boluda Towage a signé un contrat pour acheter la société néerlandaise Iskes Towage & Salvage. Cette acquisition s'est concrétisée en février 2021 et a apporté huit remorqueurs à la flotte de la division, desservant trois ports aux Pays-Bas, en Allemagne et au Portugal. Afin d'informer de cette transition, un intense travail de communication interne et externe a été mené auprès des employés et des médias, et en utilisant les canaux appropriés pour chaque groupe.

Cette acquisition permet non seulement à la Société d'étendre ses services dans les ports des Pays-Bas et d'Allemagne, où opère la filiale Boluda Towage Europe depuis l'acquisition de l'entreprise allemande URAG et de l'entreprise néerlandaise Kotug Smit Towage en 2017 et 2019, mais elle parvient également à intégrer un nouveau pays, le Portugal, à son champ d'action.

8.2 Relations avec les acteurs de la communauté locale et méthodes de dialogue avec ces derniers

Le Groupe d'entreprises entretient des relations étroites avec ses parties prenantes par le biais de divers canaux de communication afin de partager avec chacune d'entre elles les questions liées aux processus quotidiens de l'entreprise, qu'il s'agisse des clients, des employés, des autorités portuaires, des syndicats, des médias ou de la société.

Outre les médias traditionnels, la holding a dynamisé la communication numérique, avec une présence sur les réseaux sociaux les plus répandus tels que Facebook, Twitter, LinkedIn et YouTube, qui permettent d'entretenir une relation à double sens avec les parties prenantes.

Par ailleurs, en 2020, le Groupe a publié 26 communiqués de presse dans le cadre de ses actions de communication externe.

Boluda identifie et hiérarchise les parties prenantes suivantes, le Groupe 1 identifiant celles qui sont les plus importantes pour l'entreprise :

Groupe 1 :

• Employés.

• Clients.

• Fournisseurs.

• Autorités portuaires.

• Syndicats.

• Cadres.

• Concurrence.

Groupe 2 :

• Moyens de communication.

• Administration de l'État.

Groupe 3 :

• Sous-traitants.

• Approvisionnements.

• Troisième secteur.

• Organisation non gouvernementale.

Les sujets, les canaux de communication et les engagements d'amélioration identifiés pour chaque groupe de parties prenantes sont détaillés ci-dessous.

Groupe de parties prenantes	Sujet	Canal de communication	Engagement d'amélioration
Employés	Formation et développement	RS	Portail de l'Employé/Intranet
	Avantages sociaux	Web	Enquêtes sur le climat
	Sécurité et santé	Courrier électronique	Rationalisation du calendrier
Clients	Service	RS	Enquêtes de satisfaction
	Professionnalisme	Web	
	Attention personnalisée	Téléphone Présence physique Courrier	
Fournisseurs	Bon rapport contractuel	RS	Amélioration des délais de paiement
AP	Bon rapport contractuel	RS	
	Collaboration sujets communs	Web Téléphone Courrier	
Syndicats	Pratiques de travail justes	Web	Améliorer la communication
	Conventions	Téléphone	
	Sécurité et santé au travail	Courrier	

Cadres	Système efficace de prise de décisions		Compilance
Concurrence		Web RS	
MC	Diffusion de nouvelles	Communiqués de presse	Améliorer la communication

8.3 Les actions d'association et de parrainage

ESPAGNE

Le Groupe en Espagne est membre, entre autres, de diverses associations liées au secteur maritime telles que :

- 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 et Centros Portuarios de Empleo (Anesco)
- Federación Canaria de Empresas Portuarias
- Asociación Española de Consignatarios de Buques

En outre, il est également lié au secteur des affaires valenciennes et nationales en tant que membre, entre autres, de :

- 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
- 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

En tant que multinationale leader dans la fourniture de services maritimes, Boluda, dans le cadre de sa politique de responsabilité sociale des entreprises (RSE), s'implique continuellement

auprès de plusieurs fondations, avec un engagement ferme à minimiser l'impact que les activités de la Société peuvent avoir sur la société et l'environnement.

Parmi ces fondations :

- 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)

MEXIQUE

Boluda, au Mexique, appartient à :

- Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (Asomar), au nom de la société Compañía Marítima del Pacifico (CMP), qui se consacre à la fourniture de services de remorquage portuaire en utilisant des navires mexicains et qui est également un organe consultatif du gouvernement fédéral en matière de services maritimes et portuaires.

- Chambre de commerce espagnole au Mexique, au nom de la société Servicios Corporativos Marítimos (SCM).

FRANCE

Par l'intermédiaire de Boluda Towage France, le Groupe appartient et collabore avec les institutions suivantes :

- 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)
- Comité Marseillais des Armateurs de France (CMAF)
- 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
- Union Maritime Brest et Région

- Union Maritime du Port de La Rochelle
- Chambre de Commerce Française au Maroc
- Confédération Générale 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

EUROPE DU NORD

Par l'intermédiaire de Boluda Towage EUROPE, le Groupe appartient aux associations suivantes :

- 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 Rhoon
- 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 Contributions à des fondations à but non lucratif et d'action sociale

En plus d'autres initiatives, le Groupe travaille en étroite collaboration avec les associations suivantes :

• **Aportem - Puerto Solidario Valencia :** Il s'agit d'une entité altruiste axée sur la promotion de la responsabilité sociale des entreprises dans la communauté portuaire de Valence et ses environs, dont le Groupe est un membre fondateur. Depuis sa fondation, Aportem a mené diverses campagnes de solidarité destinées aux écoles et aux institutions proches du port de Valence. Grâce à la collaboration des professionnels du secteur, elle a obtenu plusieurs milliers d'articles d'hygiène personnelle et domestique, ainsi que des vêtements et des articles ménagers.

Pendant la pandémie de la COVID-19, cette entité a fait un effort important en multipliant son budget en 2020 pour s'occuper des personnes les plus touchées du Quartier maritime de

Valence. Grâce à sa solidarité avec les personnes touchées par la crise de la COVID-19, l'organisation est passée d'un budget de 28 000 euros en 2020 à un investissement de 63 210 euros.

• **Femmes en Afrique :** La Fondation Femmes en Afrique, de nature privée, a été créée avec la vocation de devenir une entité de référence au niveau national et international, engagée en faveur du développement économique et social durable, des droits de l'homme, de la paix, de la justice et de la dignité des personnes, en particulier des femmes et des filles sur le continent africain.

Cette fondation vise à poursuivre le travail réalisé par les rencontres « Femmes pour un monde meilleur », en consolidant les modèles sociaux qui rendent la vie des femmes plus digne et permettent un développement durable sur le continent.

En 2020, le Groupe a fourni 150 000 euros pour faire face à ses activités.

• **Fundación Valenciana de Estudios Avanzados** : La Fondation valencienne pour les études supérieures est une organisation à but non lucratif créée en 1978 dans le but de promouvoir la recherche et le développement scientifiques en Espagne en réunissant des entités scientifiques et des entreprises dans le cadre d'études et de recherches. S.M. le roi Felipe VI en assure la présidence d'honneur. La Fondation valencienne d'études supérieures est présidée depuis 2012 par Vicente Boluda, et sa présidence a été prolongée en 2015 et 2019 pour 4 années supplémentaires.

En 2020, le Groupe a fourni 18 000 euros pour faire face à ses activités.

• **Fundación Premios Rei Jaume I** : La Fondation valencienne pour les études supérieures a été pionnière dans la célébration et la consolidation d'initiatives scientifiques de premier plan, en organisant de multiples activités de diffusion. Dans le but d'institutionnaliser les prix, la Generalitat Valenciana et la Fondation valencienne pour les études supérieures ont créé en 1996 la **Fondation des prix Rei Jaime I.** Ces prix sont les plus dotés financièrement en Espagne et leur jury est composé en majorité de lauréats du prix Nobel.

En 2020, le Groupe a fourni 12 000 euros pour faire face à ses activités.

• **Fundación Puertos de Las Palmas** : En 2020, le Groupe a fourni 30 000 euros pour collaborer à ses activités.

Le Groupe a également son propre projet de solidarité, le **Humanitarian Transport,**qui consiste à transporter gratuitement à bord de ses navires tout type de matériel humanitaire, culturel ou sportif, destiné aux pays défavorisés ou en crise humanitaire, en collaboration avec des ONGD et des organismes de coopération.

Le Groupe a versé un total de 752 189,19 € à des fondations et associations, ce qui représente une augmentation de 156 622,14 € par rapport au montant versé au cours de l'exercice 2019.

Vous trouverez ci-dessous une liste des actions sociales et de coopération entreprises en 2020, principalement en Espagne, au Mexique, aux Pays-Bas, en Belgique et dans les pays de la côte ouest de l'Afrique.

France	
Association/Bénéficiaires	**Actions**
Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) (Par le biais de Boluda Boluda Dunkerque)	
Ateliers protégés : Antilope, Le Verdier, L'artisanerie, Federation Aveugles, Flavien, Vauban, EALD, ESAT Les Etangs, E2A, APEI West 44) (Par le biais de Boluda Le Havre, Boluda Dunkerque, Boluda Marseille Fos, Boluda Nantes Saint Nazaire, Cogerem, Boluda La Réunion – France)	Aide à l'insertion professionnelle et au maintien de l'emploi des personnes handicapées.

Afrique	
Association/Bénéficiaires	**Actions**
Chambre de Commerce Européenne au Togo	Donation pour la COVID (Boluda Lomé - Togo).
Haut Conseil pour la Mer	Donation pour soutenir l'organisation de la Journée Mondiale des Océans (Boluda Lomé -Togo).
Funérailles au Dakar	Aide à la famille. Union des Remorqueurs de Dakar (URD), Dakar, Sénégal.
Funérailles à San Pedro	Aide à la famille. La Pétrussienne, Côte d'Ivoire.
Asociación al Haouma-Maroc (Par le biais de Boluda Tanger Med, Maroc)	Parrainage d'activités sociales et festives locales. Panier du Ramadan, aide pour la crise de la COVID-19.
La marmite du Partage Organisation humanitaire (Par le biais de l'Entreprise de remorquage Nouadhibou, Mauritanie)	Aide aux populations défavorisées du pays.
Fonds Spécial pour la Gestion de la Pandémie du Coronavirus (Par le biais de Boluda Tanger Medy Detroit Lamanage Society, Maroc)	Participation à la campagne solidaire après les conséquences de la COVID-19.
Collaboration avec le Gouvernement du Sénégal	La compagnie maritime Boluda Lines a fourni un conteneur qui a été chargé de produits alimentaires et d'aide humanitaire pour soutenir la crise sanitaire de la COVID-19. Treize entreprises espagnoles, la Chambre de commerce espagnole au Sénégal et l'ambassade d'Espagne au Sénégal ont participé à cette action de RSE, gérée par l'initiative Humanitarian Transport de Boluda Corporación Marítima.

Pays-Bas / Belgique	
Association/Bénéficiaires	**Actions**
En rapport avec la mer	
Parrainage édition online World Port Days, Rotterdam (Pays-Bas, septembre 2020)	Les World Port Days, également connus sous le nom de World Harbor Days, sont un grand événement maritime festif organisé chaque année à Rotterdam.
Tugspotters.com (Pays-Bas)	Parrainage du site web Tugspotters.
Dutch National Towage Museum Maassluis (Pays-Bas)	Donation à la fondation du musée, le seul au monde consacré au remorquage.
Harbour Personality of the year Award (Pays-Bas, janvier 2020)	Parrainage du prix Personnalité Portuaire de l'Année.
Port Days Terneuzen (Zone du fleuve Escalda : France, Belgique et Pays-Bas)	Parrainage.
New Year's Reception Port of Zeebrugge + Maritime Circle + APZI (Région du fleuve Escalda)	Parrainage de la réception du Nouvel An pour la communauté portuaire du port de Zeebrugge.
New Year's reception Seamen's club Terneuzen (Région du fleuve Escalda)	Parrainage de la réception du Nouvel An de la fondation, qui œuvre pour le bien-être des marins.
New Year's Reception Antwerp (Belgique)	
Social / Éducatif	
Educational Information Centre Mainport Rotterdam	Parrainage des publicités et vidéos.
Argonaut Student Club Antwerp Mars 2020	Parrainage du gala des Argonautes, une association d'étudiants de l'Académie maritime d'Anvers depuis 1957.

Mexique	
Association/Bénéficiaires	**Action**
Banque d'aliments de Córdoba Par le biais de la Compagnie Maritime Mexicaine (CMM)	Don mensuel de 10 000 MXN$ (120 000 MXN$ par an) en faveur des personnes les plus démunies de la ville de Córdoba, Veracruz et ses environs.
FIDENA. Fonds fiduciaire de formation et d'éducation pour le personnel de la marine marchande nationale Par le biais des services maritimes d'entreprise (SCM)	Soutien aux futurs ingénieurs mécaniciens navals des trois écoles nautiques marchandes du pays. Programme de soutien et de formation pour l'obtention du diplôme consistant en un stage d'un an dans l'exploitation de remorqueurs. Le coût est de 11 330 MXN$ pour chacun des 18 étudiants (transport et nourriture), soit un total annuel de 2 447 280 MXN$.
Administration portuaire intégrale de Tabasco Par le biais de la Compagnie Maritime du Pacifique (CMP)	Remise de 3 000 MXN$ pour aider les personnes affectées par les inondations de l'hiver 2020 dans l'État de Tabasco. L'aide a été remise à l'administration portuaire de Tampico.
Administration portuaire intégrale d'Altamira Par le biais de la Compagnie Maritime Mexicaine (CMM)	Remise de 3 000 MXN$ pour aider les personnes affectées par les inondations de l'hiver 2020 dans l'État de Tabasco.
Administration portuaire intégrale d'Ensenada Par le biais de la Compagnie Maritime du Pacifique (CMP)	En soutenant le Port et les autorités locales, la mobilisation et le remorquage du cargo Triumph ont été effectués pour éviter une catastrophe environnementale et une éventuelle pollution maritime de la baie d'Ensenada. Le navire, chargé de minéraux et de carburant, a été abandonné dans la baie en 2017 et montrait des signes de naufrage. Trois remorqueurs ont été utilisés pour le déplacer jusqu'au quai où il a pu être amarré et déchargé en toute sécurité. Ce service a été effectué gratuitement et son coût est estimé à 1 500 000 MXN$.
Collaboration avec le secrétaire de la marine mexicaine Par le biais de la Compagnie Maritime du Pacifique (CMP)	Collaboration dans le port de Guaymas pour le transport du patrouilleur Santos à San Carlos pour ensuite le couler et en faire un récif artificiel pour l'attraction touristique.

Espagne	
Association/Bénéficiaires	**Actions**
APORTEM / Puerto Solidario Valencia Par le biais de Boluda Corporación Marítima	Campagne Reyes 2020 (Rois 2020). Contribution pour l'achat de jouets « Qui est-ce » pour les 16 élèves de 3e année de l'école primaire Ausiàs March à Valence.
ASSOCIATION DE VOLONTAIRES EN URGENCE ET SAUVETAGE DE LANZAROTE (EMERLAN) Par le biais de Boluda Lines	Boluda Lines a cédé un conteneur frigorifique à cette association pour collaborer au stockage de denrées périssables pendant l'état d'urgence.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia Par le biais de Boluda Corporación Marítima Mai 2020	Boluda Corporación Marítima, en tant que partenaire fondateur d'Aportem, participe à la campagne alimentaire destinée à plus de 200 familles en risque d'exclusion sociale dans le quartier maritime de Valence.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia Par le biais de Boluda Corporación Marítima Juillet 2020	Boluda Corporación Marítima a collaboré à l'extension de la campagne pour aider près de 300 familles touchées par la crise provoquée par la pandémie.
APORTEM / Puerto Solidario Valencia Par le biais de Boluda Corporación Marítima Octobre 2020	Boluda Corporación Marítima a collaboré à la livraison de 2 000 masques et de 40 litres de gel hydroalcoolique à près de 500 élèves de différentes écoles du quartier maritime.

8.5 Fournisseurs

Le Groupe applique des politiques d'achat différentes dans ses différentes divisions afin de rationaliser leurs opérations. Le Groupe travaille actuellement à la mise en œuvre d'un système de gestion d'entreprise, qui comprendra une procédure d'entreprise introduisant des mesures de supervision et d'adéquation de ses acquisitions en matière de droits de l'homme, d'environnement et de corruption.

Le choix et les relations avec les fournisseurs sont fondamentaux pour le Groupe, car les résultats du service offert dans la plupart des cas affectent directement ou indirectement la performance des fournisseurs choisis dans la qualité du service fourni par le Groupe.

Dans le domaine du remorquage portuaire, il existe une procédure de coordination des activités qui, outre les exigences en matière de sécurité, comprend des exigences environnementales à respecter par tous les fournisseurs/sous-traitants. Chacun d'entre eux doit fournir la documentation nécessaire pour fournir efficacement le service souscrit, en respectant les exigences de la législation et du Groupe. En outre, à titre de supervision, le personnel d'inspection affecté aux différents centres de travail examine la documentation fournie, ainsi que le travail effectué, en évaluant les différents fournisseurs de services au moins une fois par an en coordination avec le département des achats, sur la base des critères suivants : les résultats obtenus, les compétences techniques, les coûts, les facilités de paiement, la rapidité du service et les synergies possibles avec l'entreprise.

Les fournisseurs qui, en raison de leur spécialisation du service ou de leur valeur économique, peuvent avoir un effet plus direct sur le service fourni par le Groupe sont traités de manière très personnelle, ce qui les classe comme Fournisseurs critiques.

Dans la division Boluda Shipping, en Espagne, il existe une procédure pour les partenaires commerciaux, qui comprend des exigences d'opérateur économique agréé (OEA), dans laquelle une documentation est exigée de tous les prestataires de services pour garantir la sécurité de la cargaison et des marchandises, et qui constitue également un moyen de communiquer des instructions à tous les fournisseurs et à toute personne susceptible d'effectuer un service au nom du Groupe.

Tous les fournisseurs sont supervisés et évalués par le département des achats de Boluda Shipping et, dans le cas particulier de la compagnie maritime Boluda Lines, des audits environnementaux sont réalisés sur les navires de la flotte (13 audits de fournisseurs).

Actuellement, la politique d'achat n'inclut pas les questions sociales, d'égalité des sexes et environnementales.

8.6 Consommateurs

L'un des piliers fondamentaux de la Société est d'offrir un service de qualité à tous nos clients, qu'ils soient directs ou indirects.

La gestion de la qualité du Groupe est réalisée de manière décentralisée, en tenant compte des besoins des clients dans chaque pays, chaque entreprise étant autonome dans la prise de décisions locales, tout en suivant les directives et les objectifs fixés au niveau de la direction du Groupe.

Dans le cadre de l'activité exercée par Boluda Shipping, qui touche l'ensemble de la chaîne logistique, les mesures nécessaires sont mises en place pour assurer la sécurité des marchandises et la réception de la cargaison par le client dans des conditions optimales. Pour eux, tant dans les Terminaux que dans les navires, il existe une certification dans le code PBIP, qui prévoit tous les mécanismes de sécurité nécessaires qui empêchent l'accès du personnel non autorisé aux installations de stockage des marchandises en attente d'être chargées afin d'être transportées, en appliquant les mêmes mesures pendant le transport maritime. Parmi les mesures existantes, pour assurer la cargaison et les marchandises des clients, il convient de mentionner, la clôture du périmètre, le contrôle d'accès et les caméras de surveillance dans les Terminaux, auxquels s'ajoutent des zones d'accès restreint dans les navires.

En outre, tant dans le transport maritime que dans le transport terrestre, les marchandises sont scellées dans les différents conteneurs dans lesquels le transport est effectué. Ce sceau est doté d'une numérotation unique, qui est communiquée au client et est identifiée dans la documentation qui accompagne les conteneurs tout au long de leur transport, assurant ainsi la traçabilité du conteneur et donc des marchandises appartenant au client.

Dans l'activité de remorquage portuaire, le client stipule les conditions techniques et de sécurité, ainsi que d'autres normes à respecter pour une bonne prestation du service. Périodiquement, des réunions sont organisées pour vérifier que les conditions de fourniture du service sont remplies, et annuellement les responsables du centre vérifient que le cahier des charges du client est respecté.

En ce qui concerne le système de plaintes/réclamations, chaque responsable de secteur reçoit les plaintes/réclamations, le cas échéant, en leur donnant un traitement local, pour autant que

cela relève de sa compétence. Dans les cas où la plainte ne peut être résolue par leurs propres moyens, elle est transférée à la direction de la division, qui l'analyse et fournit une solution.

8.7 Données fiscales

Des informations détaillées sur le bénéfice par pays du Groupe en 2020 et 2019 sont fournies ci-dessous :

2020	Bénéfices/(pertes) avant l'impôt sur les sociétés (milliers d'€)[11]
Espagne	1824
France	(919)
Allemagne	(12.036)
Pays-Bas	(1 032)
Belgique	(1.986)
Royaume-Uni	(4.722)
Malte	(3.201)
Portugal	(17)
Cap-Vert	59
Togo	1 187
Maroc	5 119
Sénégal	(1.138)
Cameroun	(33)
Côte d'Ivoire	(1.306)
Mauritanie	869
Île Maurice	2 457
Mexique	3 782
Uruguay	(342)
Total	**(11.435)**

[11] Le bénéfice avant impôt sur les sociétés est présenté dans l'État des informations non financières sans les ajustements de consolidation.

2019	Bénéfices/(pertes) avant l'impôt sur les sociétés (milliers d'€)
Espagne	27897
France	7205
Allemagne	(10.834)
Pays-Bas	(22.412)
Belgique	(533)
Royaume-Uni	(964)
Malte	9320
Portugal	(130)
Cap-Vert	(61)
Togo	272
Maroc	5229
Sénégal	(297)
Cameroun	(41)
Côte d'Ivoire	(1 418)
Mauritanie	1095
Île Maurice	1709
Mexique	3199
Uruguay	(268)
Total	**18968**

Concernant les montants des impôts payés en 2020 et 2019, le détail des informations est contenu dans les tableaux suivants :

2020	Impôt sur les sociétés payé (régime de l'encaissement) (milliers d'€)
Espagne	3070
France	(1.096)
Allemagne	14
Pays-Bas	454
Belgique	656
Royaume-Uni	288
Malte	183
Portugal	0
Cap-Vert	0
Togo	124
Maroc	482
Sénégal	8
Cameroun	288
Côte d'Ivoire	398
Mauritanie	28
Île Maurice	0
Mexique	1275
Uruguay	0
Total	**6172**

2019	Impôt sur les sociétés payé (régime de l'encaissement) (milliers d'€)
Espagne	2485
France	1210
Allemagne	31
Pays-Bas	228
Belgique	0
Royaume-Uni	0
Malte	0
Portugal	0
Cap-Vert	0
Togo	203
Maroc	597
Sénégal	511
Cameroun	800
Côte d'Ivoire	902
Mauritanie	35
Île Maurice	0
Mexique	923
Uruguay	0
Total	**7925**

Il est également confirmé que, en ce qui concerne l'exercice 2019, le Groupe n'a reçu aucune subvention gouvernementale significative au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

9. À propos de la déclaration d'informations non financières - Tableau de conformité à la loi 11/2018 du 28 décembre

Avec ce rapport sur la déclaration d'informations non financières, le Groupe répond aux exigences de la loi 11/2018, du 28 décembre. Son contenu a été préparé en prenant comme référence le cadre de rapport de durabilité de la Global Reporting Initiative (GRI), en essayant de l'adapter à la réalité de son modèle d'entreprise et de son activité.

Le Groupe a réalisé une analyse interne de matérialité qui lui a permis d'identifier les aspects les plus pertinents sur lesquels il doit rendre compte à ses parties prenantes, ainsi que de répondre aux exigences d'informations non financières fondées sur la réglementation en vigueur. Pour tous les aspects qui ont été considérés comme non matériels pour l'organisation, ce rapport aborde son approche de gestion, mais ne fournit pas d'informations détaillées sur les ICP clés ou d'autres indicateurs quantitatifs, car ils ne sont pas considérés comme représentatifs de l'activité du groupe.

Vous trouverez ci-dessous un tableau de conformité à la loi 11/2018, dont l'objectif est de détailler dans quelle section de la présente déclaration d'informations non financières les exigences de cette dernière sont satisfaites, ainsi que d'identifier la norme de rapport qui a été utilisée comme référence à cet effet. En particulier, cet index de contenu GRI indique sur quelles pages de la déclaration d'informations non financières une réponse est donnée à chacun des domaines de rapport identifiés par la loi 11/2018, l'index GRI utilisé comme référence, ainsi que les éventuelles omissions lors de la couverture de tous les contenus couverts par ces indicateurs selon le modèle indiqué ci-dessous.

Contenu	Section	Index GRI associé
Modèle d'entreprise		
- Environnement de l'entreprise et modèle d'entreprise	1.1; 1.2; 1,3.	102- 1 102- 2 102- 4
- Marchés dans lesquels opère la Société	1.1; 1,4.	102- 6
- Objectifs et stratégies	1,2.	103
- Facteurs et tendances qui ont un impact sur l'évolution	1,4.	103
- Politiques	2; 2,1; 2,2.	103
- Risques	3.	102- 15
Questions environnementales		
Mondial		
- Impacts des activités de l'entreprise sur l'environnement, la santé et la sécurité	4.	103

Contenu	Section	Index GRI associé
- Principe de précaution, la quantité de provisions et garanties pour les risques environnementaux	4.	102- 11
- Ressources consacrées à la prévention des risques environnementaux	4; 4,5.	103
Pollution		
- Mesures associées aux émissions de carbone	4,1; 4,4.	103
- Mesures associées à la pollution lumineuse, au bruit et autres	4,1.	103
Économie circulaire, prévention et gestion des déchets		
- Initiatives visant à promouvoir l'économie circulaire	4,2.	103
- Mesures associées à la gestion des déchets	4,2.	306- 2
- Actions de lutte contre le gaspillage alimentaire	4,2.	103
Utilisation durable des ressources		
- Eau : consommation et approvisionnement	4,3.	303- 5
- Matières premières : consommation et mesures	4,3.	301- 1
- Énergie : consommation, mesures et utilisations renouvelables	4,3.	302- 1
Changement climatique		
- Émissions à effet de serre	4,4.	305- 1 305- 2
- Mesures d'adaptation au changement climatique	4,4.	103
- Objectifs de réduction des émissions	4,4.	103
Biodiversité		
- Mesures de préservation	4,5.	103
- Impacts causés dans les zones protégées	4,5.	103
Questions sociales et de personnel		
Emploi		
- Nombre total et distribution des employés par sexe, âge, pays et classification professionnelle	5,1.	102- 8
- Nombre total et distribution des modalités de contrat de travail	5,1.	102- 8

Contenu	Section	Index GRI associé
- Nombre annuel moyen de contrats à durée indéterminée, de contrats temporaires et de contrats à temps partiel par sexe, âge et classification professionnelle	5,1.	102- 8 405- 1
- Nombre de licenciements par sexe, âge et classification professionnelle	5,1.	401,1
- Rémunérations moyennes et leur évolution, ventilées par sexe, âge et classification professionnelle ou valeur égale.	5,1.	405,2
- L'écart salarial, le salaire pour un emploi égal ou moyen dans la société.	5,1.	405- 2
- Salaire moyen des conseillers et cadres	5,1.	103
- Politiques de déconnexion professionnelle	5,1.	103
- Employés avec handicap	5,1.	405- 1
Organisation du temps de travail		
- Organisation du travail	5,2.	103
- Nombre d'heures d'absentéisme	5,2.	403- 2
- Mesures de conciliation familiale	5,2.	103
Santé et sécurité		
- Conditions de santé et sécurité au travail	5,3.	103
- Accidents du travail, en particulier leur fréquence et gravité	5,3.	403- 2
- Maladies professionnelles, ventilées par sexe	5,3.	403- 2
Relations sociales		
- Organisation du dialogue social	5,4.	103
- Pourcentage d'employés couverts par des conventions collectives par pays	5,4.	102- 41
- Bilan des conventions collectives sur la santé et la sécurité au travail	5,4.	403- 4
Formation		
- Politiques mises en œuvre dans le domaine de la formation	5,5.	103.
- Nombre total d'heures de formation par catégorie professionnelle	5,5.	404- 1

Contenu	Section	Index GRI associé
Accessibilité universelle pour les personnes handicapées	5,6.	103
Égalité		
- Mesures prises pour promouvoir l'égalité, plans d'égalité et politique de non-discrimination et de gestion de la diversité	5,7.	103
Droits humains		
- Procédures de diligence raisonnable en matière de droits de l'homme et mesures d'atténuation, de gestion et de réparation, le cas échéant	6.	103 102- 16
- Plaintes pour violation des droits de l'homme	6.	406- 1
- Promotion et application des conventions de l'OIT relatives à la liberté d'association et à la négociation collective	6.	103
- Élimination de la discrimination dans l'emploi, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.	6.	103 406- 1
Corruption et pots-de-vin		
- Mesures prises pour prévenir la corruption et les pots-de-vin ;	7.	103 102- 16 102- 17
- Mesures de lutte contre le blanchiment d'argent,	7.	103
- Contributions à des fondations et à des entités sans but lucratif.	8,4	413- 1
Société		
Engagements de l'entreprise dans le développement durable		
- Impact de l'activité sur la société : emploi, développement local, populations locales et sur le territoire ;	8,1.	103 ; 203-2
- Dialogue avec la communauté locale	8,2.	103; 102-43
- Actions d'association et parrainage.	8,3.	102-13.
Sous-traitance et fournisseurs		
- Prise en compte des questions sociales, d'égalité des sexes et environnementales dans la politique d'achat.	8,5.	103.
- Prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur	8,5.	103.

Contenu	Section	Index GRI associé
responsabilité sociale et environnementale		
- Systèmes de contrôle et d'audit et résultats des audits	8,5.	103.
Consommateurs		
- Mesures pour la santé et la sécurité de consommateurs ;	8,6.	103.
- Systèmes de réclamation, plaintes reçues et leur résolution.	8,6.	103.
Données fiscales		
- Bénéfices obtenus par pays avant les impôts	8,7.	103.
- Impôts sur les bénéfices payés	8,7.	103.
- Subventions publiques reçues	8,7.	103,

FORMULATION DE LA DÉCLARATION D'INFORMATIONS NON FINANCIÈRES POUR L'EXERCICE 2020

Le soussigné, administrateur unique de Boluda Corporación Marítima, S.L. formule la Déclaration consolidée d'informations non financières pour l'exercice 2020, contenue aux pages 1 à 67 ci-dessus, le 31 mars 2021.

Vicente Boluda Fos

Administrateur unique