

MEMORIA DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

"Evaluación de la divulgación de información no financiera en el Transporte Marítimo en Canarias: Un análisis comparativo de Fred Olsen y Naviera Armas"

"Evaluation of Non-Financial Information Disclosure in Maritime Transport in the Canary Islands: A Comparative Analysis of Fred Olsen and Naviera Armas"

Autor: Antonieta Martín Bárbaro

Tutora: Fuentes Medina, María Lilibeth

GRADO EN CONTABILIDAD Y FINANZAS

FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO

CONVOCATORIA: JULIO 2023

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023

RESUMEN

El presente trabajo de final de grado se realiza un estudio de los Estados de Información No Financiera (EINF) de las principales empresas de transporte marítimo de pasajeros en Canarias, con el objetivo de evaluar su sostenibilidad en los aspectos social, económico y medioambiental. Además, se propone y aplica una alternativa metodológica a los indicadores GRI para la elaboración de los EINF utilizando el marco normativo propuesto por la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, con el fin de mejorar la comparabilidad de la información analizando indicadores cuantitativos que abarcan aspectos financieros, sociales y medioambientales.

Las principales conclusiones señalan que ambas empresas han demostrado un compromiso sólido para promover la sostenibilidad en sus actividades. Además, se destaca que el marco propuesto permite mayor comparabilidad que el utilizado en 2021. Sin embargo, se identifica la necesidad de mejoras para que sea aplicable en empresas de cualquier tamaño o sector.

Palabras clave

Estado de Información no Financiera, sostenibilidad, sector marítimo, Fred Olsen, Naviera Armas.

ABSTRACT

The present degree project conducts a study on the Non-Financial Information Statements (NFIS) of the main passenger maritime transportation companies in the Canary Islands, aiming to assess their sustainability in social, economic, and environmental aspects. Additionally, an alternative methodological approach to the GRI indicators is proposed and applied for the preparation of NFIS, using the regulatory framework proposed by the Spanish Association of Accounting and Business Administration, in order to enhance comparability by analyzing quantitative indicators encompassing financial, social, and environmental aspects.

The main findings indicate that both companies have demonstrated a strong commitment to promoting sustainability within their activities. Furthermore, it is highlighted that the proposed framework allows for greater comparability compared to the one used in 2021. However, the need for improvements is identified to make it applicable to companies of any size or sector.

Key Words

Non-Financial Information Statement, Sustainability Maritime sector, Fred Olsen, Naviera Armas,

ÍNDICE DE CONTENIDO

| | | |
|------|--|----|
| 1. | INTRODUCCIÓN | 5 |
| 1. | EL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA. | 6 |
| 1.1. | CONCEPTO | 6 |
| 1.2. | NORMATIVA | 6 |
| 1.3. | CONTENIDO DEL EINF | 8 |
| 1.4. | MARCO NORMATIVO | 10 |
| 1.5. | AUDITORÍA Y VERIFICACIÓN | 11 |
| 2. | EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA SOSTENIBILIDAD | 11 |
| 2.1. | EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN CANARIAS..... | 12 |
| 2.2. | LA SOSTENIBILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO..... | 14 |
| 3. | ANÁLISIS DE LOS ESTADOS DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS. | 15 |
| 3.1. | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES | 16 |
| 3.2. | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL PERSONAL..... | 17 |
| 3.3. | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS. | 18 |
| 3.4. | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD | 20 |
| 4. | APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE AECA A LOS EINF DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS. | 21 |
| 4.1. | EL MARCO NORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS (AECA) PARA LA ELABORACIÓN DEL EINF | 21 |
| 4.2. | ANÁLISIS DE LA SOSTENIBILIDAD DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS A TRAVÉS DE LOS INDICADORES CUANTITATIVOS INCLUIDOS EN EL MARCO NORMATIVO DE AECA..... | 23 |
| 5. | CONCLUSIONES | 26 |
| 6. | BIBLIOGRAFÍA | 30 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| GRÁFICO N°1: MERCANCÍA DESEMBARCADA POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS PROCEDENTES DE ESPAÑA 2021..... | 12 |
|--|----|

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| TABLA N°1: PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS..... | 13 |
| TABLA N°2: EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN CANARIAS 2018-2022..... | 14 |
| TABLA N°3: COMPARACIÓN DE LOS CRITERIOS GRI UTILIZADOS POR LAS EMPRESAS ANALIZADAS EN LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES. | 17 |
| TABLA N°4: COMPARACIÓN DE LOS CRITERIOS GRI UTILIZADOS POR LAS EMPRESAS ANALIZADAS EN LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL PERSONAL | 18 |
| TABLA N°5: COMPARACIÓN DE LOS CRITERIOS GRI UTILIZADOS POR LAS EMPRESAS ANALIZADAS EN LA INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS. | 19 |
| TABLA N°6: COMPARACIÓN DE LOS CRITERIOS GRI UTILIZADOS POR LAS EMPRESAS ANALIZADAS EN LA INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD. | 21 |
| TABLA N°7. INDICADORES CUALITATIVOS DEL CUADRO DE INDICADORES DE AECA. | 22 |
| TABLA N°8: INDICADORES CUANTITATIVOS AECA DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS 2021..... | 24 |

1. INTRODUCCIÓN

La sostenibilidad empresarial es importante porque promueve la responsabilidad social, gestiona los riesgos, ahorra costes, proporciona ventajas competitivas y fomenta la innovación. Al adoptar prácticas sostenibles las empresas pueden contribuir a un futuro más sostenible y al mismo tiempo, obtener beneficios comerciales a largo plazo. Las organizaciones de cualquier tipo y ámbito y las empresas en particular han de poner el foco en la sostenibilidad, que a su vez debe extenderse a tres ámbitos esenciales, la sociedad, la economía y el medioambiente.

La forma en que se ha dado a conocer la contribución a la sostenibilidad por parte de las empresas ha sido hasta ahora sobre todo mediante informes de sostenibilidad o informes de responsabilidad social corporativa que proporcionan una visión integral de las prácticas sostenibles de la empresa y su impacto y que detallan sus objetivos, políticas y desempeño en áreas clave como el medio ambiente, la comunidad, los empleados y los derechos humanos, constituyendo en su conjunto la llamada información no financiera de la empresa.

A partir de finales de 2018, se produjo un cambio significativo en el informe anual de empresas en España en relación con su información no financiera. La entrada en vigor de la Directiva sobre información no financiera (Directiva 2014/95/UE) estableció nuevos requisitos para la divulgación de información no financiera por parte de grandes empresas y grupos. La transposición de esta Directiva en la Ley 11/2018, obliga a rendir cuentas a sociedades con más de 500 empleados (250 a partir de enero de 2021), entidades de interés público y aquellas que cumplan con dos de los siguientes criterios durante dos años consecutivos: activo superior a 20.000.000 €, cifra de negocios superior a 40.000.000 € o una plantilla de más de 250 empleados. Las empresas sujetas a estas obligaciones deben elaborar un informe, Estado de Información no Financiera (en adelante EINF) que cubre aspectos como el modelo de negocio del grupo, medio ambiente, recursos humanos, derechos humanos, lucha contra la corrupción y soborno, así como otros temas como la fiscalidad.

Sin embargo, desde la aprobación de la ley 11/2018, se ha evidenciado que la información publicada por las empresas no es homogénea ni comparable entre sí, ya que la ley indica qué aspectos deben ser reportados, pero no establece una metodología clara para hacerlo.

En particular, la Comisión Europea (2020) ha identificado algunos problemas en los EINF entre los que destaca que existe una falta de información pública disponible sobre cuestiones de sostenibilidad relacionadas con las actividades empresariales, lo que resulta en una escasez de este tipo de datos en el mercado. En concreto se pone de manifiesto que la información no financiera proporcionada no es suficientemente comparable ni fiable, las empresas no proporcionan toda la información no financiera que los usuarios consideran necesaria, y muchas empresas informan sobre aspectos que los usuarios consideran irrelevantes.

Precisamente estos problemas son los que motivan la realización de este trabajo, y determinan los dos objetivos de este:

Por un lado, poner de manifiesto que efectivamente la información aportada en los EINF no resulta comparable ni homogénea analizando los informes presentados por las dos empresas que lideran en Canarias un sector tan importante para la sostenibilidad como es el del transporte marítimo de pasajeros de gran relevancia para el desarrollo social y económico de nuestras islas.

Por otro lado, se propone una alternativa metodológica para la elaboración de los EINF, recurriendo a un nuevo marco normativo de los permitidos por la ley, con origen en España, el

propuesto por la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA). Dicho marco normativo a priori podría ofrecer una mayor comparabilidad de la información no financiera, lo cual nos permitiría reelaborar la información de los EINF de las empresas objeto de estudio para poder obtener conclusiones sobre la sostenibilidad de estas en su aspecto social, económico y medioambiental.

La metodología empleada en el trabajo se basa en el estudio del caso para lo cual se procede a la recopilación y análisis pormenorizado de las cuentas anuales y los EINF de las dos empresas referentes en el sector de transporte marítimo de pasajeros en Canarias y la elaboración de los diferentes indicadores que forman parte del modelo de AECA.

El trabajo se estructura de la siguiente forma. En el segundo capítulo se aborda una revisión del concepto y otras cuestiones importantes sobre el Estado de Información No Financiera. En el tercer capítulo se exponen las principales cifras sobre el sector del transporte marítimo en Canarias como marco para entender la situación de las empresas representativas cuyos informes son objeto de estudio en esta memoria, así como una referencia a la importancia de la sostenibilidad en este tipo de entidades. El cuarto capítulo se centra en el análisis de los EINF de ambas empresas para el último año disponible, 2021 para poner de manifiesto por un lado el contenido de estos en lo que se refiere a los tres pilares de la sostenibilidad, medioambiente, sociedad y aspectos económicos y por otro lado para mostrar las evidentes diferencias en el contenido de ambos informes y por lo tanto la falta de comparabilidad de estos, pese a cumplir con la normativa vigente. En el quinto capítulo se explica y se aplica un marco normativo diferente para la elaboración de lo EINF propuesto por AECA que plantea la elaboración de un cuadro integrado de indicadores comparables entre ambas entidades. Se elaboran dichos indicadores haciendo uso de la plataforma Integrated Suite lo que permite obtener conclusiones sobre la sostenibilidad de las empresas de transporte marítimo de pasajeros en Canarias que se muestran junto con el resto de las conclusiones relativas al contenido del EINF en el capítulo seis.

1. EL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA.

En este capítulo se aborda una revisión del concepto y otras cuestiones importantes sobre el Estado de Información No Financiera

1.1. CONCEPTO

El Estado de Información No Financiera (EINF) es un informe que las sociedades que cumplan con determinados requisitos deben presentar anualmente. Este, suministra información sobre el desempeño de una empresa en áreas que no están relacionadas directamente con su situación financiera. Este documento se centra en aspectos sociales, medioambientales y de gobernanza.

1.2. NORMATIVA

El origen del estado de Información No Financiera surgió en el seno de la Unión Europea mediante la publicación de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos.

La Directiva sobre Información no Financiera fue transpuesta al Ordenamiento Jurídico español por el RDL 18/2017, estableciendo la obligación de presentar el EINF a las sociedades que: (i) tuviesen la consideración de “entidades de interés público” de conformidad con la legislación de auditoría de cuentas; y (ii) formularan cuentas consolidadas.

El 29 de diciembre de 2018 entró en vigor la Ley 11/2018 que modificó determinadas disposiciones de la LSC y del CCom/1885 en materia de información no financiera y de diversidad. En comparación de RDL 18/2017 que la precedía, la Ley 11/2018 suprime el hecho de que, las empresas obligadas a presentar el EINF omitan información referente a acontecimientos inminentes o que estén siendo objeto de negociación cuando el órgano de administración considere que su divulgación podría suponer un perjuicio grave para la posición comercial del grupo.

De este modo, las empresas que reunieran los siguientes requisitos estarían obligadas a formular el EINF. Cabe destacar que, según el art. 49.5 CCom/1885, las sociedades que dejen de cumplir durante dos ejercicios consecutivos algunos de estos requisitos, cesarán en la obligación de elaborar el EINF

- a) Que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio sea superior a 500.
- b) Que o bien, tengan la consideración de entidades de interés público de conformidad con la legislación de auditoría de cuentas, o bien, durante dos ejercicios consecutivos reúnan, a la fecha de cierre de cada uno de ellos, al menos dos de las circunstancias siguientes:
 1. Que el total de las partidas del activo consolidado sea superior a 20.000.000 de euros.
 2. Que el importe neto de la cifra anual de negocios consolidada supere los 40.000.000 de euros.
 3. Que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio sea superior a doscientos cincuenta.

En la Ley 11/2018 también tiene en cuenta la obligación de elaborar el EINF consolidado a la sociedad dominante después de los dos primeros ejercicios sociales desde la constitución del grupo, incluyendo a todas sus filiales y para todos los países en los que opera, cuando en el cierre del primer ejercicio se cumplan, como mínimo, dos de las tres circunstancias mencionadas en el apartado b), siempre que al cierre del ejercicio también se cumpla el requisito mencionado en el apartado a).

De conformidad con el art. 49.6 CCom/1885, el EINF debe incluir toda la información indispensable para comprender la evolución, los resultados y la situación del grupo, y el impacto de su actividad sobre cuestiones medioambientales y sociales, respeto de los derechos humanos y a la lucha contra la corrupción y el soborno, además de las relativas al personal.

Adicionalmente, la Ley 11/2018 prevé un régimen transitorio en virtud del cual, transcurridos 3 años desde la entrada en vigor de la Ley 11/2018 dispuesto en los apartados 49.5 b) del Código de Comercio y 265.5b) del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la obligación de presentar el EINF se aplicará en todas aquellas sociedades que cumplan con los siguientes requisitos, que son los que se aplican actualmente:

1. Que el número medio de trabajadores empleados durante el ejercicio social en cuestión sea de más de 250 (en vez de 500); y

2. Que o bien tengan la consideración de “entidades de interés público”, o bien reúnan durante, al menos, dos ejercicios consecutivos, a la fecha de cierre de estos, al menos una de las dos (en vez de dos de las tres) circunstancias siguientes:
 - a) Que el total de las partidas del activo consolidado sea superior a 20.000.000 de euros.
 - b) Que el importe neto de la cifra anual de negocios consolidada supere los 40.000.000 de euros.

Para concluir, cabe destacar que la Ley 5/2021 ha corregido el apartado 6 del art. 49 del CCom/1885 (referente a las cuestiones mínimas que debe incluir el EINF) incluyendo un párrafo denominado “Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal”

Según el artículo primero de la Ley 11/2018 que modifica el apartado 6 del artículo 44 del Código de Comercio, los Administradores de la sociedad tienen la responsabilidad de formular el EINF en el plazo máximo de tres meses contados a partir del cierre del ejercicio social y, por ende, responderán de la veracidad de estos. En esta Ley también se especifica que, si faltará la firma de alguno de los administradores, se señalará en los documentos en que falte, justificando su causa.

Según dispone el apartado 9 del artículo 49 del Código de Comercio que fue incluido por Ley 11/2018 en el artículo 1, el público deberá tener fácil acceso en el sitio web de la sociedad donde tendrá disponible el EINF de forma gratuita, en los seis meses siguientes a la fecha de finalización del año financiero y durante cinco años.

1.3. CONTENIDO DEL EINF

Tal y como se establece en el artículo 1 de Ley 11/2018 que modifica el artículo 49 del Código de Comercio. El Estado de Información No Financiera, incluirá:

- a) Una breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.
- b) Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá los procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.
- c) Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia.
- d) Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de estos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.
- e) Indicadores clave de resultados no financieros que sean pertinentes respecto a la actividad empresarial concreta, y que cumplan con los criterios de comparabilidad, materialidad,

relevancia y fiabilidad. Con el objetivo de facilitar la comparación de la información, tanto en el tiempo como entre entidades, se utilizarán especialmente estándares de indicadores clave no financieros que puedan ser generalmente aplicados y que cumplan con las directrices sobre la divulgación de información no financiera (2017/C 215/01). en esta materia y los estándares de Global Reporting Initiative, debiendo mencionar en el informe el marco nacional, europeo o internacional utilizado para cada materia. Los indicadores clave de resultados no financieros deben aplicarse a cada uno de los apartados del estado de información no financiera. Estos indicadores deben ser útiles, teniendo en cuenta las circunstancias específicas y coherentes con los parámetros utilizados en sus procedimientos internos de gestión y evaluación de riesgos. En cualquier caso, la información presentada debe ser precisa, comparable y verificable.

Según el artículo primero de la Ley 11/2018 que modifica el Código de Comercio. El estado de información no financiera consolidado incluirá además información significativa sobre las siguientes cuestiones:

I. Información sobre cuestiones medioambientales:

Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad, los procedimientos de evaluación o certificación ambiental; los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales; la aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.

- Contaminación
- Economía circular y prevención y gestión de residuos
- Uso sostenible de los recursos
- Cambio climático.
- Protección de la biodiversidad

II. Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal:

- Empleo
- Organización del trabajo
- Salud y seguridad
- Relaciones sociales
- Formación
- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Igualdad

III. Información sobre el respeto de los derechos humanos:

Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil.

IV. Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno:

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno; medidas para luchar contra el blanqueo de capitales, aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.

V. Información sobre la sociedad:

- Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible
- Subcontratación y proveedores
- Consumidores
- Información fiscal

También, deberá añadir cualquier otra información que sea significativa.

1.4. MARCO NORMATIVO

En este sentido dado que no existen unas normas europeas en materia de información no financiera y tal y como se puede ver en el apartado e) anterior, la Ley 11/2018 permite flexibilidad al respecto. La comunicación de la Comisión Europea 2017/C 215/01 proporciona un listado de marcos normativos nacionales, de la UE e internacionales, como los expuestos a continuación. En cualquier caso, en nuestro país el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) recomienda que se incluya una tabla donde se detallen de manera clara todos los contenidos materiales precisados por la Ley junto con los correspondientes apartados del marco de referencia:

- CDP Driving Sustainable Economies.
- La Junta de Normas de Divulgación del clima.
- La Iniciativa Mundial de Presentación de Informes.
- International Integrated Reporting Framework.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).
- La Junta de normas de Contabilidad Sostenible (Sustainability Accounting Standards Board)
- GRI Sustainability Reporting Standards
- Norma ISO 26000 de la Organización Internacional de Normalización.
- Guía para la elaboración del informe de gestión de las entidades cotizadas.
- Sistema de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS).

Adicionalmente a estos marcos normativos en España la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) ha elaborado el modelo AECA de información integrada IRM-FESG referenciado por la ley y admitido por la Comisión Nacional del Mercado de Valores y el ICAC y pone a disposición del público una plataforma denominada Integrate Suite que permite elaborar el EINF.

Recientemente la Unión Europea elaboró un marco normativo europeo con el objetivo de solucionar las limitaciones en la normativa de presentación de los EINF que es la Directiva sobre informes de sostenibilidad (CSRD) que modifica la Directiva de Divulgación No Financiera (NFRD). Las empresas deberán cumplir, además, de con las obligaciones de información de la directiva CSRD con las previstas en el art. 8 del Reglamento de Taxonomía (2020/852/UE) y el Reglamento Delegado (2021/2178/UE)

La CSRD es una nueva ley cuyo objetivo es potenciar el alcance de la información sobre la sostenibilidad, ampliando el ámbito de aplicación de la NFRD y que regula los requisitos para la elaboración de memorias de sostenibilidad en la UE suponiendo un avance en relación con las actuales carencias y limitaciones para elaborar las memorias de sostenibilidad. Esta nueva legislación de la UE obliga a las empresas, tanto grandes como pequeñas, a informar sobre sus actividades de impacto ambiental y social. También destacar que, se aplica a las grandes empresas, incluyendo las que se rigen por la NFRD, así como también a las PYMES y grandes

empresas de interés público. Del mismo modo se aplica a todas las empresas europeas que cotizan en bolsa, excepto las microempresas

Las empresas que presentaban NFRD incluían información sobre medio ambiente, responsabilidad social laboral, derechos humanos, etc. Sin embargo, la CSRD se rige por la doble materialidad, es decir, evalúa el riesgo de sostenibilidad que afecta a la empresa y su impacto en la sociedad y medio ambiente.

Destacar que, las empresas que estaban obligadas a informar según la NFRD serán de las primeras con la CSRD, que se implantará a partir del 1 de enero de 2025 sobre los datos de 2024. Por otro lado, otras grandes empresas que no estaban sujetas informarán a partir de 2026 sobre los resultados de 2025. Por último, las PYME no comenzarán a informar hasta el 1 de enero de 2027 sobre los resultados de 2026.

1.5. AUDITORÍA Y VERIFICACIÓN

El artículo 5 de la Ley de Auditoría de Cuentas establece que el auditor deberá dar una opinión referente a si el contenido y la presentación del informe de gestión dan cumplimiento de la normativa que resulta de aplicación. Sin embargo, la Directiva 2014/95/UE por la que modifica la directiva 2013/34/UE determina que no se aplique el artículo 5 de la Ley 22/2015 de 20 de julio de Auditoría de Cuentas con respecto al alcance del trabajo del auditor sobre el informe de gestión y el EINF ya que, el auditor sólo deberá verificar que el citado estado de información no financiera (individual o consolidado) se encuentre incluido en el informe de gestión, o en su caso, haya reflejado en éste que se ha presentado por separado y en caso de que no fuera así, lo especificará en el informe de auditoría. Del mismo modo, queda estipulado también en el Real Decreto-ley 18/2017 y la Ley 11/2018. Esta disparidad entre normativas ha sido objeto de aclaración en la Consulta 2 de Auditoría del BOICAC No 113 (ICAC, 2018), en la cual incluye también unos modelos de redacción del apartado del informe de auditoría que trata sobre el informe de gestión, distinguiendo dos niveles de revisión dentro del mismo: un nivel específico relativo a la información no financiera y un nivel general relativo al resto de información incluida en el informe.

El artículo 49.6 del Código de Comercio exige que el verificador sea independiente y que tenga capacidad para llevar a cabo servicios de verificación de información no financiera por ello está facultada, cualquier persona o entidad que disponga de los conocimientos necesarios para ejercer tal función, y sea ejercida de forma independiente con respecto a la entidad cuya información es objeto de verificación. A este respecto la Consulta 1 de Auditoría en el BOICAC No 117 (ICAC, 2019), determina que el auditor podría realizar la verificación, puesto que no se vería afectada su independencia y además la información a revisar es similar a aquella que se incluye en el informe de gestión que tiene la obligación de auditar.

2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LA SOSTENIBILIDAD

En este capítulo se muestran las principales cifras sobre el sector del transporte marítimo en Canarias como marco para entender la situación de las empresas representativas cuyos informes de información no financiera son objeto de estudio en esta memoria, así como una referencia a la importancia de la sostenibilidad en este tipo de entidades.

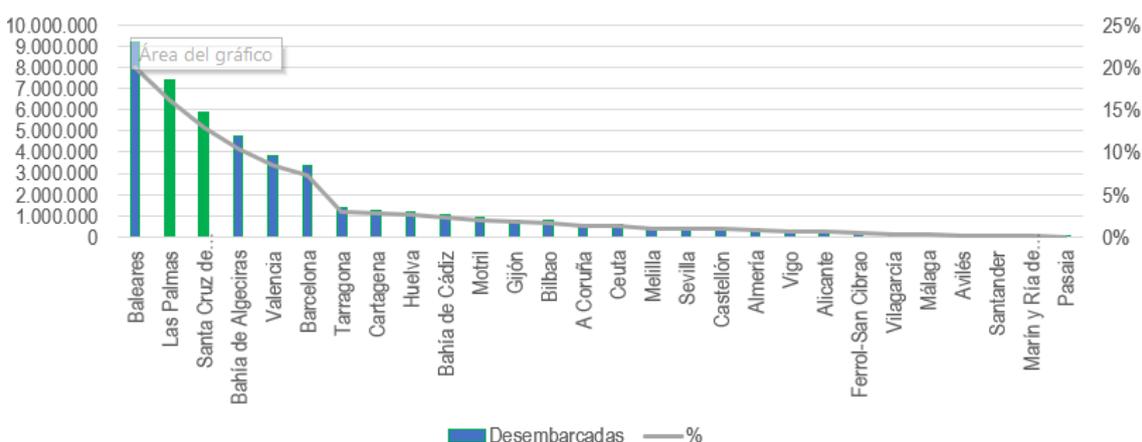
2.1. EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN CANARIAS

El Sistema Portuario Español está conformado por 46 puertos de interés general, gestionado por 28 autoridades portuarias. En Canarias, existen dos: La Autoridad Portuaria de Las Palmas y La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas gestiona 5 Puertos del Estado, el Puerto de Las Palmas, de Arinaga y de Salinetas, en Lanzarote el Puerto de Arrecife y en Fuerteventura el Puerto del Rosario. A su vez, La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife gestiona el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de la Gomera y el Puerto La Estaca del Hierro.

Según se observa en el Gráfico 1, respecto al tráfico marítimo de mercancías en Canarias, la Autoridad Portuaria de Las Palmas cerró el año 2021, posicionándose como la segunda del país con más mercancía desembarcada procedente del resto de España, siendo receptor de 7,4 millones de toneladas de mercancía. Por su parte, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife recibió 5,9 millones de toneladas procedentes del resto de España.

Gráfico nº1: Mercancía desembarcada por las Autoridades Portuarias procedentes de España 2021.



Fuente: Elaboración propia a través de los datos extraídos de la web de Puertos del Estado (2023)

En relación con el transporte de pasajeros entre islas, Naviera Armas y Fred Olsen son las compañías que cuentan con rutas regulares que conectan las islas. Los puertos más utilizados son el puerto de Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos y el de Las Palmas de Gran Canaria.

Estas empresas reúnen los requisitos para presentar el EINF, por lo que analizaremos brevemente la situación económica de estas, así como su evolución.

Según puede verse en la Tabla 1, Fred Olsen ha experimentado un crecimiento significativo en sus activos totales en los últimos cuatro años, registrando un aumento del 39,62% desde 2018. A pesar de un descenso en sus ventas del 14,86% en 2020 -un efecto directo de la pandemia-, ha logrado un crecimiento general del 4,27% en su Importe Neto de la Cifra de Ventas (INCV) desde 2018. En cuanto a su rentabilidad económica, aunque fluctuó desde un máximo del 9,52% en 2018 a un mínimo del 2,84% en 2020, ha mostrado signos de recuperación con un aumento al 6,12% en 2021. Tras reducir su plantilla en un 47,73% en 2020, la empresa ha mostrado una notable recuperación en 2021, aumentando su plantilla en un 21,47% respecto al año anterior.

Por otro lado, según la Tabla 1 Naviera Armas también ha incrementado su activo total en un 40,51% desde 2018, a pesar de una disminución en sus ventas del 9,92% durante el mismo periodo. Esta compañía ha atravesado por dificultades notables, con una rentabilidad económica negativa en tres de los cuatro años analizados y un descenso del 36,33% en su fuerza laboral en 2020. No obstante, hay signos claros de recuperación en 2021, con un aumento del 11% en sus ventas y un incremento del 29,49% en su número de empleados con respecto a 2020.

Tabla nº1: Principales indicadores Económicos de Fred Olsen y Naviera Armas

| AÑOS | EMPRESAS | Total de Activo (€) | Importe neto Cifra de Ventas (€) | Resultado del ejercicio (€) | Rentabilidad económica | N.º de empleados |
|-------------|-------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------|
| 2018 | FRED OLSEN | 280.492.325 | 164.292.657 | 26.742.430 | 9,52% | 1479 |
| | ARMAS | 759.458.563 | 186.014.860 | -5.616.664 | -1,04% | 735 |
| 2019 | FRED OLSEN | 322.359.594 | 194.790.896 | 15.831.567 | 4,95% | 1117 |
| | ARMAS | 846.261.775 | 189.566.399 | 16.388.328 | 2,20% | 502 |
| 2020 | FRED OLSEN | 374.672.726 | 139.871.369 | 10.515.060 | 2,84% | 773 |
| | ARMAS | 837.677.134 | 150.964.302 | -102.527.354 | -12,55% | 468 |
| 2021 | FRED OLSEN | 391.616.258 | 171.302.134 | 23.936.333 | 6,12% | 939 |
| | ARMAS | 1.067.088.422 | 167.568.992 | -34.474.504 | -2,02% | 606 |

Fuente: Elaboración propia a través de los datos extraídos de la base de datos SABI

En términos generales, podemos afirmar que, a pesar de las dificultades impuestas por la pandemia, estas dos empresas han mostrado una resiliencia notable. Ambas han mantenido un crecimiento sostenido de sus activos totales y han empezado a recuperar sus niveles de ventas y empleo en 2021. Esto pone de relieve su importante papel en el desarrollo económico del Archipiélago, generando empleo y contribuyendo al turismo, que está en pleno proceso de total recuperación tras los desafíos de los últimos años. Esta apreciación se ve confirmada al analizar el tráfico de pasajeros de los puertos canarios que figura en la Tabla 2. En primer lugar, es evidente que la pandemia de 2020 impactó de manera significativa en el tráfico de pasajeros en todas las líneas regulares. por ejemplo, el Puerto de Arrecife experimentó una disminución de más del 95% en el tráfico de pasajeros durante ese periodo.

No obstante, en 2021 se observa una clara recuperación en todas las líneas, aunque todavía no han alcanzado los niveles de 2019. El Puerto de Santa Cruz de Tenerife, por ejemplo, ha recuperado aproximadamente el 74% de su tráfico de pasajeros comparado con 2019.

En 2022, la mayoría de las líneas han superado los niveles de tráfico de pasajeros de 2019, destacando el Puerto de Arrecife que ha visto un aumento del 57% respecto a 2019. Sin embargo, hay excepciones como el Puerto de Santa Cruz de La Palma y el Puerto de La Estaca (El Hierro), donde el tráfico de pasajeros en 2022 aún está por debajo de los niveles de 2019. La línea con el mayor tráfico de pasajeros en 2022 es el Puerto de Los Cristianos, con 2.001.834 pasajeros, seguido de cerca por el Puerto de Santa Cruz de Tenerife con 1.727.077 pasajeros.

Tabla nº2: Evolución del transporte marítimo de pasajeros en Canarias 2018-2022.

| Años | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|
| Pasajeros en línea regular | | | | | |
| Puerto de Arrecife | 111.718 | 109.355 | 9.469 | 196.371 | 122.605 |
| Puerto del Rosario | 44.238 | 43.777 | 3.705 | 39.757 | 41.090 |
| Puerto de La Luz y Las Palmas | 1.488.004 | 1.123.866 | 78.184 | 1.278.637 | 1.209.164 |
| Puerto de Salinetas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Puerto de Arinaga | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Puerto de Santa Cruz de Tenerife | 1.727.077 | 1.232.398 | 77.338 | 1.664.843 | 1.548.210 |
| Puerto de Los Cristianos | 2.001.834 | 1.568.495 | 79.235 | 1.970.455 | 1.934.192 |
| Puerto de Granadilla | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Puerto de San Sebastián de La Gomera | 1.206.342 | 911.023 | 51.572 | 1.391.116 | 1.360.185 |
| Puerto de Santa Cruz de La Palma | 404.641 | 474.648 | 19.188 | 269.173 | 267.467 |
| Puerto de La Estaca (El hierro) | 164.914 | 151.636 | 8.781 | 166.407 | 147.178 |

Fuente: Elaboración propia a través de los datos extraídos del ISTAC (2023)

En resumen, aunque la pandemia tuvo un impacto significativo en el tráfico de pasajeros en todas las líneas regulares en 2020, ha habido una recuperación impresionante en 2021 y 2022. Un aumento en el número de pasajeros puede indicar un aumento en el turismo, lo que a su vez puede tener un impacto positivo en las ventas de las empresas de transporte marítimo y, en general, en la economía de las islas. Todavía hay desafíos por delante, pero la tendencia positiva es un indicativo alentador para la industria del transporte marítimo en la región.

2.2. LA SOSTENIBILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Uno de los objetivos del presente trabajo es analizar la sostenibilidad de las empresas más importantes de transporte marítimo en Canarias. La adopción de prácticas sostenibles y la búsqueda de soluciones innovadoras permiten a estas empresas adaptarse a los cambios regulatorios, las nuevas tecnologías y las demandas del mercado, asegurando su viabilidad a largo plazo. Concretamente es importante que las empresas de transporte marítimo de pasajeros sean sostenibles por varias razones, destacando las siguientes:

Impacto ambiental: El transporte marítimo de pasajeros puede tener un impacto significativo en el medio ambiente, principalmente debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire y el agua, el ruido subacuático y la generación de residuos (EMSA, 2021). En su informe la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) sobre el impacto medioambiental del tráfico de buques en Europa que proporciona resultados relevantes. Este informe refleja cómo el tráfico marítimo es el responsable del 13,5% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la Unión Europea. A pesar de esto, el transporte marítimo junto con el

transporte por ferrocarril tiene las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) más bajas por kilómetro y unidad transportada.

- Contribuyendo al calentamiento global. La adopción de prácticas sostenibles en estas empresas, como el uso de combustibles más limpios, la gestión adecuada de los residuos y la reducción de emisiones, contribuye a mitigar su impacto ambiental y a preservar los ecosistemas marinos.
- Cumplimiento de regulaciones y normativas: Las empresas de transporte marítimo de pasajeros deben cumplir con las regulaciones y normativas ambientales establecidas por las autoridades marítimas y los organismos internacionales. El incumplimiento de estas regulaciones puede resultar en sanciones y dañar la reputación de la empresa. Al adoptar prácticas sostenibles, las empresas se aseguran de cumplir con los requisitos legales y de mantener una operación responsable.
- Exigencias de los clientes: Cada vez más, los consumidores están mostrando una mayor preferencia por empresas sostenibles y están tomando decisiones de compra basadas en consideraciones ambientales y éticas. Las empresas de transporte marítimo de pasajeros que demuestren su compromiso con la sostenibilidad pueden atraer y retener a clientes conscientes de estos aspectos, generando así una ventaja competitiva en el mercado.
- Responsabilidad social corporativa: La sostenibilidad en el transporte marítimo de pasajeros está estrechamente vinculada con la responsabilidad social corporativa. Estas empresas tienen una responsabilidad ética y social de operar de manera responsable, minimizando los impactos negativos y maximizando los beneficios para las comunidades locales y el entorno marino en el que operan.

3. ANÁLISIS DE LOS ESTADOS DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS.

Este capítulo se centra en el análisis de los EINF de ambas empresas para el último año disponible, 2021 para poner de manifiesto por un lado el contenido de los mismos en lo que se refiere a los tres pilares de la sostenibilidad, medioambiente, sociedad y aspectos económicos. Se debe tener en cuenta que las dos empresas analizadas presentaron los EINF siguiendo el marco normativo GRI, que como indica el Observatorio de RSC (2002) en su web, es el principal estándar internacional para realizar los reportes de las organizaciones en materia no financiera y cuya misión es proporcionar un marco fiable para elaborar memorias de sostenibilidad, independientemente de su tamaño o características. A continuación, analizaremos los indicadores GRI aplicados por Fred Olsen y Naviera Armas, y además para tener una referencia sobre cuáles son los estándares GRI más utilizados por las empresas españolas añadimos las conclusiones obtenidas por Economistas sin Fronteras (2020.) en el documento sobre el informe de Información no Financiera aplicando los estándares GRI. En él se estudia cómo reportan la información no financiera una muestra representativa de empresas españolas para informar de las áreas exigidas por la Ley 11/18. Para ello, se seleccionaron una muestra de veintiocho entidades no cotizadas, veinte sociedades cotizadas no Ibex 35 y treinta y dos cotizadas del Ibex 35, que utilizan como marco normativo los estándares GRI.

3.1. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

En este apartado, tanto Naviera Armas como Fred Olsen han demostrado un compromiso significativo con el medio ambiente a través de una serie de iniciativas. Naviera Armas se ha enfocado en la reducción de la contaminación del medio acuático y terrestre, destacando su proyecto "Plastic Free" para eliminar el plástico de un solo uso, han logrado reducir 1.465.700 plásticos en 2021 y participan activamente en limpiezas de fondos marinos y playas. Además, ambas empresas han obtenido certificaciones como la ISO 14001 y han registrado su huella de carbono para comprender y cuantificar su impacto ambiental en términos de emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas les permiten identificar áreas donde implementar acciones para reducir las emisiones y mitigar el cambio climático. Por su parte, Fred Olsen ha implementado prácticas sostenibles, como la eliminación de tarjetas de embarque y la adopción de tecnología avanzada en sus nuevos trimaranes. Han logrado reducir una cantidad impresionante de plástico al año a bordo de sus barcos (6,2 toneladas) y promueven una correcta gestión de residuos. Han publicado una Guía de buenas prácticas ambientales y han llevado a cabo acciones de concienciación en colaboración con ONG para preservar la biodiversidad en su entorno. Ambas compañías muestran un enfoque proactivo en la protección del medio ambiente y la promoción de la sostenibilidad en la industria naviera. Sin embargo, es importante tener en cuenta que ninguna de las empresas incurrió en gastos para la protección y mejora del medio ambiente en 2021.

Como podemos observar en la comparación sobre los estándares utilizados por cada empresa en relación con la información sobre cuestiones ambientales de la Tabla 3, Naviera Armas proporciona más información que Fred Olsen, aplicando 23 criterios GRI de los cuales el 52% coincide con los más utilizados en este apartado según el informe y el otro 48% no. Mientras que, Fred Olsen utiliza 5 estándares de los cuales el 100% coinciden con los indicadores más utilizados, sin embargo, sólo utiliza el 18% de los mismos. Debido a esto, la comparabilidad de la información relacionada con cuestiones ambientales entre ambas empresas es limitada, cada empresa posee la información que estimaron pertinente.

Tabla nº3: Comparación de los Criterios GRI utilizados por las empresas analizadas en la información sobre cuestiones medioambientales.

| ESTRUCTURA | NAVIERA ARMAS | CRITERIO GRI | FRED OLSEN | CRITERIO GRI | GRI ESTUDIO |
|--|--|--------------|------------|--|-------------|
| INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES | - Políticas | 103-2, | | | 301-1, |
| | - Principales riesgos | 103-3, | | | 301-2, |
| | - General: Efectos anuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, en la salud y la seguridad, | 102-11, | | | 301-3, |
| | Procedimientos de evaluación o certificación ambiental, Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales, | 102-15, | | | 302-1, |
| | Provisiones y garantías para riesgos ambientales. | 102-30, | | | 302-2, |
| | -Contaminación | 201-2, | | | 302-3, |
| | - Economía circular y prevención y gestión de residuos | 102-29, | | | 302-4, |
| | - Uso sostenible de los recursos | 307-1, | | | 302-5, |
| | - Cambio climático | 302-1, | | - Gestión ambiental | 303-1, |
| | - Protección de la biodiversidad | 302-3, | | - Medidas para prevenir la contaminación | 303-2, |
| | | 302-4, | | - Economía circular, uso sostenible y prevención de residuos | 303-3, |
| | | 302-5, | | | 303-5, |
| | | 303-3, | | | 304-1, |
| | | 301-1, | | | 304-2, |
| | | 301-2, | | | 304-3, |
| | | 305-1, | | | 304-4, |
| | | 305-2, | | | 305-1, |
| | | 305-3, | | | 305-2, |
| | | 305-4, | | | 305-3, |
| | | 305-5, | | | 305-4, |
| | | | | | 305-5, |
| | | | | | 305-6, |
| | | | | | 305-7, |
| | | | | 306-1, | |
| | | | | 306-2, | |
| | | | | 306-3, | |
| | | | | 306-5 | |

Fuente: Elaboración propia y basada en Economistas sin Fronteras (2020)

3.2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL PERSONAL

En cuanto al personal, Naviera Armas cuenta con 1.641 empleados y Fred Olsen por su parte, cuenta con 1.044 de los cuales en ambas empresas el 80% tienen contrato fijo. Sin embargo, solo el 25% de los empleados son mujeres, lo que refleja una brecha de género en la plantilla. En términos de edad, el 60% de los empleados tienen entre 30 y 50 años, el 30% son personas mayores de 50 años y solo el 10% son menores de 30 años, lo que indica que las compañías tienden a contratar a trabajadores mayores de 30 años. Durante el año 2021, en Naviera Armas se producirán 26 despidos, incluyendo 2 directivos, 1 mando intermedio, 19 administrativos y 4 operarios. Mientras que, en Fred Olsen se produjeron sólo 2 despidos dónde ambos eran operarios. Las remuneraciones medias durante ese año alcanzaron los 66.840,39€ en Naviera Armas y en Fred Olsen 61.635€. Además, se llevó un cabo un total de 6347 horas de formación y 14.522 horas respectivamente.

Respecto a la información sobre los estándares utilizados por cada empresa en relación con cuestiones relativas al personal podemos observar a simple vista, en la Tabla 4, como Naviera Armas utiliza más criterios respecto a Fred Olsen, de los cuales solo el 45% coinciden con los indicadores más utilizados por las empresas españolas. Así mismo, Fred Olsen sólo sigue 10 criterios de los cuales el 70% coinciden. En general, podemos afirmar que esta área fue aquella en la que ambas empresas se adhieren en mayor medida a los criterios establecidos en el estudio

realizado por los economistas sin fronteras en 2020. Este aspecto se puede apreciar en los informes de Información No Financiera (EINF), ya que fue el ámbito en el que se puede realizar una comparación más completa debido a la similitud en la información proporcionada por Fred Olsen y Naviera Armas.

Tabla nº4: Comparación de los Criterios GRI utilizados por las empresas analizadas en la información sobre cuestiones relativas al personal

| ESTRUCTURA | NAVIERA ARMAS | CRITERIO GRI | FREDOLSEN | CRITERIO GRI | GRI ESTUDIO |
|---|---------------|----------------------------|-----------|---------------------------|-------------|
| INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL PERSONAL | | 103-2, | | | 401-1, |
| | | 103-3, | | | 401-2, |
| | | 102-35, | | | 401-3, |
| | | 102-15, | | | 402-1, |
| | | 102-30, | | | 403-1, |
| | | 102-7, | | | 403-2, |
| | | - Políticas | 102-8, | | 403-3, |
| | | - Principales riesgos | 405-1b, | - Empleo | 102-7, |
| | | - Empleo | 405-2, | - Organización de trabajo | 102-8, |
| | | - Organización del trabajo | 202-1, | - Seguridad y salud | 401-1, |
| | | - Salud y seguridad | 102-36, | - Relaciones sociales | 405-1, |
| | | - Relaciones sociales | 201-3, | - Formación | 401-3, |
| | | - Relaciones sociales | 402-1, | - Accesibilidad universal | 403-2, |
| | | - Formación | 404-2, | personas con discapacidad | 403-1, |
| | | - Accesibilidad | 405-1.b, | - Igualdad | 403-9, |
| | | - Igualdad | 102-8c, | | 403-10, |
| | | | 403-2, | | 404-1, |
| | | | 401-3, | | 404-2, |
| | | | 403-3, | | 404-3, |
| | | | 102-41, | | 405-1, |
| | | | 403-4, | | 405-2, |
| | | | 404-1, | | 406-1, |
| | | | 406-1 | | 407-1 |

Fuente: Elaboración propia y basada en Economistas sin Fronteras (2020)

3.3. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS.

En este apartado, tanto Naviera Armas como Fred Olsen demuestran su compromiso con el respeto a los derechos humanos y el cumplimiento de la normativa aplicable. Naviera Armas menciona su compromiso de dar cumplimiento a los principios de la Organización Internacional del Trabajo, promoviendo la no discriminación y evitando cualquier forma de trabajo forzoso o involuntario. Este compromiso se refleja en el desarrollo de un Código de Conducta, donde destaca que no han tenido conocimiento de incidentes relacionados con el incumplimiento de los derechos humanos en sus actividades. Por otro lado, Fred Olsen ha establecido mecanismos para garantizar el cumplimiento de la normativa interna y externa tanto por parte de sus empleados como de terceros relacionados con la compañía. Estos mecanismos incluyen un Comité de Cumplimiento Ético, encargado de asegurar el conocimiento y cumplimiento de los compromisos éticos y políticas de la compañía, así como un procedimiento de gestión de notificaciones y consultas sobre irregularidades éticas. Si bien Naviera Armas no ha proporcionado acciones formativas sobre el Código Ético y los derechos humanos a sus empleados durante el ejercicio de 2021, cada

empleado debe firmar y asumir el Código Ético de la compañía al ser contratado, y se les explica y aclara en caso de ser necesario. De esta manera, se aseguran de que existe una labor de información y difusión en este sentido. En resumen, tanto Naviera Armas como Fred Olsen muestran su compromiso con el respeto a los derechos humanos, implementando mecanismos internos y asegurándose de que los empleados están destacados con los códigos éticos de la compañía.

Respecto a la información proporcionada sobre los estándares utilizados por cada empresa en relación con el respeto de los derechos humanos en los EINF de las empresas analizadas, observando la Tabla 5 podemos afirmar que Naviera Armas utiliza 11 criterios, de los cuales solo coinciden 5 es decir, de los indicadores utilizados el 45% coinciden con los estudiados. Por otro lado, Fred Olsen a pesar de que aporta más información frente a Naviera Armas, solo utiliza 6 criterios, de los cuales 4 (66,66%) corresponden a los más utilizados por las empresas españolas. Con relación a este aspecto, es importante destacar que, si bien las empresas se ajustan en gran medida a los indicadores GRI más utilizados, proporcionaron una cantidad insuficiente de información. Esto limita nuestra comprensión acerca del compromiso de ambas empresas en la prevención de la violación de los derechos humanos.

Tabla nº5: Comparación de los Criterios GRI utilizados por las empresas analizadas en la información sobre el respeto de los derechos humanos.

| ESTRUCTURA | NAVIERA ARMAS | CRITERIO GRI | FREDOLSEN | CRITERIO GRI | GRI ESTUDIO |
|---|--|---|--|---|---|
| INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS | <ul style="list-style-type: none"> - Políticas - Principales riesgos - Derechos humanos | 103-2, 103-3, 412-2, 102-15, 102-30, 414-2, 421-1, 410-1, 102-17, 411-1, 419-1, | <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de procedimientos de debida diligencia - Medidas de prevención y gestión de posibles abusos cometidos - Denuncias por casos de vulneración de los derechos humanos - Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT | 102-16, 102-17, 412-2, 406-1, 408-1, 409-1 | 406-1, 407-1, 408-1, 409-1, 410-1, 411-1, 412-1, 412-2, 412-3, 414-2, 419-1 |

Fuente: Elaboración propia y basada en Economistas sin Fronteras (2020)

3.4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD

En este apartado, Naviera Armas presentó la información de manera más uniforme respecto a Fred Olsen. Por un lado, Naviera Armas destaca por su colaboración con diversos centros educativos a través de convenios de colaboración, aunque debido a la situación económica del grupo tras la pandemia de COVID-19, los gastos asociados a estos compromisos no fueron significativos. En cuanto a la subcontratación de proveedores, selecciona a sus proveedores en base a criterios de competencia y calidad de productos, promoviendo la colaboración con proveedores locales. En relación con los clientes, el grupo se esfuerza por ofrecer un servicio de calidad y garantizar la salud y seguridad de estos, así como de sus trabajadores. Para ello, cumple estrictamente las directrices establecidas por la normativa vigente, aplicándolas en el servicio ofrecido a los clientes. En Canarias, presentaron 1.035 reclamaciones de un total de 1.499.892 pasajeros, lo que representa un porcentaje mínimo del 0,07%. Por otro lado, Fred Olsen también lleva a cabo proyectos y acciones de apoyo a los objetivos y temáticas de las Naciones Unidas, colaborando con diferentes instituciones a nivel local y regional, como la Fundación Loro Parque y Acción contra el Hambre, entre otras. Además, promueven la contratación responsable en todas sus operaciones, trabajando con sus principales proveedores para minimizar el impacto ambiental y reducir el consumo mediante medidas de eficiencia energética. Asimismo, aseguran que, al trabajar con proveedores a nivel nacional, no existen riesgos de operaciones con proveedores que utilicen mano de obra infantil o practiquen trabajo forzado. Fred Olsen también ha realizado contribuciones económicas significativas de 364.568€ a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro.

En general, tanto Naviera Armas como Fred Olsen muestran su compromiso con diversos aspectos, desde la colaboración educativa y local hasta la responsabilidad en las relaciones con proveedores y las contribuciones a organizaciones sin ánimo de lucro.

Por último, sobre los estándares utilizados por cada empresa en relación con la información sobre la sociedad en los EINF de Naviera Armas y Fred Olsen, tal y como podemos ver en la Tabla 6 Armas utiliza 25 criterios, de los cuales 14 (56%) corresponden a los más utilizados. En cuanto a Fred Olsen, apenas utiliza 6 criterios de los cuales 4 corresponden a los más utilizados por las empresas españolas (66,66%) y 3 coinciden con los utilizados por Naviera Armas.

Tabla nº6: Comparación de los Criterios GRI utilizados por las empresas analizadas en la información sobre la sociedad.

| ESTRUCTURA | NAVIERA ARMAS | CRITERIO GRI | FREDOLSEN | CRITERIO GRI | GRI ESTUDIO | |
|--------------------------------------|---------------|--|-----------|--|-------------|--------|
| INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD | | 103-2, | | | | |
| | | 103-3, | | | | |
| | | 102-15, | | | | |
| | | 102-30, | | | | |
| | | 203-1, | | | | |
| | | 203-2, | | | | |
| | | 204-1, | | | 413-1, | |
| | | 413-1, | | | 413-2, | |
| | | 413-2, | | | 203-2, | |
| | | 203-1, | | | 204-1, | |
| | | 413-2, | | | 203-1, | |
| | | - Políticas | 413-2, | - Compromisos de las empresas con el desarrollo sostenible | 413-1, | 201-1, |
| | | - Principales riesgos | 102-43, | | 408-1, | 411-2, |
| | | - Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible | 102-13, | - Gestión responsable de la cadena de suministro | 409-1, | 414-1, |
| | | - Subcontratación y proveedores | 201-1, | | 416-2, | 414-2, |
| | | - Consumidores | 102-9, | - Gestión de la relación con los consumidores | 201-1, | 204-1, |
| | | - Información fiscal | 308-1, | | 201-4 | 407-1, |
| | | | 308-2, | | | 409-1, |
| | | | 407-1, | | | 416-1, |
| | | | 409-1, | | | 418-1, |
| | | | 407-1, | | | 416-2, |
| | | | 409-1, | | | 417-1, |
| | | | 414-1, | | | 417-2, |
| | | 414-2, | | | 207-4 | |
| | | 416-1, | | | | |
| | | 416-2, | | | | |
| | | 417-1, | | | | |
| | | 102-17, | | | | |
| | | 418-1, | | | | |
| | | 201-4 | | | | |

Fuente: Elaboración propia y basada en Economistas sin Fronteras (2020)

4. APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE AECA A LOS EINF DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS.

Con el fin de dar respuesta a la falta de comparabilidad en los EINF y para poder comparar a Fred Olsen y Naviera Armas en lo que se refiere a su contribución a la sostenibilidad, en este capítulo se explica y se aplica un marco normativo diferente al GRI para la elaboración del EINF propuesto por AECA y se plantea la elaboración de un cuadro integrado de indicadores que responda a los contenidos exigidos en la normativa de elaboración del EINF. No es abarcable por este trabajo rehacer los EINF de las dos empresas analizadas aplicando este marco normativo, pero sí al menos presentar la información analizada en los apartados correspondientes del capítulo 4 anterior.

4.1. EL MARCO NORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONTABILIDAD Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS (AECA) PARA LA ELABORACIÓN DEL EINF

La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas es una organización española que ha creado principios y normas contables desde 1964. Con el objetivo de promover la mejora de la profesión contable y de gestión empresarial en el país. AECA ha elaborado un

marco normativo para la presentación de los Estados de Información No Financiera referenciado en la Ley 11/2018 y admitido por la Comisión Nacional del Mercado de Valores, Registradores de España y el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas. y para la elaboración del mismo ha creado una plataforma online con los requisitos establecidos por la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Información Financiera y Diversidad. Integrated Suite (<https://is.aeca.es/suite/#/home>), es el nombre de dicha plataforma online que permite elaborar, publicar y verificar los EINF

El modelo creado por AECA para elaborar el EINF se denomina Cuadro Integrado de Indicadores CII-FESG y es un modelo de información integrada, compuesto por indicadores, cuantitativos y cualitativos, sobre cuestiones financieras, sociales, ambientales y de gobierno corporativo (FESG). Basado en los principios fundamentales de relevancia y concisión tiene como objetivo fundamental ofrecer una visión estratégica de la organización, así como identificar riesgos para mejorar la sostenibilidad y aumentar la confianza de los inversores, los consumidores y la sociedad en general (AECA, 2023) .

El modelo agrupa Indicadores Clave Cualitativos (KPIs) (Tabla 7) en 3 categorías: 1. El Modelo de Negocio, 2. Diligencia debida: Políticas y resultado de aplicación sobre dichas políticas y 3. Principales Riesgos. Estos indicadores se corresponden con los apartados obligatorios del modelo de EINF exigido en el artículo 1 de la Ley 11/2018.

Tabla nº7. Indicadores cualitativos del cuadro de indicadores de AECA.

| CÓDIGO | DENOMINACIÓN |
|--|--|
| 1.MODELO DE NEGOCICIO | |
| Organización y entorno | |
| CE_II_1 | Descripción de la organización |
| CE_II_2 | Descripción del entorno de la organización |
| CE_II_3 | Desafíos e incertidumbres |
| CE_II_4 | Principales cuestiones sectoriales |
| Objetivos estratégicos | |
| CE_II_5 | Objetivos y estrategias |
| CE_II_6 | Planes de asignación de recursos |
| Modelo de negocio | |
| CE_II_7 | Esquema del modelo de negocio |
| CE_II_8 | Entradas, factores productivos adquiridos y procesados |
| CE_II_9 | Actividades, procesos productivos |
| CE_II_10 | Salidas, bienes y servicios producidos |
| 2. DILIGENCIA DEBIDA: POLÍTICAS Y RESULTADO DE APLICACIÓN DE DICHAS POLÍTICAS | |
| Políticas y procedimientos de diligencia debida | |
| CE_III_1 | Política de diversidad aplicada en relación con el Consejo de Administración |
| CE_III_2 | Política en relación con la cadena de suministro |
| CE_III_3 | Política en materia medio ambiental |
| CE_III_4 | Política en cuestiones sociales y relativas al persona |
| CE_III_5 | Política en materia de respeto a los derechos humanos |
| CE_III_6 | Política en materia de lucha contra la corrupción y el soborno |
| CE_III_7 | Política sobre otros aspectos |
| 3. PRINCIPALES RIESGOS | |
| CE_IV_1 | Detección de riesgos |
| CE_IV_2 | Evaluación de riesgos |
| CE_IV_3 | Acciones que mitigan el posible efecto de los riesgos |
| CE_IV_4 | Oportunidades |

Fuente: AECA (2023)

Los Indicadores clave (KPIs) Cuantitativos los divide en 4 categorías: 1. Indicadores Financieros, 2. Indicadores Ambientales, 3. Indicadores Sociales y 4. Indicadores de Gobierno Corporativo. Precisamente estos indicadores son nuestro objetivo de estudio ya que permiten estudiar las tres vertientes de la sostenibilidad de las empresas en su aspecto social, económico y medioambiental y son los indicadores que se corresponderían con los analizados en el capítulo 4 anterior. Hemos calculado también los indicadores de gobierno corporativo y los indicadores financieros ya que también son cuantitativos, aunque en el caso de los financieros obviamente no han sido objeto de estudios en el capítulo anterior por no figurar en el EINF, pero si figuran entre los indicadores cuantitativos propuestos por AECA.

4.2. ANÁLISIS DE LA SOSTENIBILIDAD DE FRED OLSEN Y NAVIERA ARMAS A TRAVÉS DE LOS INDICADORES CUANTITATIVOS INCLUIDOS EN EL MARCO NORMATIVO DE AECA

Como ya se ha comentado, el primer grupo de indicadores, los indicadores financieros en realidad no forman parte del EINF, pero sí del grupo de indicadores cuantitativos de AECA. Por ello para calcularlos hemos acudido a las Cuentas Anuales de ambas empresas (Naviera Armas, 2021; Fred Olsen, 2021). En la Tabla 8 podemos observar cómo Naviera Armas presenta valores superiores a Fred Olsen en todos los indicadores financieros (F1 a F18) en formato numérico (ingresos, gastos de proveedores, valor añadido, remuneración a los empleados, beneficio bruto, gastos financieros, impuesto sobre beneficios, inversiones) debido lógicamente al tamaño de las empresas, Naviera Armas es más grande que Fred Olsen y opera en Ceuta y Melilla, Canarias y el Norte de África mientras que, Fred Olsen solo explota el Archipiélago Canario. De esta comparativa ya podemos extraer una primera debilidad en el modelo propuesto por AECA ya que no permite comparar las cifras debido al empleo de formato numérico en términos absolutos. En cuanto a los indicadores que se expresan en porcentaje, podemos observar como, Naviera Armas tiene un 328,15% más de endeudamiento frente a Fred Olsen, pero una rentabilidad mayor en un 20,71% y respecto a la autocartera que es el valor contable de las acciones propias, Fred Olsen supera a Naviera Armas en un 4,7%.

En cuanto a los indicadores ambientales (E1 a E9), AECA propone los indicadores a analizar y exige que sean medidos en una unidad específica, según el indicador y esto permitiría compararlos entre sí y con otras empresas. Sin embargo, el marco GRI aplicado por ambas entidades deja ambigüedad en este sentido, y las empresas ha aportado información heterogénea respecto a los mismo, empleando diferentes unidades de medida, lo que dificulta la comparación entre dichos indicadores. Como en este caso, no pudimos comparar las emisiones y residuos generados a pesar de que proporcionaban datos en sus EINF porque, utilizaban unidades de medidas diferente en los elementos. Tampoco fue posible comparar el consumo de agua ya que Fred Olsen lo proporcionó, pero, Naviera Armas no.

En el caso de los indicadores sociales (S1 a S24), podemos observar como naviera armas tiene 597 empleados más que Fred Olsen y, también, podemos observar a simple vista que ambas empresas presentan una mayoría de trabajadores masculinos en su plantilla, en el caso de Fred Olsen solo el 34% de su platilla son mujeres y respecto a Naviera Armas solo cuenta con un 27%. También podríamos destacar que Naviera Armas dispone de más trabajadores fijos que Fred Olsen (62,5%) y que este último presenta un mayor número de horas de absentismo respecto a Naviera Armas (64,6%).

En cuanto a los Indicadores de Gobierno Corporativo (CG1 a CG10), podemos observar que Fred Olsen cuenta con 6 consejeros de los cuales 1 es mujer. Mientras que, Naviera Armas cuenta con 5 de los cuales el 100% son hombres.

Tabla nº8: Indicadores cuantitativos AECA de Fred Olsen y Naviera Armas 2021

| Indicadores financieros (18) | | | | |
|--|---|----------------|-------------|---------------|
| CÓDIGO | DENOMINACIÓN | | Fred Olsen | Naviera Armas |
| Eficiencia económica | | | | |
| F1 | Ingresos | € | 171.302.134 | 474.423.000 |
| F2 | Gastos de proveedores | € | 18.857.207 | 200.277.000 |
| F3 | Valor Añadido | € | 190.159.341 | 274.146.000 |
| F4 | Remuneración a los empleados | € | 37.907.345 | 68.196.000 |
| F5 | Beneficio Bruto | € | 23.951.155 | 91.781.000 |
| F6 | Gastos financieros | € | 3.110.314 | 68.756.000 |
| F7 | Retribución de los propietarios | € | 0 | 0 |
| F8 | Impuesto sobre beneficios | € | 14.882 | 1.468.000 |
| F9 | Contribución económica a la comunidad | € | 364.568 | N/E |
| F10 | Contribución económica a la administración pública | € | 29.612.844 | 1.955.000 |
| F11 | Inversión I+D+i | € | 0 | 0 |
| F12 | Inversión total | € | 31.947.652 | 332.646.000 |
| F13 | Rentabilidad | % | 13,98 | 34,69 |
| F14 | Endeudamiento | % | 128,70 | 456,85 |
| F15 | Autocartera | % | 103,54 | 98,86 |
| F16 | Subvenciones | € | N/E | N/E |
| F17 | Inversión ambientalmente sostenible | € | N/E | N/E |
| F18 | Inversión socialmente responsable | € | N/E | N/E |
| Indicadores ambientales (9) | | | | |
| Eficiencia energética y emisiones | | | | |
| E1 | Consumo de energía | MwH | 2.819 | 2.005,66 |
| E2 | Consumo de agua | m ³ | 130.739 | N/E |
| E3 | Emisiones contaminantes Scope 1 | GEI | N/E | 489.867,99 |
| E4 | Emisiones contaminantes Scope 2 | GEI | N/E | N/E |
| E5 | Emisiones por transporte y distribución en actividades Upstream (Scope 3) | GEI | N/E | N/E |
| E6 | Emisiones por transporte y distribución en actividades Downstream (Scope 3) | GEI | N/E | N/E |
| Eficiencia gestión de residuos | | | | |
| E7 | Generación de residuos | t | N/E | N/E |
| E8 | Residuos gestionados | t | 1,39 | N/E |
| E9 | Residuos reutilizados | t | N/E | N/E |
| Indicadores sociales (24) | | | | |
| Capital Humano | | | | |
| S1 | Empleados | núm. | 1.044 | 1.641 |
| S2 | Diversidad de género de los empleados | núm. | 351 | 448 |
| S3 | Puestos de alta dirección | núm. | 7 | 2 |
| S4 | Diversidad de género en la alta dirección | núm. | 2 | N/E |
| S5 | Estabilidad laboral | núm. | 824 | 1.318 |

| | | | | |
|---|--|------|------------|-------|
| S6 | Derecho al permiso parental | núm. | N/E | 40 |
| S7 | Derecho al permiso maternal | núm. | N/E | 19 |
| S8 | Discapacidad | núm. | 16 | 12 |
| S9 | Riesgo laboral | núm. | N/E | N/E |
| S10 | Absentismo | días | 3.900 | 2.521 |
| S11 | Rotación de empleados | núm. | N/E | N/E |
| S12 | Creación neta de empleo | núm. | N/E | N/E |
| S13 | Antigüedad laboral | años | N/E | N/E |
| S14 | Formación de empleados | hrs | 14.522 | 6.347 |
| S15 | Empleados cubiertos con convenio colectivo | % | 99% | N/E |
| Capital Social | | | | |
| S16 | Regulación acerca de clientes | núm. | N/E | N/E |
| S17 | Cadena de suministro | núm. | N/E | N/E |
| S18 | Proveedores, política sobre minerales de zonas en conflicto | núm. | N/E | N/E |
| S19 | Pago a proveedores | Días | 40 | 152 |
| Derechos Humanos, anticorrupción y soborno | | | | |
| S20 | Respeto de los Derechos Humanos | núm. | N/E | 0 |
| S21 | Actuaciones en defensa del respeto a los Derechos Humanos | núm. | N/E | N/E |
| S22 | Formación en materia de lucha contra la corrupción y el soborno | hrs | 0 | N/E |
| S23 | Irregularidades en materia de corrupción y soborno | núm. | 1 | 0 |
| S24 | Actuaciones acerca de casos de corrupción y soborno | núm. | 3 | N/E |
| Indicadores del Gobierno Corporativo (10) | | | | |
| Buen Gobierno Corporativo | | | | |
| CG1 | Consejeros | Núm. | 6 | 5 |
| CG2 | Consejeros independientes | Núm. | N/E | N/E |
| CG3 | Consejeros en material de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) | Núm. | N/E | N/E |
| CG4 | Comisión ejecutiva | Núm. | N/E | N/E |
| CG5 | Comité de auditoría | Núm. | N/E | N/E |
| CG6 | Comisión de nombramientos | Núm. | N/A | N/E |
| CG7 | Reuniones del consejo | Núm. | N/E | N/E |
| CG8 | Remuneración total del Consejo | € | 93.750.000 | N/E |
| CG9 | Diversidad de género en el Consejo | Núm. | 1 | 0 |
| CG10 | Corrupción y soborno | Núm. | N/E | N/E |

Fuente: Elaboración propia basada en el marco normativo AECA

Notas: N/E: No específica (Información no proporcionada en los EINF)

Partiendo de la información contenida en los EINF de las dos entidades elaborados en el marco GRI y recopilando esa información para aplicar el marco de AECA no hemos podido hacer grandes aportaciones en lo que se refiere a su sostenibilidad, lo que ya pone de manifiesto que existe una importante diferencia entre los indicadores propuestos por los dos marcos normativos que hacen que no se pueda reutilizar la información de uno para el otro. Por ello, la información presentada por ambas empresas en sus EINF elaborados con el estándar GRI no permite conocer cuál de las dos es más sostenible en el modelo de AECA. A este respecto sólo podemos afirmar que Fred Olsen consume 813,3 Mwh más de energía que Naviera Armas.

Si la empresa formulase sus informes con el modelo de AECA podríamos tener una idea de cuál es más sostenible respecto al marco normativo utilizado en 2021 (GRI) por ambas empresas ya que, el marco de AECA se centra más en aspectos contables y financieros relacionados con la sostenibilidad, y la información contable es más fácil de comparar (que es uno de los objetivos del EINF). Aunque, si bien es cierto que la información que proporciona los EINF siguiendo el modelo AECA es más precisa frente al modelo siguiendo los estándares GRI sigue sin ser útil para algunos casos ya que, la mayoría de la información que proporciona está expresada en formato numérico y no en porcentaje lo que impide la comparación en empresas de diferentes tamaños.

5. Conclusiones

Estudiar la sostenibilidad de las principales empresas de transporte de pasajeros de Canarias en su aspecto social, económico y medioambiental ha sido el principal motivo de la realización de este trabajo final de grado. Por ello, se han analizado los EINF de las dos empresas referentes del sector por ser el informe que en la actualidad en España se da a conocer la contribución a la sostenibilidad por parte de las entidades con una doble finalidad. Por un lado, poner de manifiesto la heterogeneidad en el contenido de dichos informes pese a seguir la normativa para su evaluación. Por otro lado, tratar de homogeneizar el contenido de los EINF de ambas empresas para poder obtener conclusiones sobre su sostenibilidad.

Del cumplimiento de los objetivos anteriores se han obtenido las siguientes conclusiones:

- Efectivamente los EINF analizados de las dos empresas presentan información heterogénea pese a cumplir con la normativa de la ley 11/2018, que indica qué aspectos deben ser reportados, pero no establece una metodología clara para hacerlo. Por ello ambas entidades cumplen con aportar información sobre los apartados que obligatoriamente forman parte del EINF, destacando los siguientes aspectos relevantes:
 - El marco normativo seguido por las dos entidades para la elaboración de los EINF es el del Global Initiative Report (GRI) que son de amplia aplicación por las entidades siendo utilizados por ejemplo por el 100% de los grupos cotizados del IBEX 35 en los últimos años (Villacorta, 2022).
 - Se ha puesto de manifiesto en el trabajo que en los EINF de ambas empresas se elaboran indicadores GRI para cada uno de los apartados de obligada inclusión, pero dichos indicadores no son totalmente coincidentes entre ellas ni con los indicadores más utilizados por las entidades del Economistas sin fronteras. (2020). Por ejemplo, Naviera Armas identifica riesgos antes de analizarlos y Fred Olsen, no. Se puede observar cómo evalúan una misma información, por ejemplo: Información relacionada sobre cuestiones medioambientales, pero sin seguir un criterio que permita comparar la información entre ambas ya que cada una, informa de apartados distintos, o expone la información en medidas distintas, etc.
 - Tanto el EINF de Fred Olsen como el de Naviera Armas aparte de la información exigida por la normativa contiene información extra no exigida por la ley lo que supone una menor homogeneidad y disminuye la comparabilidad de la información entre entidades.
 - La extensión de los EINF de ambas empresas es diferente, ocupando el de Fred Olsen 69 Páginas y el de Naviera Armas 61 Páginas, pero en ambos casos nos

- parece excesiva, dificultando la búsqueda de información por parte de los usuarios.
- Fred Olsen presentó su EINF por separado mientras que, Naviera Armas lo incluyó en el Informe de Gestión. Si bien ambas opciones están permitidas por la normativa creemos que debería tenderse a incluirlo dentro del Informe de Gestión para ganar en homogeneidad.
 - En sus EINF ambas entidades incluyen una tabla de equivalencia entre los contenidos exigidos por la ley y los contenidos aportados por el marco normativo de los GRI.
 - Los EINF de ambas entidades están verificados por el auditor de las cuentas anuales, y debido a que la obligación de los auditores solo comprobar que la información proporciona concuerda con la normativa aplicable, y en caso contrario informar, se resuelve que ambos informes facilitan la información prevista en la normativa y su contenido concuerda con las cuentas anuales presentadas.
 - Incluyen demasiadas fotografías en los informes de ambas empresas, lo que hace que se extienda y parezca desordenado.
- Respecto a la sostenibilidad mostrada por ambas entidades aplicando los criterios GRI en sus EINF, destacamos los siguientes aspectos:
- Ambas compañías han realizado esfuerzos significativos para integrar prácticas sostenibles en sus operaciones. A través de la implementación de tecnologías más limpias, la adopción de políticas ambientales responsables y el compromiso con la responsabilidad social corporativa, ambas navieras han demostrado su compromiso con la protección del medio ambiente y el bienestar de las comunidades en las que operan.
 - En términos de gestión ambiental, tanto Naviera Armas como Fred Olsen han invertido en medidas para reducir su huella de carbono, como la introducción de buques de última generación con las medidas medioambientales más avanzadas del mercado, que producen emisiones sustancialmente más bajas, comparados con la antigua tecnología, y la adopción de sistemas de control de emisiones. Estas acciones han contribuido a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero ya la mejora de la calidad del aire en las zonas costeras.
 - Además, ambas compañías han implementado programas para minimizar el impacto de sus operaciones en los ecosistemas marinos, incluyendo la gestión adecuada de residuos, la protección de la biodiversidad y la colaboración con organizaciones locales y autoridades reguladoras. Asimismo, han promovido la eficiencia energética y el uso responsable de recursos naturales en sus actividades diarias.
 - En términos de responsabilidad social corporativa, tanto Naviera Armas como Fred Olsen han demostrado su compromiso con las comunidades locales a través de la creación de empleo, el apoyo a iniciativas sociales y culturales, y la promoción del turismo sostenible en las áreas en las que operan .
 - Respecto a la información relacionada con el empleo, Fred Olsen y Naviera Armas demuestran su impacto positivo en el mercado laboral y la economía

local. Ambas compañías han desempeñado un papel vital en la generación de empleo directo e indirecto, brindando oportunidades de trabajo a una amplia gama de profesionales en las comunidades donde operan.

- Si bien ambas navieras han logrado avances significativos en términos de sostenibilidad, todavía existen desafíos y áreas de mejora. Se hace necesario un seguimiento constante de sus políticas y prácticas para garantizar que continúen progresando en su camino hacia la sostenibilidad. En general, la sostenibilidad se ha convertido en una prioridad para Naviera Armas y Fred Olsen, y su enfoque en la protección del medio ambiente y el bienestar social demuestra un compromiso valioso con un futuro más sostenible para la industria naviera.
- Para intentar obtener una mayor comparabilidad del contenido de los EINF que permita obtener conclusiones sobre la sostenibilidad de las entidades objeto de estudio se aplicó un marco normativo alternativo para su elaboración al empleado por dichas entidades. Dicho marco alternativo es el de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) que propone un cuadro de indicadores tanto cualitativos como cuantitativos que cubren todo el contenido obligatorio que exige la ley para los EINF. Se han elaborado los indicadores de tipo cuantitativo propuestos por AECA que cubre los aspectos financieros, sociales y medioambientales de la sostenibilidad lo cual nos ha permitido concluir que a simple vista podemos observar que Naviera Armas muestra un mayor tamaño en comparación a Fred Olsen puesto que, sus ingresos, gastos y número de empleados son notablemente más elevados. No obstante, es importante destacar que con el modelo propuesto no podemos determinar con precisión la magnitud exacta de esta diferencia, ya que los indicadores no están expresados de forma porcentual. Debido a las disparidades en la información proporcionada en los informes no financieros de ambas compañías, no fue posible calcular todos los indicadores de manera precisa. A pesar de la extensión de los informes, no contienen la misma información ni siguen criterios uniformes de presentación. Sin embargo, entre los datos proporcionados, la información más completa y comparable se refiere a cuestiones relacionadas con el personal, lo cual permite realizar una comparación más sólida en este aspecto.
- Derivado de la aplicación de la metodología de AECA, podemos también extraer una serie de conclusiones sobre la misma:
 - Aplicando el razonamiento de Villacorta (2022) en el modelo de AECA presenta algunas desventajas relacionadas con el formato de los indicadores y es que el 93% (57/61) de los indicadores están expresados en número imposible de comparar entre empresas de diferente tamaño, mientras que únicamente el 1,6% (1/61) de los indicadores está expresado en porcentaje, lo que posibilitaría la comparación entre diferentes empresas de distintos sectores y tamaños. Solo el 3% (3/61) de los indicadores está expresado como ratio. Por tanto, hemos de señalar que la aplicación de este marco normativo de AECA no resuelve el problema de la comparabilidad de la información en la medida que habíamos esperado que lo hiciera.
 - El modelo de AECA presenta la ventaja frente al marco normativo GRI de que define muy bien los indicadores pues incluye la forma exacta de calcularlos y

aporta observaciones para homogeneizar su cálculo. Y si todas las empresas utilizaran el mismo modelo, se podría cumplir con el criterio de la Ley 11/2018 de comparabilidad que actualmente no se cumple por la ambigüedad y falta de precisión en la información requerida. También, sería más fácil de consultar ya que, es un modelo menos extenso para su comprensión y análisis.

Finalmente, a raíz del análisis realizado en este trabajo final de grado y de las conclusiones obtenidas, en la línea de Villacorta (2022) consideramos necesario realizar una serie de propuestas de mejora sobre el contenido de los EINF para mejorar su homogeneidad y comparabilidad entre entidades:

- Los EINF deberían elaborarse incluyendo sólo los aspectos exigidos por la normativa y cualquier información extra debería aportarse en otros apartados de tipo voluntario que se identifiquen claramente como tales. Derivado de lo anterior, la extensión de los EINF debería estar limitada y necesariamente más corta que la que se observa del análisis llevado a cabo.
- El contenido de los EINF debería normalizarse de forma que se establezca no solo los apartados obligatorios sino los indicadores a elaborar, indicando claramente su forma de cálculo y de dónde se obtendrían los datos para ello. Dichos indicadores deben ser elaborados en un formato que permita su comparabilidad entre entidades y a lo largo del tiempo.
- Los EINF deberían ser comprobados y evaluados por un auditor con un resultado favorable o desfavorable. Ya que, actualmente el auditor solo informa si este coincide con las cuentas anuales y si se presenta por separado o no.
- Debería estar establecido un único marco normativo para la presentación de los EINF, para que sea más sencillo ver la información y compararla con otra.

En resumen, creemos que actualmente no se le está dando la importancia que merece a la sostenibilidad empresarial ni en relación con la forma de medirla ni teniendo en cuenta el hecho de que la sostenibilidad de las empresas no solo beneficia al medio ambiente, sino que también aporta valor a la sociedad en general. Tampoco creemos que las entidades sean aún del todo conscientes de las posibilidades que tiene la mejora de su sostenibilidad en su propia gestión y en el incremento de su rentabilidad y en una mayor seguridad para sus inversores y sus clientes. Por ello es necesario visibilizar y mejorar la forma de presentar la contribución que realizan las entidades a la sostenibilidad a través de los EINF pues ahora mismo hemos constatado con los casos de las empresas de transporte marítimo de pasajeros en Canarias que existen aún algunos problemas como una falta de definición de qué aspectos hacen que una entidad sea responsable desde el punto de vista sostenible y una normativa sobre la elaboración y presentación de la información que permite una interpretación demasiado abierta que no contribuye a la homogeneización y sobre todo a la comparabilidad de la información entre entidades.

6. BIBLIOGRAFÍA

AECA (2023). Plataforma para elaborar el Estado de Información No Financiera e Información Integrada. Is AECA Integrated Suite. Recuperado el día 2 de Julio de: <https://is.aeca.es/suite#/home>

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE). Directiva 2014/95/UE del parlamento europeo y del consejo , de 22 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos. Diario Oficial de la Unión Europea L nº 330, de 15 noviembre de 2014. Recuperado el día 30 de mayo de: <https://www.boe.es/doue/2014/330/L00001-00009.pdf>

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE). Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. Recuperado el día 30 de mayo de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-17989>

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE). Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2021-5773> el día 2 de junio.

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE). Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (Art 49). Recuperado el día 30 de mayo de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627>

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE). Real Decreto-ley 18/2017, de 24 de noviembre, por el que se modifican el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. Recuperado el día 30 de mayo de: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-13643

Agencia Europea de Seguridad Marítima EMSA (2021). Informe sobre Seguridad Marítima Europea: Puntos destacados. Recuperado de: <https://www.emsa.europa.eu/tags/download/7188/4732/23.html>

Comisión Europea (2020): Inception Impact Assesment. Document Ares 580716. Recuperado el día 1 de junio de https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=PI_COM%3AAres%282020%29580716.

Consejo General de Economistas. (s.f.). Guía no financiera. Recuperado el día 8 de mayo de: https://economistas.es/Contenido/Consejo/Estudios%20y%20trabajos/Gui%C3%AFa%20no%20financiera_V13%20%282%29%20%281%29.pdf

Diario oficial de la Unión Europea. Información de la Comisión relativa a las directrices sobre la divulgación de información no financiera (2017/C 215/01). Recuperado el día 28 de mayo de: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0705\(01\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0705(01)&from=ES)

Economistas sin Fronteras (2020). La información financiera aplicando los estándares GRI. Recuperado el día 10 de junio de: <https://ecosfron.org/wp-content/uploads/2021/02/INFORME-GRI.pdf>

Fred Olsen, S.A. (2021). Cuentas Anuales de Fred Olsen, S.A. 2021. Recuperado el 15 de mayo de: https://www.grupofredolsen.es/EINF_FOSA_2021.pdf

Instituto Canario de Estadística (ISTAC) (2023). Recopilación de estadísticas de Transporte Marítimo. Recuperado el día 20 de mayo de: https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=dataset&agencyId=ISTAC&resourceId=C00017A_000013&version=1.17&multidatasetId=ISTAC:C00017A_000004#visualization/table

Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC, 2018). Consulta Auditoría 2 – BOICAC 113/2018. Recuperado el 20 de mayo, de: https://www.icac.gob.es/sites/default/files/2020-11/BOICAC_113_0318_2.PDF

Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC, 2019). Consulta Auditoría 1 – BOICAC 117/MARZO 2019. Recuperado el 20 de mayo, de: https://www.icac.gob.es/sites/default/files/2020-11/BOICAC_A_117_19_02_1.pdf

Naviera Armas, S.A. (2021) Cuentas Anuales de Naviera Armas, S.A. 2021. Recuperado el 15 de mayo de: <https://w3.navieraarmas.com/es/Documents/Cuentas-anuales-consolidadas-naviera-armas-2021.pdf>

Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa. (2002). Global Reporting Initiative. Recuperado el 20 de junio de: <https://observatoriosrc.org/global-reporting>

Puertos del Estado (2023). Estadísticas de tráfico. Recuperado el día 1 de junio de: https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx

SABI (2023). Informe estándar de Naviera Armas. Recuperado el día 20 de mayo, de: <https://sabi.informa.es/version-20230105-3378-0/Report.serv? CID=239&product=sabiinforma&SeqNr=0>

SABI. (2023). Informe estándar de Fred Olsen. Recuperado el día 20 de mayo, de: <https://sabi.informa.es/version-20230105-3378-0/Report.serv? CID=138&product=sabiinforma&SeqNr=0>

Villacorta, M. A. (2022). Propuestas para mejorar el estado de información no financiera. Revista de Contabilidad y Tributación. CEF, 475, 189-228.