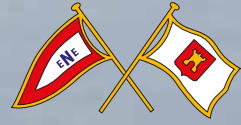


Informe Anual

2022



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.



Informe anual 2022



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.



Elcano fue constituida en 1943 por el Instituto Nacional de Industria (INI) con la denominación de Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A y debe su nombre al navegante español Juan Sebastián Elcano que en el año 1522 fue el primer marino en completar una vuelta al mundo. Si bien Elcano fue constituida con la doble vocación de constructor naval y empresa naviera, en el año 1964 escindió su actividad y desde entonces se centró en exclusiva en la actividad de transporte marítimo. La empresa permaneció en el sector público hasta el año 1997, en el que fue íntegramente privatizada. Desde entonces, la estructura accionarial permanece estable.

Indice

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EMPRESA NAVIERA ELCANO	7
CARTA A LOS ACCIONISTAS	9
FLOTA GRUPO ELCANO	10
INFORME DE GESTIÓN	12
INFORMACIÓN NO FINANCIERA	19
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS	43
INFORME DE AUDITORÍA	86



A lo largo de su trayectoria de más de 70 años, Elcano ha sido propietaria y ha operado más de 230 buques de todo tipo: cargueros, cableros, madereros, bulkcarriers, frigoríficos, petroleros, quimiqueros, LPG, LNG, etc, habiéndose labrado un reconocido prestigio como armador y operador de buques y una excelente reputación como transportista marítimo.



Consejo de Administración

Presidente de Honor

D. José Silveira Cañizares

Presidenta del Consejo de Administración

D^a. M^a del Rosario Martín Alonso

Vicepresidente y Consejero Delegado

D. Juan M. Cordeiro Rodríguez

Vocales

D. Juan Manuel Arana Arechabala

D. Constantino Méndez Martínez

D. Julio César Silveira Martín

D. José Bernardo Silveira Martín

Torre de Hércules Inversiones Corporativas S.L.U
(representada por D. Nemesio Vázquez- Monjardin Fernández)

Secretario (no Consejero)

D. Jesús Rayón Gutiérrez

Vicesecretario (no Consejero)

D. Máximo Gutiérrez Hurtado



En 2001 Elcano reforzó su presencia internacional con el establecimiento de empresas filiales en Argentina y Brasil. En el año 2000 inició un proceso de diversificación con la entrada en nuevos sectores (LNG, LPG).

Elcano se ha posicionado como el primer grupo español en transporte de carga, operando una flota de 22 buques actualmente y con una capacidad de carga total de 1.548.593 dwt.

Mientras que su filial en Brasil es la principal naviera del citado país en carga seca y la segunda en volumen de tonelaje.

CARTA A LOS ACCIONISTAS

Es para mí un honor tener la oportunidad de dirigirme por primera vez a los accionistas de Grupo Elcano para presentarles el Informe Anual de la Compañía correspondiente al ejercicio social del año 2022.

El pasado año ha sido un ejercicio nuevamente complejo, en el que hemos afrontado importantes retos y tensiones, tanto en el ámbito puramente económico como en el de la política internacional, que persisten en la actualidad.

A pesar de ello, las fortalezas del Grupo, el esfuerzo y dedicación de todos nuestros trabajadores y directivos, y la confianza de nuestros accionistas, financiadores y clientes nos han

llevado a cerrar un ejercicio en el que hemos seguido creciendo a pesar del complicado entorno, obteniendo un resultado consolidado de 13,9 millones de dólares.

A ello ha contribuido la entrada en operación comercial durante el pasado año de los dos últimos buques de nueva construcción incorporados a la flota, los Bulkcarriers “Forte São Marcelo” y “Forte dos Reis Magos” los cuales inician un contrato de más de 20 años con uno de nuestros principales clientes. Asimismo, durante el mismo ejercicio se ha completado la desinversión en el buque más antiguo de nuestra flota de buques tanque, el “Castillo de Monterreal”.

Como es de conocimiento general, la guerra en Ucrania ha abierto una crisis que no tiene precedentes en Europa en los últimos 75 años, por lo que son muchos los retos que Grupo Elcano tiene por delante. Estoy segura, sin embargo, de que nuestro equipo humano, al que quiero expresar mi sincero agradecimiento, estará plenamente capacitado para afrontarlos con garantías de éxito, y poder así seguir contribuyendo a su desarrollo y fortalecimiento.

M^a del Rosario Martín Alonso
Presidenta del Consejo
de Administración



FLOTA GRUPO ELCANO

LAURIA SHIPPING, S.A. (Portugal)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m	Año
"Castillo de Catoira"	Bulkcarrier	173.586	2005
"Castillo de Valverde"	Bulkcarrier	173.764	2005
"Castillo de Maceda"	Chemical/Product Tanker	15.160	2007
"Castillo de Herrera"	Chemical/Product Tanker	15.077	2008

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO, S.A. (Brasil)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Forte de São Luiz"	LPG Carrier	7.866 m ³	2000
"Forte de São Marcos"	LPG Carrier	8.787 m ³	2003
"Forte de Copacabana"	LPG Carrier	8.834 m ³	2004
"Forte de São Felipe"	Bulkcarrier	83.486	2012
"Forte de São Jose"	Bulkcarrier	78.384	2013
"Forte São Marcelo"	Bulkcarrier	121.669	2021
"Forte dos Reis Magos"	Bulkcarrier	121.659	2022

EMPRESA NAVIERA PETROLERA ATLÁNTICA, S.A. (ENPASA) (Argentina)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Recoleta"	Oil Tanker	69.950	2005
"Caleta Rosario"	Chemical/Product Tanker	15.110	2008

ELCANO GAS TRANSPORT, S.A.U. (España)

Nombre	Tipo de buque	TPM	Año
"Castillo de Villalba"	LNG Carrier	138.162 m ³	2003

JOFRE SHIPPING LTD (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Santisteban"	LNG Carrier	173.887 m ³	2010

OJEDA SHIPPING LTD (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Pambre"	Asphalt Carrier	8.353	2013

IBERIAN BULKCARRIERS LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Malpica”	Bulkcarrier	119.612	2015
“Castillo de Navia”	Bulkcarrier	119.611	2015

IBERIAN TANKERS 2 LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Arteaga”	Chemical/Product Tanker	37.538	2019

IBERIAN TANKERS 3 LIMITED (Malta)

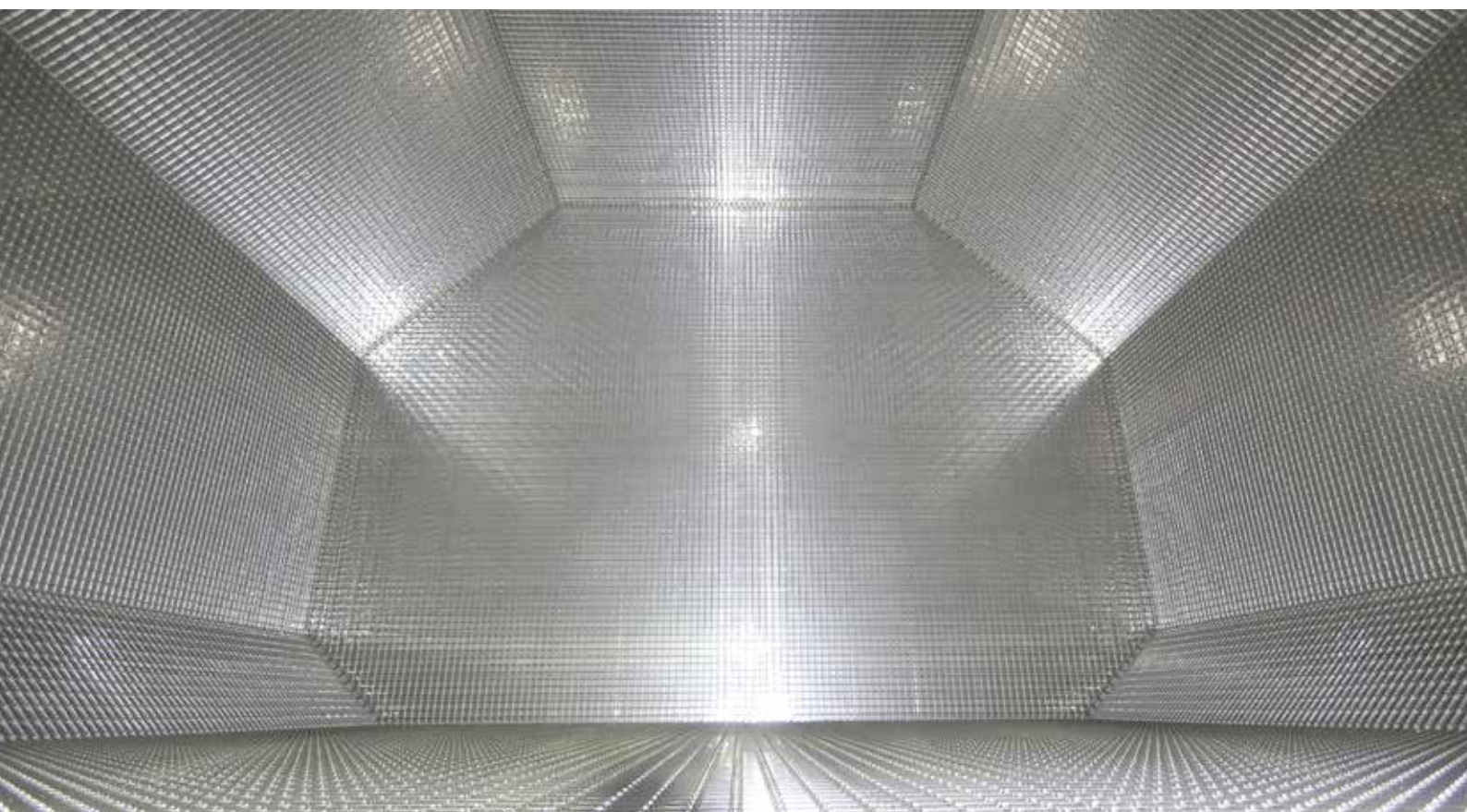
Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Tebra”	Chemical/Product Tanker	13.021	2017

MERIDA LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Merida”	LNG Carrier	178.818 m ³	2018

CALDELAS LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Caldelas”	LNG Carrier	178.804 m ³	2018



INFORME DE GESTIÓN

El 2022 ha sido un año positivo para Grupo Elcano, ya que después de dos años especialmente complicados afectados por la pandemia de Covid-19, la buena evolución de la situación epidemiológica nos permitió ir rebajando progresivamente a lo largo del año las medidas necesarias tomadas para garantizar la salud y seguridad de nuestro personal que es nuestro principal activo, lo que ha supuesto para el Grupo un ahorro en costes e inversiones adicionales asumidos en los dos años previos.

Sin embargo, las tensiones producidas por la guerra de Ucrania, la crisis energética a nivel mundial, con un gran aumento del precio de las materias primas energéticas, y las subidas de los tipos de interés de las instituciones financieras a nivel global, han provocado una incertidumbre y volatilidad de los mercados internacionales.

Aun así, a pesar de este escenario internacional, hemos sido capaces de incrementar los ingresos netos del Grupo en más de un 7% respecto a 2021, y de aumentar el resultado bruto de

explotación (EBITDA) en un 12%. Otros indicadores, como el resultado neto de explotación (EBIT) y el resultado final después de impuestos, han superado igualmente los registros del año 2021.

Nuestro foco permanente en el cliente, la estrategia de diversificación en cuanto a tipos de buques, y nuestra apuesta por priorizar las relaciones a largo plazo buscando ante todo la estabilidad y la seguridad en los ingresos, nos han permitido seguir creciendo a pesar del complicado entorno, permitiéndonos igualmente refinanciar cinco de nuestro buques con las mismas entidades financieras que nos vienen apoyando desde hace muchos años, lo cual evidencia la confianza en nuestra compañía, incluso en momentos tan complejos y de extrema limitación al crédito como la que estamos viviendo.

Estamos ante un momento histórico en el que están reajustando las diferentes piezas que componen el panorama energético internacional, debiéndose apostar por un

modelo sostenible, eficiente y seguro. Un modelo que debe ser plenamente viable y aportar impactos positivos para el medio ambiente, la seguridad, la economía y el empleo.

En todas estas actividades seguiremos guiándonos por nuestro sistema de gestión en permanente revisión y actualización, manteniendo el liderazgo en la aplicación de las mejores prácticas internacionales en materia de gestión y comprometidos con nuestros valores, que es lo que nos ha llevado hasta donde estamos actualmente y que debe seguir siendo el faro que nos guíe para hacer frente a los retos de hoy y afrontar los que, sin duda, vendrán en el futuro.

Y, sin duda, es aquí donde tengo que destacar el esfuerzo y trabajo de nuestro personal en su conjunto, así como el apoyo sostenido de nuestros accionistas, financiadores, clientes y demás partes interesadas, que con su confianza, compromiso y soporte, hacen posible continuar superando los retos que se nos presenten en el futuro.



1. Panorama general de la economía y del transporte marítimo internacional

La economía mundial en 2022 sufrió una serie de alteraciones relevantes, cuyos efectos se reforzaron mutuamente, alterando gravemente la senda de la recuperación emprendida tras la crisis de la pandemia. Hace un año identificábamos tres grandes riesgos para la economía mundial: la evolución del conflicto ruso-ucraniano, la evolución de las tensiones financieras y por último los efectos del cambio climático. Tanto la guerra como las condiciones del mercado financiero han empeorado, mientras que los efectos del cambio climático y los devastadores desastres naturales se han mantenido frente a años anteriores.

Cuando las consecuencias del COVID-19 aún afectaban a todo el mundo, la guerra en Ucrania provocó una nueva crisis. Los mercados de alimentos y energía se vieron perjudicados muy significativamente y como resultado se aceleró el proceso inflacionista haciéndolo elevado y persistente. Como reacción las autoridades monetarias pasaron a aplicar políticas agresivas de contracción monetaria con rápidos aumentos en los tipos de interés. Estas medidas, lideradas por el Departamento del Tesoro Norteamericano, aplicadas inmediatamente después en el resto de las principales economías, han tenido efectos colaterales negativos a nivel mundial, provocando la salida de capitales y depreciación de las monedas de países en desarrollo. La suma de estos efectos, tipos de interés alto, pérdida de poder adquisitivo y mayor riesgo de sostenibilidad de la deuda tanto de economías públicas como privadas, han generado una espiral de mayor incertidumbre provocando a su vez que las condiciones de financiación se hayan endurecido de manera significativa, ralentizando las perspectivas de crecimiento de la economía mundial.

En este entorno, mucho más incierto y difícil de lo inicialmente previsto, el comercio mundial se ha visto lógicamente afectado a la baja, por la reducción de la demanda, pero también por los persistentes problemas en la cadena de suministros, arrastrados desde el comienzo de la pandemia.

Durante el pasado año, el transporte marítimo se ha visto afectado por estas turbulencias, pero de una forma no homogénea entre los distintos sectores.

Por un lado, los buques especializados en el transporte de materias primas energéticas, tanto buques gaseros como buques petroleros, registraron un importante aumento de la demanda, obteniendo rendimientos económicos mayores de los esperados. Debemos buscar la causa principal de esta evolución en los efectos directos del conflicto Rusia-Ucrania y muy especialmente a las sanciones aplicadas a la exportación de productos energéticos rusos, provocando un cambio de rutas de suministro, con mayores distancias que las existentes previamente.

Por otra parte, los buques portacontenedores y los buques de carga seca han tenido un mercado muy débil, reflejo de la contracción general del consumo.

Para el 2023, se prevé que el crecimiento global se desacelere bruscamente frente a las anteriores previsiones, hasta su tercer ritmo más débil en casi tres décadas, exceptuando solo las recesiones globales de 2009 y 2020.

En concreto, las perspectivas económicas de la OCDE estiman que el crecimiento de la economía mundial estará en torno al 2% en 2023 y solo recuperará a un relativamente modesto 2,7 % en 2024. Una vez más se espera que Asia sea el principal motor de crecimiento en 2023 y 2024, mientras que Europa, América del Norte y América del Sur tendrán un crecimiento más moderado.

En resumen, las perspectivas económicas a corto plazo sin ser positivas y al igual que hace un año, estarán condicionadas por la incertidumbre que producen los riesgos de orden económico, geopolítico y medioambiental.

La evolución de estas incertidumbres condicionará la esperada reducción de los niveles de inflación, relajo de las políticas monetarias de contracción, mejora de las condiciones financieras, y si además las tensiones geopolíticas mejoran, supondrá un incremento de la demanda agregada a nivel global, crecimiento del comercio mundial y por tanto del transporte marítimo.

Por último, destacamos que con un consenso político de la inmensa mayoría de las autoridades

nacionales y supranacionales, el transporte marítimo deberá continuar durante los próximos años con su transformación para adaptarse a los nuevos requerimientos ambientales. A las regulaciones ya en vigor a nivel mundial, de manera más inmediata y concreta habrá que añadir nuevos requerimientos para favorecer la descarbonización en Europa y del resto de áreas desarrolladas. Esta transformación requerirá el esfuerzo, compromiso y determinación de todos los agentes del mercado y la satisfactoria adaptación será estratégica para el desarrollo durante las próximas décadas de nuestro sector.

Precio buques de 2ª mano de 5 años

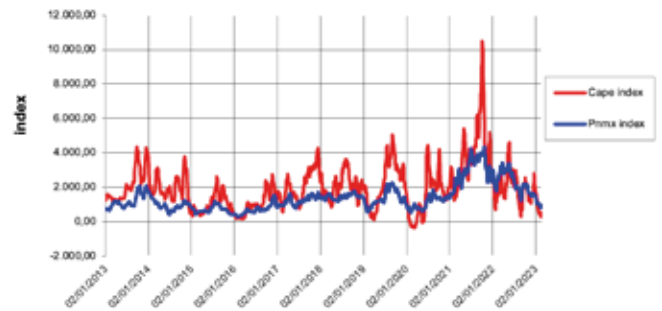


MERCADO DE CARGA SECA

El año 2022 comenzó con un sentimiento optimista sobre el mercado de carga seca, con una previsión de aumento en el comercio de graneleros en términos de toneladas-milla del 2,2%. Sin embargo, los datos finales han sido menores, descendiendo el comercio de carga seca a granel en un 1,9% (medido toneladas-milla). Esto se ha debido principalmente a la ralentización de la economía global, con una menor demanda agregada consecuencia del enfriamiento de la economía, especialmente en China por su política restrictiva al Covid-19, por la congestión portuaria, que fue disminuyendo a lo largo del año, y a las comentadas consecuencias del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania.

Por dichas razones, el volumen de mineral de hierro ha bajado un 2% en 2022. Las importaciones disminuyeron en regiones importadoras clave, como Europa, Japón y Corea del Sur, en un contexto de altos precios de la energía. Las exportaciones de Australia siguieron elevadas, mientras que las exportaciones brasileñas, sudafricanas e indias se vieron presionadas por la caída de los precios del mineral de hierro.

Baltic Exchange Capesize & Panamax Index

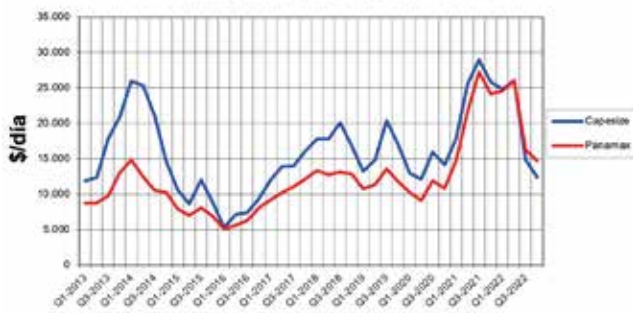


En relación con el comercio de grano, se estima que en 2022 se ha contraído un 4%, el mayor descenso en casi 20 años, debido principalmente a la reducción de volúmenes de exportación de Ucrania desde febrero, coincidiendo con el comienzo de la guerra. Por otro lado, el comercio de carbón sigue recuperándose hacia los niveles anteriores a la crisis debido al aumento de la demanda de carbón como solución al déficit energético tras la reducción de las exportaciones de gas de Rusia.

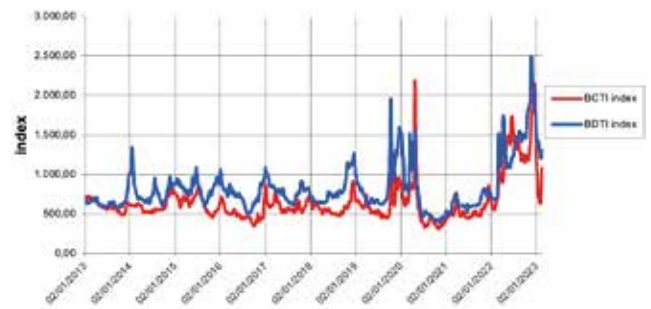
La flota total de graneleros se situó por encima de 13.000 buques, equivalente a 972 millones de toneladas y se entregaron 428 nuevos buques graneleros a lo largo 2022. Mientras tanto, se desguazaron 48 graneleros, un 9% menos que el año anterior. En cuanto a la cartera de pedidos, esta se sitúa en el 7,4% de la capacidad de la flota. También se vaticina un pequeño aumento de los desguaces a lo largo del año 2023 debido a unas condiciones de mercado más débiles y a la introducción de las nuevas normativas medioambientales, aunque persiste la incertidumbre.

La proyección para 2023 tras la reapertura de China prevé que el comercio de carga seca a granel crezca un 2% en términos de toneladas-milla, especialmente durante la segunda mitad del año con un crecimiento del comercio de carbón térmico previsto en un 2%. En lo referente al tráfico marítimo de mineral de hierro, la previsión es que se mantenga estable. Se prevé también que el comercio de grano repunte un 5%. Asimismo, para 2023 se estima un crecimiento de la flota en un 1,8% y los efectos de la nueva normativa sobre emisiones podrían reducir la oferta disponible de graneleros en torno a un 2,0-2,5% anual en 2023-2024 debido a las menores velocidades y al tiempo de adaptación.

Time-Charter Bulkcarrier 1 año



Baltic Clean & Dirty Tanker Index



MERCADO DE CARGA LÍQUIDA

La demanda de flota en el transporte de crudo y productos refinados ha aumentado considerablemente durante 2022. Este incremento se ha producido, por una parte, por un mayor volumen transportado, pero también como consecuencia del conflicto bélico en Ucrania y por las sanciones impuestas por la Unión Europea a las importaciones de crudo y productos refinados rusos. Esta última causa ha provocado un aumento significativo en la distancia media de transporte, al haber ido sustituyendo paulatinamente crudo y productos refinados rusos, por otros procedentes otras áreas geográficas:

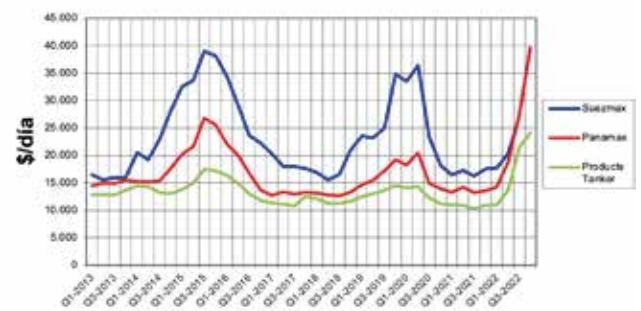
- La demanda global de crudo en 2022 fue de casi 100 millones de barriles por día, lo que supone un incremento del 2,7 % sobre el año pasado.
- En relación con la demanda de productos refinados, durante 2022 se transportaron 22,3 millones de barriles por día, un 3% por encima de los volúmenes del año anterior.

Por su parte la oferta de buques de transporte de crudo se incrementó en un 5%, llegando a un total de 425 millones de toneladas de peso muerto, mientras que la de buques de transporte de productos refinados registró un incremento menor, del entorno al 2,5%. Para 2023 se estiman crecimientos de la flota menores, para la flota de crudo un 2,0% y de apenas un 0,5% para la de productos refinados.

Con todo, y tras unos primeros meses de 2022 de fletes relativamente bajos, la recuperación de niveles a partir del segundo trimestre fue rápida, sobre todo en los tanques de producto, y en el caso de los buques de crudo en los tamaños Aframax y Suezmax. Para el 2023 se espera que los fletes sigan esta tendencia alcista debido a la baja cartera de pedidos.

Por su parte, los precios de segunda mano han registrado una subida considerable, debido a las mencionadas causas de la subida de fletes y a la baja cartera de pedidos para la construcción de nuevos buques, esperándose que en los próximos años los precios de segunda mano sigan altos.

Time-Charter Tankers 1 año



MERCADO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL)

El año 2022 supuso un aumento del 4,7% del transporte marítimo de gas natural licuado (GNL) a nivel mundial, siendo las previsiones de cara a 2023 también alcistas, con una estimación de aumento de entorno al 4%, superándose así los 900 millones de metros cúbicos transportados.

Es destacable el punto de inflexión que se vivió en Europa en 2022, como consecuencia de la guerra en Ucrania y las sanciones a las exportaciones de gas de Rusia. Como consecuencia, aumentaron en un 54% las importaciones europeas de gas por vía marítima, tras dos años de disminución. De cara a 2023 se espera un nuevo aumento, entorno al 11%, consolidando esta tendencia europea de independizarse energéticamente de Rusia. Por otro lado, y como consecuencia de ello, el transporte de GNL a Asia descendió en un 7% con respecto a 2021, destacando la reducción del 20% de China. Por su parte, Australia, Qatar y Estados Unidos son los países con mayor cantidad de GNL exportado por vía marítima,

siendo EE.UU. el país con mayor crecimiento en 2022, casi un 12%, gracias a las nuevas exportaciones a Europa. Además, se prevé que en 2023 se convierta en el mayor exportador mundial, estimándose un aumento del 8%.

Por su parte, la flota de buques de GNL llegó a las 718 unidades, produciéndose en 2022 un aumento de la capacidad de la flota de 4,4%. También se espera un aumento del 5,4% de cara a 2023. Además, en este año hay prevista la entrega de 53 nuevos buques de GNL, siendo 39 de ellos buques de entre 170.000 a 199.000 metros cúbicos. La actual cartera de pedidos de los buques metaneros equivale al 49 % de la capacidad de la flota actual. En 2022 se produjo la venta de segunda mano de 42 buques metaneros, triplicando las del año anterior. Esto se debe principalmente a buques de turbina que terminan sus contratos a largo plazo.

Como consecuencia de lo comentado y del aumento de los volúmenes transportados los rendimientos de la flota GNL aumentaron, pero

manteniéndose una alta volatilidad en el corto plazo. Del mismo modo, el precio de nueva construcción creció en un 18%.



Además, se espera que las nuevas regulaciones ambientales reduzcan la oferta de capacidad de transporte de GNL, al tener que reducirse la velocidad de los buques más antiguos. Como alternativa de empleo a los buques más antiguos y de propulsión a turbina aparecen proyectos para ser utilizados como almacenes flotantes.

2. Actuaciones de la flota del Grupo

ACTUACIONES DE LA FLOTA CAPE-SIZE

Durante la primera mitad del año 2022, nuestros buques capesize “Castillo de Valverde” y “Castillo de Catoira” continuaron cubriendo algunos viajes de mineral de hierro de cabotaje brasileño. Posteriormente, ambos buques fueron empleados en viajes de mineral de hierro de Brasil y Sudáfrica a China y a Europa, y de costa oeste a costa norteafricana; así como en viajes de carbón de Indonesia y Sudáfrica a India, y de Colombia a Turquía.

ACTUACIONES DE LA FLOTA MINI-CAPE

El buque “Castillo de Malpica” continuó con el cumplimiento de sus compromisos de transporte adquiridos con viajes de mineral de hierro en Brasil, Estados Unidos, así como viajes con briquetas de mineral de hierro de Estados Unidos a diversos destinos de Vietnam y Europa.

De la misma manera, durante el año 2022 su

gemelo “Castillo de Navia” ha combinado viajes de abastecimiento de mineral de hierro de Europa, Brasil y Canadá a Estados Unidos, con viajes con briquetas de mineral de hierro de Estados Unidos para Europa.

En el 2022 llegaron a Brasil dos nuevas unidades, construidas en el astillero chino de Dalian-Shanhaiguan. Los buques gemelos “Forte São Marcelo” y “Forte dos Reis Magos” comenzaron su contrato a largo plazo en viajes consecutivos de cabotaje brasileño, abasteciendo las necesidades de mineral de hierro de la planta siderúrgica situada en Pecem.

ACTUACIONES DE LA FLOTA PANAMAX

Los buques panamax, “Forte de São Felipe” y “Forte de São Jose” siguen cubriendo las necesidades del contrato de larga duración, transportando bauxita a lo largo del Amazonas en régimen de cabotaje brasileño, cubriendo los volúmenes del contrato y a total satisfacción el cliente.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE TANQUES DE PRODUCTOS, CRUDO DE PETROLEO Y ASFALTEROS

El buque de productos “Castillo de Trujillo” ha estado operando durante todo el año 2022 en el mercado spot con buenos resultados, debido al alza de los fletes por la situación del transporte del crudo y productos refinados anteriormente mencionado. A principios de 2023, y tomando en consideración el incremento del precio de los buques tanque de productos en el mercado de segunda mano, Grupo Elcano tomó la decisión de vender el buque, habiéndose completado la misma a finales de febrero de 2023.

Destacar también que a principios de 2022 se completó exitosamente la venta del buque “Castillo de Monterreal”, conforme a la decisión tomada a finales del ejercicio anterior.

Con la venta del buque “Castillo de Trujillo”, el Grupo deja de tener buques de productos operados en el mercado spot.

Por otro lado, el “Castillo de Arteaga” ha continuado operando principalmente en cabotaje en España cumpliendo con el contrato de fletamento a largo plazo que sirve; y por su parte, el buque “Caleta Rosario” continúa operando en Argentina bajo su contrato de fletamento, que ha sido renovado en 2022 por tres años más con su actual fletador.

En cuanto al buque petrolero “Recoleta” continúa transportando crudo en Argentina bajo un contrato de fletamento, que ha sido renovado en 2022 por dos años más con el mismo fletador.

Por último, mencionar al buque asfaltero de la flota del Grupo, el “Castillo de Pambre”, que sigue empleado en su contrato a largo plazo a satisfacción del cliente, siendo su área de operación principal la costa española y el norte de África.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE QUÍMICOS

Durante el 2022 los buques químicos, “Castillo de Maceda”, “Castillo de Herrera” y “Castillo de Tebra” han realizado su varada quinquenal. En concreto, el “Castillo de Maceda” y “Castillo de Herrera” tienen prevista la finalización de los trabajos de varada en el primer trimestre de 2023.

Estos tres buques continúan sirviendo sus contratos a largo plazo en tráfico de cabotaje brasileño.

ACTUACIONES DE LA FLOTA LPG

Durante el 2022 los buques LPG “Forte de Copacabana”, “Forte de São Luis” y “Forte de São Marcos” han continuado operando en aguas brasileñas conforme a sus contratos a plazo y a satisfacción de sus fletadores.

ACTUACIONES DE LA FLOTA GNL

La flota de cuatro buques GNL (todos con tecnología GTT), “Castillo de Villalba”, “Castillo de Santisteban”, “Castillo de Merida” y “Castillo de Caldelas”, han continuado cumpliendo con sus fletamentos a largo plazo, operando a satisfacción de sus fletadores. Destaca que la gran mayoría de sus viajes han tenido como país de carga Estados Unidos y descarga en puertos europeos.

Como excepción a lo anterior, desde noviembre de 2022, el “Castillo de Santisteban” está siendo empleado, por instrucción de su fletador, en viajes con ruta Estados Unidos – India.





FORTE DOS REIS MAGOS

3. Actividad de la Flota 2022

Durante el año 2022 se han transportado 49,8 millones de toneladas. Esta cifra supone un descenso del 15% sobre el volumen de 2021.

El comercio y tráfico marítimo mundial se ha visto afectado por la guerra en Ucrania, subida de precios de materias primas, tensiones inflacionistas e incrementos de tipos de interés, factores que han afectado al crecimiento económico mundial.

Además China, el mayor demandante de transporte marítimo, ha reducido aún más su actividad económica por los confinamientos por Covid.

La mayor reducción se ha producido en los tráficos de carga líquida, fundamentalmente de crudo. Hemos pasado de 40,6 millones en 2021 a 29,4 millones en 2022, debido a la corrección a la baja en nuestros tráficos de petróleo brasileño.

Los tráficos de productos también han disminuido al verse afectados por la venta de una unidad en enero de 2022.

En relación con la carga seca, se han transportado casi 9,5 millones de toneladas, un 3% más que en 2021, al haber mejorado sensiblemente la cantidad de mineral de hierro transportada en los tráficos de cabotaje brasileños.

Respecto a los tráficos de gas licuado, destacar que en 2022 se ha transportado 5,7 millones de toneladas, un 30% más que el año anterior, al dejar de emplearse uno de nuestros buques en operaciones de almacenamiento.

Juan M. Cordeiro Rodríguez
Vicepresidente y Consejero Delegado



INFORMACIÓN NO FINANCIERA

INTRODUCCIÓN

El presente apartado recoge con relación al ejercicio 2022 la información requerida por la Ley de Información no Financiera y Diversidad, de 28 de diciembre de 2018, y detalla los principales aspectos del modelo de negocio y gestión de riesgos de Grupo Elcano, los planes de sostenibilidad, las cuestiones ambientales, sociales y laborales, la política de respeto y promoción de los Derechos Humanos, los asuntos relacionados con la prevención de la corrupción y el soborno, y la gestión de la relación que se establece con la sociedad y sus grupos de interés.

Además, se reporta un resumen del modelo de negocio del Grupo, una descripción de las políticas en relación a las cuestiones anteriores y medidas adoptadas, los resultados de esas políticas, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones vinculados a las actividades del Grupo, la gestión de dichos riesgos e indicadores clave de resultados no financieros.

La información del ejercicio 2022 incluye no sólo a Empresa Naviera Elcano S.A. (en adelante Elcano), como cabecera de Grupo Elcano, sino también a sus filiales operativas a través de las cuales desarrolla su actividad naviera en Argentina (Empresa Naviera Petrolera Atlántica S.A., en adelante Enpasa) y Brasil (Empresa de Navegação Elcano S.A., en adelante Elcano Brasil), así como los datos de las tablas de cuestiones medioambientales, cuestiones sociales y relativas a su personal.

El estado de información no financiera ha sido elaborado conforme al estándar internacional Global Reporting Initiative en su versión Esencial, y a todos sus principios, siendo un marco de reporte recomendado por la Ley de Información no Financiera de 2018. Además, es verificado externamente por la firma independiente Moore Ibérica de Auditoría, S.L.P., entidad que también audita las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

1. MODELO DE NEGOCIO

a) DESCRIPCIÓN

No se han producido cambios con respecto al modelo de negocio por lo que podemos mantener la misma descripción e información proporcionada en ejercicios previos. Así, Grupo Elcano es un grupo empresarial especializado en el transporte marítimo internacional de materias primas a granel. Para ello gestionamos y operamos flotas de buques especializados, tanto en propiedad como contratados por tiempo o por viaje.

Transportamos principalmente materias primas, destacando en cargas líquidas el transporte de crudo y sus derivados y de productos químicos, en gases tanto gas natural licuado (GNL) como gases licuados derivados del petróleo (GLP), y por último en carga seca se realizan cargas de mineral de hierro, carbón o bauxita, entre otros.

La sede administrativa y operativa del Grupo se encuentra en Madrid, teniendo también en las compañías filiales de Brasil y Argentina centros de administración y de gestión operacional, ubicados en Rio de Janeiro y Buenos Aires, respectivamente.

Grupo Elcano opera a nivel internacional y específicamente en mercados donde aplica la protección de bandera al tráfico marítimo, como es el caso de Brasil y Argentina.

El principal objetivo de Grupo Elcano es prestar servicios de transporte marítimo a sus clientes, con el máximo nivel de seguridad tanto para los trabajadores y tripulantes como para los buques y los bienes transportados, así como con el máximo respeto al medioambiente y buscando la excelencia en la eficiencia energética.

En cuanto a los ejes de la estrategia de Grupo Elcano, podríamos identificar los siguientes:

- Seleccionar y formar a los mejores profesionales para formar parte de nuestro equipo humano, tanto en tierra como a bordo de los buques.
- Invertir en buques que incorporen los últimos avances y diseños para garantizar una máxima eficiencia y mantenerlos en perfecto estado operativo a lo largo de su vida útil.
- Selección de clientes de prestigio, siendo todos ellos grupos industriales con alta reputación, así como proveedores solventes y altamente capacitados.

- Buscar compromisos comerciales a largo plazo, que permitan la correcta planificación de los recursos para garantizar la calidad del servicio a prestar, además de evitar riesgos de la volatilidad de los mercados industriales y financieros.

Para desarrollar esta estrategia Grupo Elcano cuenta con una flota de veintitrés buques a 31 de diciembre de 2022, con una plantilla a final de año de 657 empleados, entre personal de tierra y personal de flota.

Los pilares en los que Grupo Elcano basa su estrategia son: un crecimiento prudente basado en contratos de largo plazo, la diversificación (especialización en el comercio marítimo internacional de productos a granel), los servicios orientados al cliente (conservando la excelente reputación con la que cuenta por su calidad, fiabilidad y ejecución); la aplicación de rigurosos estándares y conformidad medioambiental cuando se incorporan nuevos buques a la flota; y la consolidación del crecimiento del negocio, sin que ello no obste a que el Grupo pueda realizar inversiones estratégicas para extenderse a sectores en expansión que considere de interés.

b) POLÍTICAS Y RIESGOS

Durante el ejercicio 2022 se ha llevado a cabo la revisión periódica de su mapa de riesgos al objeto de evaluar, prevenir y/o atenuar los riesgos más relevantes a los que puede enfrentarse el Grupo en su actividad ordinaria. En el mismo sentido, se han adaptado procedimientos, elaborado y revisado mapas de procesos, fijando indicadores (más de 100 KPIs) y estableciendo planes de acción para reducir el número y/o el impacto de las incidencias producidas, todo ello con vistas a continuar con el plan de mejora continua exigido por una organización que lleva operando más de 75 años en un entorno sumamente competitivo y regulado.

El trabajo desarrollado permitió que, en 2017 Elcano, en 2019 Elcano Brasil y en 2021 Enpasa (filial en Argentina) obtuvieran la certificación ISO 14001 de Gestión Ambiental, la cual implica para estas compañías su compromiso con los siguientes indicadores:

- Reducir los costes: la norma ISO 14001 exige un compromiso con la mejora continua del Sistema de Gestión Ambiental, el establecimiento de objetivos de mejora, la ayuda a la organización de un uso más eficiente de las materias primas.
- Gestión del cumplimiento de la legislación: la certificación ISO 14001 ayuda a reducir el esfuerzo necesario para gestionar el cumplimiento legal y a la gestión de los riesgos ambientales.

- Reducir la duplicación de esfuerzos: el sistema de gestión permite integrar los requisitos de ésta y otras normas de gestión en un único sistema de negocio para reducir la duplicidad de esfuerzos y de costes.
- Gestionar nuestra reputación: la certificación ISO 14001 ayuda a reducir los riesgos asociados a cualquier coste o daño a nuestra reputación asociada a sanciones, y contribuye a mejorar nuestra imagen pública hacia nuestros clientes, nuestros proveedores, organismos reguladores y principales partes interesadas.
- Aumentar nuestra ventaja competitiva: permitiendo trabajar con las compañías que valoran a las organizaciones que son respetuosas con el medio ambiente, pudiendo ofrecer en determinados puertos reducciones de las tasas portuarias al ostentarse dicha certificación, lo que redundará en un beneficio económico directo tanto para nuestros clientes como en algunos casos para nuestro propio Grupo.

De la misma forma, desde febrero de 2019, Elcano mantiene la certificación ISO 9001, acreditando de esta forma estar en posesión y actuar conforme a un auditado y aprobado Sistema de Gestión de Calidad (SGC), el cual comprende un conjunto de normas y estándares a nivel internacional. Éstos están interrelacionados entre sí con la finalidad de cumplir las expectativas en materia de calidad que una empresa como la nuestra debe tener en cuenta para satisfacer a sus clientes. De esta forma, las actividades se planean y se controlan de modo que se trate de lograr la mayor calidad posible para satisfacer a nuestros clientes.

Con el objetivo de profundizar en el apartado de certificaciones ISO que generen valor y pongan de manifiesto, tanto interna como externamente, el buen hacer de Grupo Elcano, con su matriz a la cabeza, en diciembre de 2019 se finalizó el proceso para disponer de un Sistema Integrado de Gestión que aglutina no sólo las certificaciones ISO 14001 y 9001 anteriormente citadas, sino que se incorporaron las certificaciones ISO 45001 (Sistema de Gestión y Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 50001 (Sistema de Gestión de la Energía). Con ello, el Grupo va más allá del mero cumplimiento de las leyes y las normas que regulan las actividades que desarrolla y demuestra el interés real por el entorno donde se desarrollan sus negocios.

Por lo que respecta a la ISO 45001, la misma busca reducir los 2,78 millones de muertes relacionadas con el trabajo y los 374 millones de lesiones no mortales ocurridos en el ámbito laboral que se producen cada año, según la Organización Internacional del Trabajo (OIT),

fomentando el compromiso de nuestros empleados con la prevención de los accidentes, las enfermedades y la mejora del bienestar. De esta forma, maximizamos la productividad gestionando los perfiles de riesgo en constante evolución mediante un proceso sistemático que mantenga la salud de nuestra plantilla, reduciendo los periodos de inactividad y tratando de evitar en lo posible los accidentes.

Por último, en cuanto a la norma ISO 50001, con ella se reduce el consumo mediante un control estructurado del uso de la energía, que mejore la eficiencia energética y, por lo tanto, nos ayude a ahorrar, no sólo a nosotros, sino también a nuestros clientes. De esta forma, demostramos nuestro compromiso con la responsabilidad medioambiental mediante la garantía del cumplimiento de la legislación local en materia de energía para continuar mejorando la reputación de nuestra marca, asegurándonos que nuestro negocio funciona con una eficiencia máxima a largo plazo.

Durante el ejercicio 2022 Elcano ha renovado la certificación de las cuatro normas ISO. Elcano Brasil se encuentra en fase de preparación para la obtención de la certificación ISO 9001.

El objetivo de estos estándares y las normas internacionales es simplificar los procesos de las empresas e incrementar la calidad de los servicios y productos de uso cotidiano. A través de la mejora continua de nuestros sistemas de producción y trabajo, nos aseguramos que los servicios prestados cumplen los requisitos establecidos y son adecuados para nuestros clientes.

- Obviamente, por la propia configuración y naturaleza del negocio en el que desempeña su actividad el Grupo, con independencia del gran número de potenciales riesgos identificados en nuestra matriz, es fácil destacar que los principales riesgos a los que se enfrenta vienen vinculados a un potencial siniestro en cualquiera de nuestros buques que genere daños medioambientales graves, suponga daños severos a la carga o al buque y todo aquel que ponga en riesgo la salud e integridad de nuestros tripulantes. Con el objetivo de reducir al mínimo posible cualquiera de estos riesgos, nuestro Sistema Integrado de Gestión se centra principalmente en estos aspectos, dando como resultado unos ratios en cuanto al número de accidentes, incidentes y daños medioambientales significativamente mejores con relación a periodos anteriores y dentro de los estándares de la ILO (International Labour Organization), Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners),

- OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) and SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators), entre otros.
- Las fluctuaciones en el sector del transporte marítimo internacional, que históricamente ha mostrado un comportamiento cíclico y volátil, es uno de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, al igual que el resto de sus competidores en el sector marítimo.
- El sector del transporte marítimo internacional de mercancías es cíclico y volátil en lo que respecta a las tarifas de flete y a la rentabilidad. Las fluctuaciones de las tarifas de flete y de los valores de los buques se deben a cambios en la oferta y la demanda de capacidad de transporte de mercancías y a cambios en la oferta y la demanda de petróleo, derivados del petróleo, minerales y gas, así como de otras cargas secas y líquidas transportadas en buques. Para reducir su exposición a las fluctuaciones en los mercados de transporte marítimo, el Grupo trata de generar la mayoría de sus flujos de efectivo mediante contratos a largo plazo con fletadores de primer orden.
- Obviamente existen otra serie de riesgos, inherentes a toda actividad empresarial, especialmente la llevada a cabo en entornos internacionales que afectan al Grupo, tales como la evolución de los tipos de cambio, la inflación de los países en los que opera, las tasas de crecimiento a nivel internacional, la evolución de los precios de los combustibles y tasas portuarias, cambios regulatorios, por citar unos ejemplos, a los que el Grupo hace frente con políticas y estrategias específicas, como parte del know-how propio que le ha permitido llevar a cabo una actividad empresarial exitosa a lo largo de sus más de 75 años de historia.

Para la identificación de los riesgos de la Empresa, se han tenido en cuenta las cuestiones tanto internas como externas previamente definidas en nuestro Sistema Integrado de Gestión.

- Cuestiones internas identificadas:
 - Compromiso y Liderazgo.
 - Planificación de las estrategias de la Compañía.
 - Organización y cultura de la Compañía.
 - Definición de competencias y responsabilidades.
 - Lealtad de los empleados. Estabilidad y niveles de permanencia.
 - Cumplimiento de todos los requisitos y expectativas del cliente.

- Gestión de cambios.
- Calidad del servicio.
- Consumo de materiales.
- Gestión de la energía.
- Gestión de la seguridad.
- Cuestiones externas identificadas:
 - Obligaciones de cumplimiento (requisitos legales y normativos), relativas a la estrategia empresarial como se define en la correspondiente Política de Gestión.
 - Cambios tecnológicos.
 - Competencia a nivel internacional.
 - Condiciones del mercado.
 - Recursos naturales.
 - Necesidades potenciales de recursos humanos y conocimiento adicionales.
 - Variaciones del coste económico de las materias primas (tanto los que la empresa consume como los que transporta).
 - Riesgos de seguridad que afectan a la estrategia empresarial de la Compañía.
 - Pandemia Covid-19 que requiere redefinir sistemas de actuación a muy diferentes niveles.

Por otra parte, la compañía ha determinado las partes interesadas, así como sus necesidades y expectativas y estableciendo un sistema de gestión que incluye los procedimientos necesarios y su interacción. En este sentido, entre las partes de interés más significativas, podemos destacar las siguientes: gobierno, estados de abanderamiento y sociedades de clasificación, accionistas e inversores, clientes, proveedores, astilleros, agencias de gestión de tripulaciones, brokers marítimos, miembros de la tripulación, empleados y familiares de empleados y tripulantes, competidores, aseguradoras, brokers de seguros, mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, servicios de prevención ajenos, entidades financieras y sociedad en general junto con grupos de presión.

El marco definido tiene en cuenta estos aspectos relevantes y las obligaciones de cumplimiento de acuerdo con las normas ISO y el sistema de cumplimiento normativo de la empresa.

La Compañía ha identificado los procesos necesarios para garantizar que puede alcanzar los objetivos y resultados de su Sistema de Gestión, con el objetivo de evitar efectos indeseados y de lograr una mejora continua.

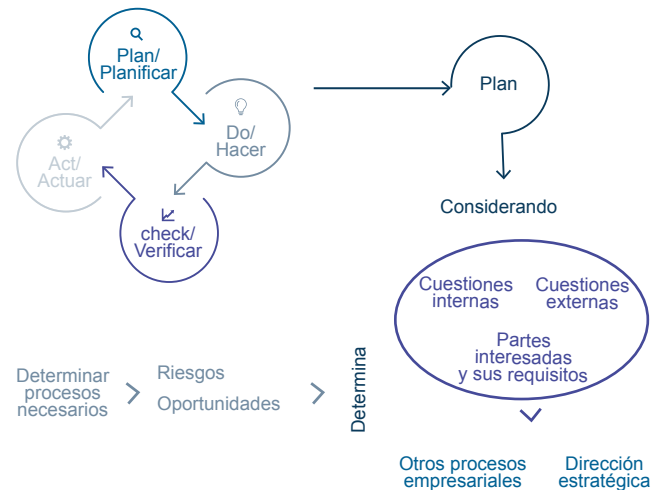
Para ello se ha tenido en cuenta la consideración de riesgos según los siguientes criterios:

- Riesgo (R):
 - Consecuencia (C): Lo que sucederá si

el riesgo de convertirse en un problema.

- Probabilidad (P): La probabilidad de que el riesgo se convierta en un problema.

- Oportunidad (O):
 - Valor (V): Lo que sucederá si la oportunidad se hace realidad.
 - Probabilidad (P): La probabilidad de que la oportunidad tenga lugar.



El Enfoque de Precaución fue introducido a través del Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la Organización de Naciones Unidas y establece que si se genera un riesgo de daño grave o irreversible, no deberá utilizarse la falta de certeza científica absoluta para posponer la adopción de medidas eficaces en función de los costes e impedir la degradación del medio ambiente. Aplicar el Principio de Precaución puede ayudar a la organización a reducir o evitar los posibles impactos negativos para el medio ambiente.

2. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

a) INTRODUCCIÓN

En su Política de Gestión, Grupo Elcano manifiesta su compromiso con la protección del medio ambiente, estableciendo entre sus objetivos:

- La prevención de la contaminación del medio ambiente, y en especial del medio marino, y la mitigación de los aspectos adversos de su actividad sobre el medio ambiente.

- Una adecuada gestión de residuos, reduciendo su producción y promoviendo la reutilización y el reciclado.
- Una adecuada gestión de los recursos energéticos para minimizar nuestro impacto sobre el medioambiente
- El compromiso de todo el personal con la política ambiental del Grupo, mediante acciones de sensibilización, comunicación y formación.

Elcano mantiene un Sistema de Gestión Ambiental, conforme a la norma ISO 14001 y un Sistema de Gestión de la Energía, conforme a la norma ISO 50001. Los Sistemas de Gestión Ambiental y de Gestión de la Energía de Elcano han sido certificados por una entidad certificadora externa. En el caso de Elcano Brasil y de ENPASA la empresa de certificación externa ha certificado el Sistema de Gestión Ambiental.

El Sistema de Gestión Ambiental y Energética está integrado en los procesos empresariales del Grupo y sus objetivos alineados con los objetivos estratégicos del mismo. Se han identificado los aspectos ambientales y de desempeño energético, a través del análisis de los procesos y actividades de la Compañía, evaluándose la significancia de los impactos que puedan tener en el medio ambiente. Los riesgos ambientales se han considerado y gestionado dentro de la gestión global de riesgos del Grupo.

b) MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL, USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS, CAMBIO CLIMÁTICO Y PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Entre las medidas que Grupo Elcano toma para cumplir con lo mencionado anteriormente destacan:

Contaminación y cambio climático:

- Monitorización del estado de los equipos y parámetros del buque que más afectan al rendimiento energético del buque.
- Mantenimiento eficiente de los equipos de a bordo enfocado a mejorar la eficiencia del buque en su conjunto, reduciendo así las emisiones.
- Aplicación de mejoras en la fase de diseño enfocadas a la eficiencia energética.
- Monitorización y análisis de los posibles modos de operación del buque de cara a la optimización energética del mismo.
- Control y seguimiento de nuestro impacto y eficiencia ambiental referente a gases de efecto invernadero.

- Instalación de equipos de última generación en cuanto a rendimiento energético y profundo estudio de nuevas tecnologías.
- Minimización del uso de equipos que generen emisiones contaminantes.
- Optimización logística de cara a reducir la carga de trabajo generada por envío de repuestos y/o técnicos.
- Recuperación de energía de las fuentes térmicas del buque: Cogeneración energética.
- Análisis y viabilidad de implementar motores que quemen combustibles alternativos (Metanol, LNG, Ammonia, H2)
- Análisis y estudios técnicos de viabilidad para la implementación de nuevos sistemas de propulsión que permitan utilizar combustibles alternativos y/o con bajo/nulo contenido de carbono (Metanol, Etanol, Amoniaco, Hidrógeno, bio-fuels, biogas, synthetic gas, etc)
- Estudio y análisis para implementar tecnologías alternativas: propulsión asistida por el viento (velas), lubricación por burbujas de aire (disminuir resistencia al avance del buque mediante la reducción de la fricción entre el casco y el agua), cold ironing (suministro de energía de la red de tierra durante las estancias en puerto), carbon capture (captura de carbono), células de combustible, uso de baterías.
- Asesorar y proponer a nuestros clientes diseños de nuevas construcciones capaces de funcionar con combustibles de cero emisiones netas de carbono (o cerca de cero emisiones netas). También, proponerles que estos nuevos diseños, estén preparados para realizarle futuras modificaciones y así poder quemar nuevos combustibles alternativos.
- Promover buenas prácticas operativas junto con otros departamentos implicados, tales como optimización de rutas y trimados, proponiendo limpiezas periódicas del casco y pulido de hélices e implementando nuevas acciones para mejorar los objetivos de sostenibilidad de la Compañía.
- Mejorar la adquisición de los datos de los buques, para controlar y analizar el consumo y emisiones de forma más precisa, y así reducir la huella de gases de efecto invernadero.
- Estudios y análisis preliminares de los costes que soportará la compañía debido a las emisiones de CO2, GHG, etc (EU ETS, UK ETS y Fuel EU).

Durante los últimos años la Organización Marítima Internacional está desarrollando y definiendo una ambiciosa estrategia para lograr la reducción y desaparición de las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por el transporte marítimo, Empresa Naviera Elcano

forma parte activa de dicha estrategia.

Economía circular:

- Optimización del packaging para reducir la cantidad de residuos derivada de nuestra actividad.
- Uso de compactadoras a bordo de los buques.
- Indicadores, seguimiento y optimización del gasto en alimento por persona y día. (Y otros consumibles).
- Política de reciclaje plenamente implementada en nuestra actividad.

Uso sostenible de recursos:

- Reducción del tóner e impresiones llevadas a cabo en la empresa.
- Filosofía “paperless” en proceso de implementación, mediante programas de gestión documental como DOCMAP, AMOS, PERAMA, ...
- Implementación de publicaciones digitales
 - Reg4Ships
 - ADP y AENP (a través de NAVTOR/NAVBOX)
 - Admiralty Digital Catalogue
- Uso racional de los sistemas de climatización de la oficina.
- Generación de agua dulce a bordo mediante recuperación de la energía de máquinas térmicas.
- Optimización de la logística asociada a provisiones/consumibles.
- Elección de suministradores locales y que cumplan con ciertos requerimientos medioambientales (ISO 14001, por ejemplo).
- Implementación de políticas de gestión medioambiental y medición de ruidos.
- Sistema plenamente implementado de contabilidad energética.

Biodiversidad:

- Instalación de sistemas a bordo para evitar el transporte de especies invasoras (Ballast Water Treatment System).
- Realización de estudios técnicos en la fase de diseño y construcción del buque para minimizar ruidos y vibraciones durante la operación del buque.
- Operativa del buque adaptada en función de las características ambientales de las zonas de tránsito (p.e. reducción de la velocidad del buque en zonas de protección ambiental por la presencia de cetáceos).
- Implementación de procedimientos (procedimientos asociados al ISM) para evitar cualquier contaminación al medio ambiente y garantizar la mejor respuesta en caso de accidente.

- Simulacros de escenarios de crisis de cara a mejorar la respuesta en caso de emergencia (derrames, accidentes, incidentes, ...).
- Implementación de estándares de calidad no obligatorios en nuestros buques, que certifican la ausencia de elementos contaminantes a bordo de nuestros buques (Clase ECO LR, Green Passport, ...).

Desde 2008, Elcano reforzó su política de seguridad y sostenibilidad e introdujo el concepto de “Ecotype” en todos los buques de nueva construcción encargados. Esto significa que todos los nuevos diseños del Grupo a partir de esa fecha satisfacen las normas de diseño de “Cleanship” (clasificación para la prevención de la contaminación) y “GreenShip” (clasificación para normas de reciclaje sostenible y conforme al Derecho Internacional).

c) MONITORIZACIÓN DE LAS EMISIONES E IMPACTO AMBIENTAL

En base a la filosofía de trabajo y compromiso medioambiental expuesto en este mismo documento, Elcano monitoriza de manera continua las emisiones de gases de efecto invernadero y demás gases nocivos:

	2020	2021	2022
Emisión gases efecto invernadero (toneladas métricas)	474.883	446.970	462.767
Media por buque (toneladas métricas)	39.753	37.247	42.069
KPI CO2 (g/ton*miles)	17,33	18,14	15,10
Emisión Gases SOx (toneladas métricas)	385	402	460
Media por buque (toneladas métricas)	32,1	33,5	41,8
KPI SOx (g/ton*miles)	0,0142	0,0162	0,015
Emisión Gases NOx (toneladas métricas)	8.240	8.120	9.890
Media por buque (toneladas métricas)	687	677	899
KPI NOx (g/ton*miles)	0,301	0,329	0,323
Transport work de la Flota (ton*milla)	27.408.220.528	24.646.257.134	30.638.859.845

- El Transportwork de la flota, ha aumentado este año debido a la normalización del tráfico después de los años de pandemia y a pesar de la venta de un buque de la flota. En consecuencia, también las emisiones han aumentado incrementado además por los tráficos de algunos buques que requerían de viajes largos en lastre y fondeos prolongados lo que ocasiona que se efectúen emisiones sin transporte de carga.

Por último, mencionar que durante 2022 Elcano ha participado en el programa CO2 Impact Program, compensando las emisiones de CO2 en la utilización de los servicios de transporte ofrecidos por diferentes aerolíneas (Air France, KLM, Air Europa...), contribuyendo en diferentes proyectos de reforestación en nuestro planeta.

d) ECONOMÍA CIRCULAR, PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

La norma ISO 50001 que se obtuvo inicialmente en el ejercicio 2019 y ha sido renovada a través de una auditoría integral de recertificación en 2022 es la primera norma de sistemas de gestión de la energía (SGEn) internacional tras un amplio número de normas nacionales y regionales, como la norma EN 16001. La norma ISO 50001 de SGEn se basa en el modelo de sistema de gestión que ya está asimilado e implantado por organizaciones en todo el mundo. El ciclo de mejora de Deming "plan-do-check-act" sustenta la norma, como en el caso de la norma ISO 14001, ISO 9001 y ISO 45001 con las que ya contamos desde el ejercicio 2017 y 2019 respectivamente (renovadas en 2022), y otras normas de sistemas de gestión establecidos.

Se estima que esta norma ISO podría influir hasta en un 60% del consumo mundial de energía, por cuanto ayuda a un consumo más eficiente de los recursos. De la misma forma, facilita la transparencia y la comunicación en la gestión de los recursos energéticos y promueve las mejores prácticas de gestión energética, ayudando a evaluar y priorizar la implementación de nuevas tecnologías de eficiencia energética y proporciona el marco de eficiencia energética a lo largo de toda la cadena de suministro, facilitando la mejora de la gestión energética de los proyectos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Debido a la naturaleza de la actividad principal del Grupo, que es el transporte marítimo de diferentes productos, sin implicar transformación de materias primas, no se hace referencia en este informe al consumo de tales materias primas. Lo que vulgarmente podría considerarse como consumo de materias primas se correspondería en todo caso con el consumo del combustible destinado a la propulsión de nuestros buques. Para mejorar la eficiencia de este uso, es por lo que implantamos en 2019 la norma ISO 50001 mencionada, logrando con ello principalmente los siguientes objetivos:

- Reducir el consumo de combustible y emisiones asociadas.
- Reducir el uso de equipos de combustión y por tanto reducir su mantenimiento con el gasto de materiales asociados, además de reducir indirectamente los recursos energéticos para el transporte de dichos materiales, etc.
- Optimizar el uso de agua dulce utilizada y generada a bordo.

Durante el año 2022 se consumio un 11% más de energía que durante el año 2021, sin embargo la energía consumida por unidad de trabajo fue menor, es decir, el transporte se realizó de una manera más eficiente y con un menor impacto

medioambiental desde el punto de vista del consumo energético.

Este hecho puede explicarse por numerosos factores, como puede ser la optimización de las rutas, el rejuvenecimiento de los buques de la flota o por estrategias comerciales e instrucciones recibidas de los diferentes fletadores en cuanto a las velocidades a las que los buques son instruidos para navegar.

En las siguientes tablas se muestran las cifras comentadas en los párrafos anteriores:

Indicador Global de Eficiencia Energética (MJ/millas*tonelada)

Promedio 2020	0,241
Promedio 2021	0,210
Promedio 2022	0,227

Consumo de Energía (GJ)

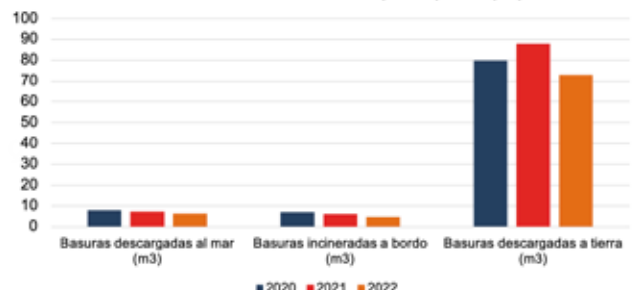
2019	6.762.578
2020	6.622.639
2021	6.262.020
2022	6.967.654

Por lo que respecta a la Gestión de Basuras, como parte de la estrategia de reducción del impacto ambiental implementada por Elcano, se realizan numerosos esfuerzos para reducir la basura generada a bordo de nuestros buques, que han resultado, otro año consecutivo, en una reducción significativa de la cantidad de residuos generados.

A continuación, se exponen los resultados asociados al ejercicio 2022 y su comparativa con años anteriores:

	2020	2021	2022
Basura descargada al mar (orgánica)(m³)	95,79	86,80	68,24
Por buque (m³)	7,98 (-18%)	7,23 (-10%)	6,20 (-14)
Basura incinerada a bordo (m³)	84,32	73,16	51,21
Por buque (m³)	7,03 (-57%)	6,09 (-14%)	4,65 (-23,64)
Basura descargada a tierra (m³)	950,62	1.054,85	802,54
Por buque (m³)	79,81 (-5%)	87,90 (+10%)	72,96 (-17%)

Gestión de Residuos ELCANO (datos por buque)



Como se desprende de los cuadros anteriores, se ha producido una reducción significativa en las basuras gestionadas, sobre todo en la incinerada, la orgánica y la descargada a tierra. En cómputo global, la reducción ha alcanzado cerca de un 24% en toda la basura generada con respecto al año anterior.

3. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD. OTROS ASPECTOS

a) COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El Grupo Elcano colabora decididamente en el control de la normativa ambiental que regula el transporte marítimo internacional, teniendo un compromiso ineludible con el desarrollo sostenible.

En el desarrollo de este principio, el Grupo lleva a cabo inversiones de cara a cumplir el Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques del Grupo.

La OMI tiene entre sus principales objetivos la eficiencia energética, las nuevas tecnologías e innovación, la educación y formación marítimas, la protección marina, la gestión del tráfico marítimo y el desarrollo de la infraestructura marítima.

La elaboración y aplicación a través de la OMI de normas internacionales que atiendan éstos y otros temas apuntalan, sin duda, el compromiso de crear un marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos y el transporte marítimo constituye una importante vía para la introducción de especies en nuevos entornos. Con este Convenio Internacional, que el Grupo está ejecutando, se evita la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, gracias a normas, equipamiento de última generación y procedimientos para una gestión adecuada.

Con las importantes inversiones comprometidas al objeto de ir dotando a nuestros buques, actuales y en construcción de los equipos necesarios al objeto de estar a la vanguardia del Convenio de la OMI para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, damos cumplimiento igualmente al Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas de 1992, que afirma que “con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberían aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”.

Prueba del compromiso de Empresa Naviera Elcano con la reducción del impacto ambiental de su actividad y de la alineación de la Compañía con las políticas de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el gran trabajo que se está realizando para encontrar mejoras en la eficiencia de los buques.

Empresa Naviera Elcano emplea una gran cantidad de recursos en conocer en profundidad la normativa internacional, así como los factores que la originan y le dan forma, además de participar en multitud de foros de la industria donde se comparten inquietudes y soluciones a los retos actuales. Además, a través del conocimiento de dicha normativa y de los últimos avances tecnológicos, la Compañía está inmersa en numerosos estudios y proyectos novedosos que nos ayuden a mejorar nuestro desempeño medioambiental.

No solo las novedades tecnológicas son entendidas como el camino hacia nuestro objetivo de mejora del desempeño medioambiental si no que las prácticas operacionales también son foco para la consecución de la mejora.

Como es lógico, para poder mejorar se debe poder medir el desempeño medioambiental, y para ello se monitorizan todos los indicadores medioambientales y energéticos, tanto los establecidos por la industria como otros indicadores más específicos elaborados internamente.

Por otro lado, los departamentos de Flota e Ingeniería del Grupo han desarrollado y establecido un procedimiento robusto para la monitorización de emisiones de acuerdo a la normativa mundial IMO – Data Collection System y Europea – Monitoring Reporting and Verification.

DESCARBONIZACIÓN - NUEVAS NORMATIVAS EFICIENCIA ENERGÉTICA Y MEDIOAMBIENTALES.

Desarrolladas en el marco de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques acordada en el año 2018, estas normativas técnicas y operativas exigen que los buques mejoren su eficiencia energética a corto plazo y reduzcan así sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas nuevas normativas, entraron en vigor el 1 de noviembre de 2022 como enmiendas al Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

A partir del 1 de enero de 2023, es obligatorio que todos los buques calculen su Índice de Eficiencia

Energética de Buques Existentes (EEXI) alcanzado para medir su eficiencia energética e iniciar la recopilación de datos para la notificación de su indicador de intensidad de carbono (CII) operativo anual y su clasificación CII.

Como estímulo para reducir la intensidad de carbono de todos los buques en un 40% para 2030 en comparación con la línea base de 2008, se exige a los buques que calculen dos clasificaciones: su Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) alcanzado para determinar su eficiencia energética, y su Indicador de Intensidad de Carbono (CII) operativo anual y la clasificación CII asociada. La intensidad de carbono relaciona las emisiones de GEI con la cantidad de carga transportada y la distancia recorrida.

Las medidas forman parte del compromiso de la OMI en virtud de su Estrategia Inicial de 2018 sobre la Reducción de las Emisiones de GEI de los Buques de reducir la intensidad de carbono de todos los buques en un 40% para 2030 en comparación con 2008.

El EEXI alcanzado por un buque indica la eficiencia energética de su diseño en comparación con un valor de referencia. El EEXI alcanzado de un buque se comparará entonces con un Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes requerido. El valor calculado del EEXI alcanzado para cada buque individual debe ser inferior al EEXI requerido, para garantizar que el buque cumple una norma mínima de eficiencia energética.

El CII evalúa y clasifica la eficiencia energética de la operación del buque, además cada año se aplica un factor de reducción anual necesario para garantizar la mejora continua de la intensidad operativa de carbono de un buque dentro de un nivel de calificación específico. El CII operativo anual real alcanzado debe documentarse y verificarse con respecto al CII operativo anual requerido.

Para afrontar estas nuevas normativas Empresa Naviera Elcano ha dedicado un gran número de recursos para comprender en detalle los nuevos requerimientos, la naturaleza de nuestra flota y los requisitos del cliente.

Como resultado de ello, se ha elaborado un plan de acción a la medida de cada buque para obtener una óptima calificación CII cada año, así como poder optimizar los requerimientos del EEXI con los requisitos del cliente, todo ello, integrado en nuestro sistema de gestión.

Además, se han establecido criterios fundamentales para el diseño de buques que

puedan cumplir con los requerimientos medioambientales y de eficiencia energética e incluso llevar a nuestros buques un paso más allá de los requerimientos legales.

En este contexto, Empresa Naviera Elcano ha desarrollado y patentado un sistema de propulsión híbrido para mejorar la eficiencia de los buques gaseros con propulsión de turbina de vapor hasta en un 30%.

Esta solución ha sido presentada en la industria y ha tenido una gran aceptación. Diversos organismos de la industria han participado en su divulgación como solución para el cumplimiento con los requisitos medioambientales más exigentes de los buques gaseros menos eficientes de la flota mundial.

Durante el año 2022 se ha mejorado significativamente el desempeño ambiental en las **oficinas centrales**:

El consumo de electricidad del año 2022 ha disminuido un 1,7% respecto al año anterior, pasando de 197.350 kWh consumidos en 2021, a un consumo en 2022 de 193.951 kWh.

En cuanto al consumo de papel, no existen datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas, lo que puede llevar a disfunciones dependiendo de la fecha del pedido de papelería correspondiente. En 2022 se ha reducido un 50,5% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. El principal destino del papel adquirido es la realización de copias y de impresiones. Las copias realizadas en 2022 se han reducido un 22,6% respecto al año anterior, siendo 58.533 en 2022 frente a 75.653 realizadas en 2021. En cuanto a las impresiones en 2022 se han realizado 132.360, lo que supone una disminución del 4,2 % por ciento respecto a las realizadas en 2021, que fueron 138.092. Las impresiones realizadas en 2022, equivalen al consumo de 12,83 árboles, de 84.998,5 horas de consumo eléctrico y a la emisión de 1.357,6 kg de CO₂.

Respecto al consumo de vasos de plástico, no existen datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas. En 2022 las compras se han incrementado un 50% respecto al año anterior, lo que se explica por la mayor asistencia de personal a la oficina, una vez finalizado el sistema de teletrabajo.

Finalmente, en cuanto al consumo de pilas, a pesar de no existir tampoco datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas, en 2022 éstas se han incrementado un 67% respecto al año anterior. Hay que tener en cuenta que en 2021 éstas se habían reducido

un 25% respecto a 2020, y que son datos únicamente de compras.

De esta forma, consideramos que durante el año 2022 el desempeño ambiental en las oficinas centrales ha sido satisfactorio. Para evaluar los datos hay que considerar que en abril de 2022 cesó el sistema de teletrabajo que se había articulado para dar respuesta a la situación excepcional derivada de la pandemia por Covid y desde entonces todo el personal de la empresa trabaja presencialmente en la oficina. También hay que destacar el compromiso ambiental de todos los miembros de la organización.

Por lo que respecta al consumo de agua, no se considera un aspecto ambiental significativo, teniendo en cuenta la actividad del Grupo, el mismo resulta totalmente residual y accesorio, siendo utilizado principalmente este recurso para el consumo diario para necesidades vitales y de aseo por parte de los tripulantes de nuestros buques, contando además los propios buques con sistemas propios de desalación para generar en determinadas circunstancias (en navegación, principalmente) su propia agua. Con relación al consumo de agua en las oficinas centrales, el mismo es igualmente despreciable sin que haya datos reales del mismo, por cuanto la repercusión de este consumo es proporcional a los metros cuadrados ocupados en los edificios de oficinas en los que están ubicadas las diferentes sedes sociales.

Se presta asimismo una atención especial a la gestión de residuos, tanto mediante la segregación por tipos de residuo, como contratando la gestión de residuos con agentes autorizados cuando se requiere (por ejemplo, tóners de impresoras, etc.).

Durante el año 2022 se han realizado en distintas zonas del edificio y específicamente en las oficinas de Elcano, un Diagnóstico e Inspección de la Calidad Ambiental en Interiores. Dicho estudio, realizado de acuerdo a lo establecido en la UNE 171330 parte 2, lleva a cabo una medición de los niveles de dióxido de carbono, monóxido de carbono, partículas y microorganismos en suspensión (hongos y bacterias), partículas por conteo y temperatura y humedad relativa. Las conclusiones del estudio han sido satisfactorias.

4. RECURSOS HUMANOS

a) EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

Los grandes retos de la actividad naviera, entre los que se encuentran la digitalización, el desarrollo e implementación de las nuevas tecnologías, la mejora de la eficiencia y la

rentabilidad, exigen una profunda transformación de la forma de trabajar.

Grupo Elcano, consciente de esta necesidad, lleva implantando un nuevo modelo de relación y gestión de personas, que acerca la función de Recursos Humanos no solamente al negocio sino también a los empleados, con el fin de aprovechar las oportunidades que brindan los nuevos tiempos.

En materia de formación, en 2022 Grupo Elcano dio respuesta a las necesidades derivadas de la mayor regulación normativa y los avances técnicos en materias náuticas, principalmente.

La distribución de la formación proporcionada a nivel de grupo es congruente con la distribución de la plantilla por categorías y género sin que se pueda apreciar ningún tipo de perjuicio o discriminación para ningún tipo de categoría o género:

	2022		
	Unidad	Hombre	Mujer
Cantidad de horas de formación por categorías profesionales			
Directivos	Horas	18	-
Mandos intermedios	Horas	1.033	341
Técnicos	Horas	240	357
Administrativos	Horas	274	577
Personal auxiliar	Horas	4	-

En materia de tripulaciones, todos los años se evalúa el desempeño de los profesionales marinos, con independencia del puesto y antigüedad en el mismo, midiendo su desempeño y contribución, identificando sus puntos fuertes y áreas de mejora y facilitando un feedback de calidad y potencial promoción.

En los procesos de selección en todo el Grupo Elcano se reconocen y aplican como principios generales el respeto a la igualdad de oportunidades y la no discriminación por cualquier causa.

En el ámbito de los planes de salud y bienestar, durante el ejercicio 2022 se siguió desarrollando el objetivo de promover una cultura de salud, bienestar y seguridad en el trabajo, teniendo en cuenta siempre los riesgos asociados a la actividad del Grupo. En las diferentes sedes administrativas de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires, el personal adscrito a dichos centros cuenta como beneficio social con seguros médicos para ellos y sus familiares directos, así como seguros de vida y accidentes.

En el mismo sentido, los empleados que prestan sus servicios en las oficinas del Grupo, cuentan con medidas de conciliación de vida profesional y

familiar, como son, el horario flexible de entrada y salida dentro de la jornada laboral y con una serie de límites de jornada y jornada intensiva durante diferentes períodos a lo largo del año, así como otra serie de beneficios sociales tales como el disfrute de tickets restaurante, días de vacaciones adicionales a los mínimos establecidos legalmente, excedencias, licencias y permisos, así como otros contemplados en los convenios colectivos de aplicación.

La representación de los trabajadores en Elcano se ejerce a través de la representación unitaria, sobre la base de las candidaturas presentadas libremente, las cuales son votadas por los empleados, contándose en 2022 con un Delegado de Personal con el que se tratan y se canalizan las cuestiones de índole laboral y sindical. Adicionalmente, la empresa cuenta con un Comité de Seguridad y Salud, con representación paritaria de trabajadores y empresa que tiene también conferidas labores de canal de consultas y participación de los trabajadores en base a su propio reglamento de funcionamiento.

Por lo que respecta al personal embarcado, dicha representación viene ejercida, tanto en Brasil como en Argentina, a través de los diferentes sindicatos de representación nacional, con los que se lleva a cabo la misma actividad.

Con esta estructura sindical, que es la que contempla el Estatuto y la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS) se considera que el 100% de los trabajadores (excluido personal directivo) del Grupo quedan cubiertos por la correspondiente representación sindical.

Por lo que respecta a los diferentes convenios colectivos, el 100% de los empleados del Grupo se encuentran adscritos al convenio colectivo que resulta de aplicación en cada uno de los centros de trabajo de las empresas que lo componen, con la única exclusión del personal directivo.

Es importante destacar que el porcentaje de empleados con contrato por tiempo indefinido que prestan sus servicios en las oficinas de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires es de prácticamente el 100%. Por otra parte, este mismo porcentaje referido al personal que presta sus servicios a bordo de los buques operados por el Grupo es del 100% en Brasil y superior al 70% en Argentina.

Se da cumplimiento a estas obligaciones de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente, según las circunstancias de cada compañía del Grupo.

b) SALUD Y SEGURIDAD

Elcano, además de obtener las certificaciones ISO 14001 en 2017 e ISO 9001 en 2018, como anteriormente se ha comentado, durante el 2019 obtuvo las certificaciones correspondientes a las normas ISO 45001 y 50001. En 2022 se ha renovado la certificación para las cuatro normas. En este apartado es de especial aplicación la primera de ellas (ISO 45001).

La ISO 45001 es la norma de Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que en 2018 sustituyó a la OHSAS 18001. El Grupo entiende que disponer de un Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo robusto y eficiente le aporta un enfoque más holístico en la gestión de los riesgos de Seguridad y Salud y le permite una mayor previsión de cara a nuestros trabajadores y organización. Dicho proyecto busca:

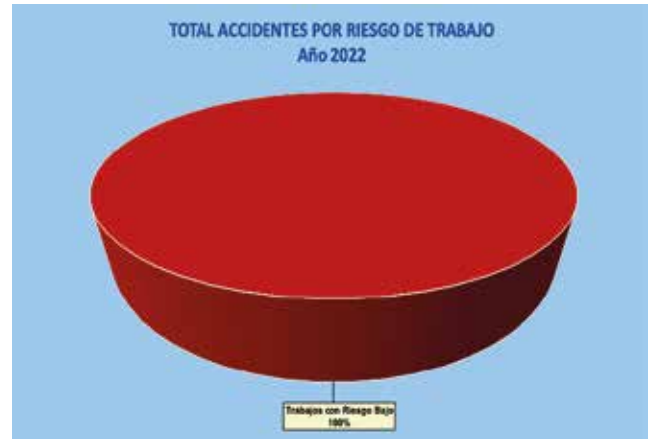
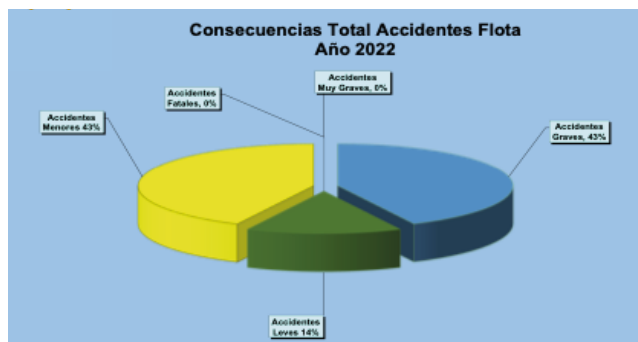
1. Mejorar la protección de los trabajadores con un enfoque estructurado para la identificación de peligros y la gestión de riesgos que contribuye a mantener un ambiente de trabajo más saludable y seguro, así como a reducir el número de accidentes y los problemas de salud producidos en el lugar de trabajo. Este enfoque debería ayudar a reducir las lesiones y las bajas por enfermedad de los empleados.
2. Reducir riesgos con el enfoque global de ayuda a traducir los resultados de riesgo en planes de acción adecuados para la evaluación, verificación, inspección, revisión legal e investigación de accidentes, con el objetivo de reducir los riesgos, proteger a los trabajadores y controlar las amenazas en infraestructura que causan accidentes.
3. Apoyo al cumplimiento legal que proporciona un mecanismo para la identificación de la legislación vigente y la implementación de los requisitos aplicables. Mantenerse conforme a la ley puede ayudar a reducir las quejas, pagar primas de seguro más bajas, evitar consecuencias financieras, y paliar el estigma de la publicidad negativa derivada de problemas vinculados a la salud y seguridad en el trabajo, siendo una manera más de demostrar a nuestras partes interesadas nuestra responsabilidad y compromiso en materia de Seguridad y Salud en el trabajo.

Por lo que respecta a un tema tan relevante como el de los accidentes laborales y enfermedades profesionales, es destacable que en el Grupo no se ha producido ningún supuesto de enfermedad profesional (al igual que en año anterior) y el nivel de accidentes de trabajo ha disminuido, desde los 37 accidentes en 2021 a los 24 correspondientes al 2022. A la vista de los análisis llevados a cabo, es importante destacar que la totalidad de los

accidentes han tenido lugar durante la realización de trabajos con riesgo de accidente bajo y las consecuencias de los mismos han sido en un 100% de los casos, accidentes leves o menores.

Por la propia política del Grupo, cada accidente es analizado individualmente, al objeto de elaborar un informe identificando la causa raíz del mismo y las medidas correctoras a implantarse para evitar recurrencias o minimizar consecuencias. En el mismo sentido, los informes sobre accidentes, incidentes y hechos o situaciones potencialmente peligrosos se valoran teniendo en cuenta el área en la cual se producen, la experiencia del personal afectado, la parte del cuerpo expuesta, el horario de producción, etc. A bordo de cada uno de los buques de la flota se celebran con periodicidad mensual reuniones de seguridad y salud al objeto de mejorar los ratios de accidentes y velar por la integridad y bienestar de los tripulantes.

A continuación, se indican los datos consolidados más relevantes en cuanto a los accidentes sufridos:



Al objeto de un mejor entendimiento de la categorización y clasificación de los accidentes e incidentes producidos, se acompaña la matriz utilizada:

MATRIZ PARA LA CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTES/INCIDENTES								
CLASIFICACION DE ACCIDENTES					INVESTIGACION - CIERRE - NOTIFICACION			
	A Seguridad y Salud en el Trabajo	B Medioambiente	C Averías / Producción	D Impacto Económico	E Potencial Impacto Mediático	Nivel de Investigación	Centro	Notificación
I FATAL	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Así mismo se realizará un informe de investigación de causas raíz.	A - OPA B - OPA C - OPA D - OPA E - OPA	Administración de la Empresa
A Muy Grave	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Así mismo se realizará un informe de investigación de causas raíz.	A - OPA B - OPA C - OPA D - OPA E - OPA	Administración de la Empresa
II Grave	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Así mismo se realizará un informe de investigación de causas raíz.	A - OPA B - OPA C - OPA D - OPA E - OPA	Administración de la Empresa
III Menor	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Así mismo se realizará un informe de investigación de causas raíz.	A - OPA B - OPA C - OPA D - OPA E - OPA	Administración de la Empresa
IV Leve	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Comunicación inmediata a la autoridad competente (Policía, Bomberos, etc.) y a la familia del afectado.	Así mismo se realizará un informe de investigación de causas raíz.	A - OPA B - OPA C - OPA D - OPA E - OPA	Administración de la Empresa

No se lleva a cabo análisis alguno diferenciando el sexo de los accidentados con relación al personal de flota por no aportar absolutamente nada al análisis del potencial accidente. En este sentido, teniendo en cuenta que nos encontramos con un sector en el que a nivel mundial la mujer se encuentra subrepresentada, ya que las mujeres oficiales no alcanzan el 15% de los puestos totales y ni siquiera el 3% en puestos de marinería y maestranza, que es donde se produce un mayor número de incidentes y accidentes, cualquier análisis de este tipo resulta inane.

Por lo que respecta a las oficinas centrales del Grupo y a las correspondientes a las filiales operativas brasileña y argentina, destacar que un año más no se ha producido ningún accidente de trabajo en las mismas.

En cuanto a la tasa de absentismo, la media del Grupo, considerando no sólo Elcano, sino

también las dos filiales operativas de Brasil y Argentina, ascendió al 6,07% durante el año 2022, lo cual supone incremento con relación al ejercicio anterior (un 4,78% en 2021).

Como anteriormente se ha avanzado, cumpliendo con lo exigido por la normativa sobre seguridad en el trabajo, Elcano cuenta con un Comité de Seguridad y Salud, que es el órgano de participación interno para la consulta regular y periódica de la política de prevención.

El Comité de Seguridad y Salud se destina a la consulta regular y periódica de las actuaciones preventivas de la empresa y debe reunirse trimestralmente como mínimo, o cuando lo solicite alguna de las dos partes que lo componen.

Al Comité de Seguridad y Salud se le atribuyen las siguientes funciones y facultades:

- Participar en la elaboración, desarrollo y evaluación de los planes y programas de prevención.
- Discutir, antes de su puesta en práctica, los proyectos en materia de organización del trabajo e introducción de nuevas tecnologías, en lo referente a su incidencia en la prevención de riesgos.
- Debatir y en su caso acordar los criterios a tener en cuenta para la selección del Servicio de Prevención Ajeno, así como las características técnicas del concierto.
- Promover iniciativas de prevención y mejora de las condiciones de trabajo, así como informar la memoria y programación anual de los Servicios de Prevención.
- Visitar el centro de trabajo, para conocer directamente la situación relativa a la prevención de riesgos y acceder a toda la información y documentación necesaria para el desarrollo de sus funciones.
- Analizar los daños a la salud con el fin de valorar sus causas y proponer medidas preventivas.

Durante 2022 se han eliminado y reducido muchas de las restricciones que se habían implantado para hacer frente al impacto generado por la pandemia por Covid-19. Durante 2022 la totalidad de la Flota, tanto del Grupo Internacional como en Brasil y Argentina, se mantuvo totalmente operativa.

No obstante, el Grupo sigue manteniendo el objetivo principal de preservar la salud y seguridad de sus marinos y personal de oficina, así como mantener la actividad comercial demandada por nuestros clientes. Se ha mantenido en España y en las filiales brasileña y argentina la contratación de asesores médicos

especialistas, los comités de crisis correspondientes y los procedimientos para regular la actividad ordinaria del Grupo, tanto en oficinas como en buques, que se van modificando en función de la evolución de la situación de la pandemia.

Por lo que respecta a las oficinas centrales de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires, se han adaptado los protocolos y se ha establecido la reincorporación de los trabajadores a sus puestos de trabajo en las oficinas, manteniéndose periódicamente las revisiones y mejoras de los sistemas de refrigeración/calefacción de las oficinas, filtros, purificadores, ionizadores, etc.

Con relación a los relevos de tripulaciones, se han ido adaptando los protocolos que empezaron a adoptarse a lo largo de 2020.

3.- Efectividad de las medidas: los protocolos implantados por Grupo Elcano desde el inicio de la crisis han sido validados por nuestros clientes, haciendo de esta forma posible la entrada y salida de nuestros buques en las diferentes terminales portuarias del mundo en las que venimos operando. Además, las medidas implantadas en nuestra flota están dando como resultado el poder desarrollar nuestra operativa diaria hasta la fecha, detectándose los casos de personas contagiadas con carácter previo al embarque.

c) RELACIONES SOCIALES

El Grupo dispone de procedimientos de información, negociación y consulta en los diferentes países en los que dispone de filiales operativas, cumpliendo de esta forma con los requisitos legalmente establecidos en cada país en cuanto a la organización del diálogo social y los derechos de representación de los trabajadores.

En este sentido, además de los habituales planes de prevención de riesgos laborales con que se cuentan en las diferentes oficinas, la totalidad de los buques propiedad y operados por el Grupo disponen de la correspondiente certificación de cumplir con la Maritime Labour Convention de 2006 (MLC), normativa internacional aplicable al trabajo en el mar, siendo auditados externamente con carácter periódico por las autoridades gubernamentales autorizadas, dependiendo del país de bandera del buque de que se trate, o bien por Sociedades de Clasificación en caso de países que hayan delegado en este tipo de instituciones la labor auditora.

En la actualidad, la OIT (Organización Internacional del Trabajo) ha registrado la ratificación del Convenio por parte de 82 Estados

miembros de esta organización, responsables de la regulación de las condiciones de marinos y marineros en más del 90 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Este Convenio, conocido como “MLC, 2006” entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de los buques de la flota mercante mundial. Además, constituye un paso esencial para garantizar condiciones de competencia leal para los armadores de calidad que enarbolan pabellones de los países que lo han ratificado.

El MLC, 2006 fue adoptado por los representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores en una Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT extraordinaria, en febrero de 2006, a fin de fijar estándares internacionales para la primera industria verdaderamente global. Conocida como la “Carta de Derechos de los Marineros”, el Convenio es único en su incidencia tanto para los marineros como para los armadores de calidad.

El exhaustivo Convenio fija en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo dignas en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.

El instrumento fue concebido para ser aplicado globalmente, siendo de fácil comprensión y actualización y de aplicación uniforme, para convertirse en el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino.

Como anteriormente se ha mencionado, todos los buques del Grupo cuentan con la certificación de cumplir los requisitos y condiciones laborales establecidas por el MLC, 2006.

Adicionalmente, es importante destacar que todo el personal contratado por el Grupo tanto a nivel nacional como internacional está amparado por algún tipo de convenio colectivo de trabajo, bien

sea de carácter sectorial o de empresa, por lo que la cobertura a estos efectos es de prácticamente el 100%, tanto por lo que respecta al personal embarcado como al que presta servicios en las sedes administrativas de cada país. El único personal del Grupo Elcano no sometido a convenio colectivo, por la propia definición del ámbito de aplicación personal establecido en todos ellos, es el personal directivo.

d) FORMACIÓN

Grupo Elcano entiende que el desarrollo del personal humano es central para alcanzar la competitividad necesaria en el mercado. A partir de ahí entendemos la importancia que tiene fomentar el desarrollo de las capacidades y habilidades del personal a través de la formación continuada.

Elcano y cada una de las sociedades operadoras directas de buques tanto en Brasil como en Argentina, cuentan con un plan de formación anual para su personal de oficina. Con relación al personal que presta sus servicios a bordo de los buques del Grupo, el plan de formación se encuentra incorporado a través del Sistema de Gestión de cada empresa, siendo a cargo del Responsable de Personal de Flota de cada una de ellas la elaboración de un plan anual de formación atendiendo como prioridades los requisitos del País de Bandera, de las legislaciones internacionales, necesidades de adaptación a nuevas tecnologías y normativas, necesidades identificadas por los diferentes Capitanes y/o Jefes de Máquinas o el personal de gestión de la Compañía. Las horas totales invertidas en formación para todo el colectivo de personal del Grupo ascendieron durante 2022 a 2.844 horas (los hombres realizaron 1.569 horas y las mujeres 1.275 horas, dato que hay que poner en perspectiva, teniendo en cuenta que hay un significativo mayor número de personal masculino). Las horas de formación se han visto incrementadas con relación a las llevadas a cabo durante el ejercicio 2021 (2.358 horas, 1.375 horas los hombres y 983 horas las mujeres).

Los planes de formación del Grupo vienen determinados por las necesidades identificadas por cada responsable de departamento en cuanto a los servicios centrales. Por lo que respecta al personal de flota, las necesidades formativas están regladas internacionalmente o por el país de la bandera del buque en cuestión, llevándose a cabo actividades adicionales de formación en función de las necesidades específicas que se pudieran detectar.

e) PLANES DE IGUALDAD Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

El Grupo está desarrollando un procedimiento que recoge las políticas que rigen el día a día en lo que, a igualdad, no discriminación y acoso de todo tipo se refiere. Los principales compromisos de este procedimiento son:

- Respeto al principio de no discriminación por razón de raza, sexo, edad, ideología, nacionalidad, religión, orientación sexual o cualquier otra condición personal, física, psíquica o social de nuestros empleados, y promoción de la igualdad de oportunidades entre los mismos, incluidas la igualdad de género y la integración de los empleados de otras nacionalidades. Este compromiso comporta remover cualquier obstáculo que pueda provocar el no cumplimiento del derecho de igualdad de trato y de oportunidades.
- De la misma forma, el Grupo rechaza cualquier manifestación de violencia o acoso físico, sexual, psicológico o moral en el ámbito laboral, así como cualesquiera conductas ofensivas o abusivas que generen un entorno intimidatorio hacia los derechos personales de los empleados.

El Grupo rechaza las discriminaciones laborales contrarias a los derechos fundamentales de las personas que lo integran. La igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres es imperativa por razones de justicia y equidad, pero además se ha convertido en una condición de progreso económico y en una necesidad para las empresas que quieran competir eficazmente por atraer y retener el talento.

En este sentido, se ha procedido a adaptar nuestras reglas internas de funcionamiento vinculadas al cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), al objeto de implementar las recientes modificaciones al

apartado 4.3 del referido Convenio, que recomienda que "También debería tenerse en cuenta la versión más reciente del documento *"Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying."* (Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques), publicado conjuntamente por la *International Chamber of Shipping* y la *Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.*"

En el mismo sentido, y por lo que respecta a las oficinas centrales del Grupo, de conformidad con el Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se está elaborando un nuevo Protocolo Anti-acoso para prevenir en el ámbito laboral las posibles conductas de acoso en el trabajo, a través de la información y la responsabilidad, de cara a canalizar y resolver en lo posible las potenciales reclamaciones relativas al acoso que pudieran producirse, con las debidas garantías de confidencialidad y protección de todos los intervinientes, con el firme propósito de procurar un comportamiento ético, profesional y responsable de toda la plantilla, basado en el compromiso de la Compañía recogido en su política de cumplimiento normativo.

En consonancia con lo expuesto, en aras a alcanzar el objetivo que fundamenta la Ley Orgánica 3/2007 y el desarrollo de esta norma llevado a cabo por el Real Decreto Ley 6/2019, de 1 de marzo, la Dirección de Elcano, llevó a cabo la redacción de un plan de igualdad ajustado a dicha normativa. No obstante lo anterior, ante la publicación en fecha 14 de octubre de 2020 de los Reales Decretos 901/2020 y 902/2020, de 13 de octubre, que establecen requisitos adicionales y contemplan un modelo de plan de igualdad totalmente diferente al vigente hasta la fecha, la



dirección de Elcano se encuentra en proceso de desarrollar un nuevo plan de igualdad acorde a la nueva normativa y que le será de aplicación a partir del 7 de marzo de 2022. En este sentido, destacar que, en todo caso, desde tiempos realmente históricos, las decisiones que tienen que ver con la gestión de las personas que forman parte de la organización se han venido adoptando con criterios objetivos y en ningún caso discriminatorios.

Adicionalmente, los planes de formación buscan sensibilizar a los gestores de personas sobre la necesidad de tratar de igual forma a todos sus colaboradores. Los empleados de Elcano están formados en materia de igualdad, no discriminación y políticas anti-acoso con relación a personal clave de la organización (comenzando por los propios miembros del Comité de Seguridad y Salud), formación que se prevé ampliar a lo largo del ejercicio 2023.

Una evidencia del resultado de las políticas que el Grupo ha venido aplicando desde muchos años atrás lo constituye el dato vinculado a la brecha salarial entre hombres y mujeres. La misma es del 10,78% (9,66% en el ejercicio anterior) a nivel de Grupo por lo que respecta al colectivo de oficinas y del 9,24% (6,39% en el ejercicio anterior) por lo que respecta al colectivo de personal de flota. Desglosado por países merece la pena destacar que en España y en Argentina no existe como tal brecha salarial (de hecho, en Argentina los salarios percibidos por mujeres superan a los percibidos por los hombres en un pequeño porcentaje). De esta forma, la brecha salarial que se pone de manifiesto en los datos consolidados viene derivado de la filial brasileña, donde nos encontramos con que principalmente en el personal de flota, que es el que mayor número supone, a pesar de que la mujer se ha ido incorporando al sector marítimo en los últimos años, el componente de antigüedad supone una distorsión importante al calcular las cifras. Además, a consecuencia de lo anterior, nos encontramos que la mayor parte de las mujeres oficiales incorporadas en la flota brasileña, al tener menos antigüedad, como antes se ha referido, ocupan los puestos más junior de la oficialidad (segundos y terceros oficiales), por lo que al realizarse el análisis distinguiendo únicamente entre oficialidad y subalternos, se produce la comentada distorsión. Analizado en la flota puesto a puesto sin considerar la antigüedad, el resultado sería igualmente del 0% en cuanto a brecha salarial en Brasil. Asimismo hay que tener en cuenta que las retribuciones en Brasil y Argentina se realizan en su moneda local (Real Brasileño y Peso Argentino) por lo que cuando elevamos los datos a Euros el efecto tipo de cambio genera distorsiones en los datos de brecha salarial sobre todo cuando los

comparamos entre ejercicios.

De esta forma, si entendemos como brecha salarial a los menores sueldos de las mujeres frente a los hombres con una idéntica categoría profesional, dicha brecha salarial en el personal embarcado no existe como tal, por cuanto los salarios por categorías son exactamente los mismos con independencia de si el marino es hombre o mujer, mientras que en el personal de oficinas la misma viene dada por motivos de antigüedad. Por tanto, los resultados de brecha salarial referidos al 10,78% para personal de oficina y al 9,24% para personal embarcado equivaldrían al 0%, si la brecha salarial se calculara tomando en cuenta categorías profesionales equivalentes sin el componente de antigüedad.

f) DERECHOS HUMANOS

Grupo Elcano no ha identificado riesgos relevantes de sus operaciones en materia de derechos humanos, dado que su actividad se circunscribe al ámbito naviero, donde las obligaciones legales, tanto internacionales como en los países donde se enclavan las principales compañías filiales operativas (Brasil y Argentina), cubren este tipo de riesgos, especialmente en lo referido a la abolición del trabajo infantil, que se encuentra especialmente recogido en nuestro Manual de Gestión de Seguridad. En el mismo sentido, por la propia aplicación del Convenio Marítimo Internacional MLC, 2006, aplicable en la totalidad de buques que opera el Grupo, el disponer de prácticas y procedimientos que garanticen el respeto por los Derechos Humanos y la Salud y Seguridad de los trabajadores. Todos los buques de la flota del Grupo disponen de la certificación correspondiente que manifiesta que dispone de dichas prácticas y procedimientos. Adicionalmente, nuestro Manual de Gestión de Seguridad, en su Capítulo 08.03.5.6, da cumplimiento a la normativa emitida por la International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) relativa a los procedimientos de rescate de grupos en riesgo vital en la mar.

g) PRINCIPALES INDICADORES EN MATERIA LABORAL

A 31 de diciembre de 2022 y de 2021 los principales resultados e indicadores no financieros de Grupo Elcano en materia de Empleo son los siguientes:

Nota: En los datos referidos a número de empleados y remuneraciones medias no se incluyen las referidas a la Alta Dirección y miembros

		2022		2021		
		Unidad	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO						
Número total y distribución por sexo, edad y categoría profesional						
PERSONAL DE OFICINA						
Categoría profesional						
	Directivos	Personas	11	2	10	2
	Mandos intermedios	Personas	26	8	22	4
	Técnicos	Personas	27	16	26	17
	Administrativos	Personas	24	31	22	27
	Personal auxiliar	Personas	5	-	5	1
Edad						
	Menos de 30 años	Personas	7	8	9	6
	Entre 30 y 50 años	Personas	42	38	32	36
	Más de 50 años	Personas	43	11	44	9
PERSONAL DE FLOTA						
Categoría profesional						
	Oficiales	Personas	169	31	153	26
	Subalternos	Personas	298	9	268	10
Edad						
	Menos de 30 años	Personas	53	18	44	18
	Entre 30 y 50 años	Personas	276	22	247	17
	Más de 50 años	Personas	138	-	130	1
Número total y distribución por modalidades de contrato						
PERSONAL DE OFICINA						
	Contratos indefinidos	Personas	92	57	85	51
	Contratos temporales	Personas	-	-	-	-
PERSONAL DE FLOTA						
	Contratos indefinidos	Personas	446	40	386	35
	Contratos temporales	Personas	21	-	35	1
Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial distribuidos por sexo, edad y categoría profesional						
PERSONAL DE OFICINA						
CONTRATOS INDEFINIDOS						
Categoría profesional						
	Directivos	Personas	11	2	10	2
	Mandos intermedios	Personas	26	8	22	4
	Técnicos	Personas	27	16	26	17
	Administrativos	Personas	24	30	23	26
	Personal auxiliar	Personas	4	1	4	2
Edad						
	Menos de 30 años	Personas	7	8	8	6
	Entre 30 y 50 años	Personas	42	38	33	36
	Más de 50 años	Personas	43	11	44	9

	Unidad	2021		2020	
		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
PERSONAL DE FLOTA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	167	30	150	26
Subalternos	Personas	279	9	236	10
Edad					
Menos de 30 años	Personas	53	17	41	15
Entre 30 y 50 años	Personas	263	22	225	19
Más de 50 años	Personas	130	-	120	2
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	2	1	3	-
Subalternos	Personas	19	-	32	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	-	1	3	-
Entre 30 y 50 años	Personas	13	-	22	-
Más de 50 años	Personas	8	-	10	-
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Técnicos	Personas	3	-	3	-
Administrativos	Personas	1	8	3	3
Edad					
Menos de 30 años	Personas	1	3	2	-
Entre 30 y 50 años	Personas	2	5	4	3
Más de 50 años	Personas	1	-	-	-
Remuneraciones medias y su evolución (salario promedio)					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Euros	296.998	229.513	269.444	192.171
Mandos intermedios	Euros	83.478	67.998	89.560	94.376
Técnicos	Euros	65.547	48.534	52.679	44.767
Administrativos	Euros	34.342	23.076	27.381	10.399
Personal auxiliar	Euros	39.828	-	37.763	-
Edad					
Menos de 30 años	Euros	25.898	11.371	28.118	18.312
Entre 30 y 50 años	Euros	54.677	48.184	51.848	43.725
Más de 50 años	Euros	129.917	47.857	111.023	40.580
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Euros	51.944	50.888	51.944	36.286
Subalternos	Euros	23.278	28.839	23.278	21.670
Edad					
Menos de 30 años	Euros	43.226	47.888	26.856	33.514
Entre 30 y 50 años	Euros	42.100	39.400	33.946	33.755
Más de 50 años	Euros	63.524	-	39.016	-
Empleados con discapacidad	Unidades	10	2	15	2

La remuneración promedio del personal directivo durante el ejercicio 2022 asciende a 263.255,88 euros, superior a la del ejercicio anterior (256.564 euros), pero no comparable en términos absolutos por las diferencias en los tipos de cambio existentes en las diferentes filiales del grupo, las promociones a Director Senior llevadas a cabo...). Del total de directivos del Grupo un 15,4% son mujeres (en el ejercicio anterior fueron un 16,7%).

5. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

Elcano cuenta desde el ejercicio 2016 con un Código Anticorrupción que desarrolla y formaliza los principios básicos para la implantación de una política anticorrupción aprobados por el Consejo de Administración de Empresa Naviera Elcano, S.A.

Dichos Principios Básicos, aprobados por el Consejo de Administración en septiembre de 2015 y que fueron la base del actual Código Anticorrupción, establecen las reglas y criterios principales de actuación que deben ser observados tanto por Empresa Naviera Elcano S.A., como sociedad dominante, y por sus sociedades filiales, en la prevención, detección y erradicación de prácticas corruptas en el desempeño de su actividad.

El Código se configura como punto de partida y afecta al conjunto de la actividad del Grupo Elcano. En particular, el Código pretende orientar las relaciones entre empleados; las actuaciones de éstos con clientes, proveedores y colaboradores externos, y las relaciones con las instituciones públicas y privadas.

Este Código por su naturaleza, no puede ni debe abarcar todas las situaciones posibles, sino que se limita a establecer conceptos básicos de lo que se debe y no se debe hacer en relación con el cumplimiento de la legislación anticorrupción aplicable a cada caso y, en su caso, resolver dudas que puedan plantearse. Grupo Elcano entiende que el ejercicio de la debida diligencia en materia anticorrupción requiere diseñar e implantar modelos de control en los asuntos contemplados en el referido Código que aseguren el conocimiento de las reglas y criterios de actuación, definan responsabilidades y establezcan procedimientos que permitan la notificación confidencial de irregularidades, así como su resolución.

La política de Grupo Elcano es de tolerancia cero con la corrupción y, en este sentido, sus trabajadores se comprometen a actuar profesionalmente y de manera ética en todos los negocios, transacciones y relaciones comerciales del Grupo. A tal fin, todas las personas afectadas por el citado Código Anticorrupción están obligadas en todo momento a actuar con integridad, y a no involucrarse o comprometerse en forma alguna en prácticas relacionadas con la corrupción en el desempeño de su actividad profesional.

Adicionalmente, el Grupo cuenta también desde 2016 con un Reglamento Interno de Conducta en

materias relacionadas con los Mercados de Valores, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración, al objeto de adaptar a Empresa Naviera Elcano, S.A. a las mejores prácticas en materia de conducta en los mercados de valores. Su ámbito de aplicación subjetivo se extiende a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, el Secretario y los Altos Directivos de la Sociedad, así como aquellas otras personas que, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento, se designen en atención a su acceso habitual y recurrente a información que pueda considerarse "Información Privilegiada" a efectos de lo establecido en el propio Reglamento. Se consideran Altos Directivos a los efectos del Reglamento Interno de Conducta todos aquellos directivos que tengan dependencia directa del Consejo de Administración, de su Presidente o del Consejero Delegado de la Sociedad, así como cualquier otro directivo a quien el Consejo de Administración reconozca tal condición. También afecta al personal perteneciente a la Dirección Financiera y al Departamento de Auditoría Interna y Control de Gestión, así como a los directivos y empleados que se determinen y que tengan habitualmente acceso a Información Privilegiada o Información Relevante (conforme se define ésta en el propio Reglamento Interno). Por último, dicho Reglamento es también de aplicación a aquellas personas, incluidos los asesores externos que presten servicios financieros, jurídicos, de consultoría o de cualquier otro tipo a la Sociedad, que tengan acceso a Información Privilegiada de la Sociedad de forma transitoria con motivo de su participación, estudio o negociación de una Operación (según se define en el propio Reglamento).

Es destacable el hecho de que no se ha recibido hasta la fecha denuncia alguna en el canal abierto a los efectos de llevar a cabo consultas o denuncias relacionadas con hechos relacionados con blanqueo de capitales, corrupción o sobornos.

Por último, debemos resaltar que en diciembre de 2019 el Consejo de Administración de Empresa Naviera Elcano S.A. aprobó la implantación de un Programa de Compliance (Programa de Cumplimiento Normativo) en materia de prevención de delitos, como complemento y Desarrollo del Reglamento Interno de Conducta y el Código Anticorrupción anteriormente referidos, al objeto de aplicar lo previsto en la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, en relación con la potencial exención de responsabilidad de las personas jurídicas establecida en la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio. En ejecución de dicho acuerdo se procedió a la elaboración de los siguientes documentos, los cuales fueron igualmente aprobados por el máximo órgano de gobierno:

- Política de Cumplimiento.
- Manual de Prevención de delitos.
- Reglamento de función de cumplimiento.
- Procedimientos de gestión, investigación y respuesta frente a denuncias.
- Modificación del Código Anticorrupción aprobado en 2016.
- Decálogo de principios.

A principios de 2022 se llevó a cabo la correspondiente revisión del sistema de gestión de Compliance, cuyo informe final fue presentado al Consejo de Administración de la Compañía en el mes de marzo de 2021. Respecto al criterio de éxito de los objetivos marcados, entendemos que estos se alcanzaron por cuanto:

No se dieron situaciones de conductas irregulares/delictivas vinculadas al objetivo planteado.

No se dieron no conformidades en el proceso/control.

Se establecieron los siguientes objetivos:

- Implementación del Plan de Igualdad
- Formación en materia de Igualdad.
- Aceptación del decálogo de principios por parte de los proveedores habituales
- Revisión del SGCP.
- Elaboración del informe anual de cumplimiento.

La revisión del Sistema de Cumplimiento de Compliance es una tarea que conlleva la revisión, análisis y actuaciones sobre diferentes áreas. Principalmente y a modo de resumen:

- El análisis de los posibles cambios en el contexto en el que opera el Grupo.
- La identificación de nuevos riesgos, reevaluación de riesgos existentes y actualización de la matriz y el mapa de riesgos.
- Diseño de indicadores de cumplimiento.
- Aceptación del decálogo de principios y políticas internas del grupo.
- Riesgo residual y objetivo de riesgo.
- Realización de controles.
- Formación.
- Planes de mitigación.
- Creación de nuevas normas internas, libros de registros y actualización del MPD.
- Elaboración de la Norma Cero de gestión de la información documentada.
- Instrucción técnica para el análisis y evaluación de riesgos penales.
- Manual de Prevención de Delitos (MPD).
- Registros, listados, seguimiento y control de documentos, listado de dudas, consultas, incumplimientos e irregularidades.
- Identificación de los recursos destinados a la gestión del sistema de compliance.

- Revisión del sistema por la dirección general y el órgano de administración.
- Fijación de objetivos para el año siguiente.

Al objeto de dar una mayor garantía del nivel de cumplimiento y gestión del sistema de Compliance, la revisión del sistema es verificada por la compañía independiente SMC Compliance.

6. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD. OTROS ASPECTOS

a) COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El Grupo Elcano colabora decididamente en el control de la normativa ambiental que regula el transporte marítimo internacional, teniendo un compromiso ineludible con el desarrollo sostenible.

En el desarrollo de este principio, el Grupo lleva a cabo inversiones de cara a cumplir el Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques del Grupo.

La OMI tiene entre sus principales objetivos la eficiencia energética, las nuevas tecnologías e innovación, la educación y formación marítimas, la protección marina, la gestión del tráfico marítimo y el desarrollo de la infraestructura marítima.

La elaboración y aplicación a través de la OMI de normas internacionales que atiendan éstos y otros temas apuntalan, sin duda, el compromiso de crear un marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos y el transporte marítimo constituye una importante vía para la introducción de especies en nuevos entornos. Con este Convenio Internacional, que el Grupo está ejecutando, se evita la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, gracias a normas, equipamiento de última generación y procedimientos para una gestión adecuada.

Con las importantes inversiones comprometidas al objeto de ir dotando a nuestros buques, actuales y en construcción de los equipos necesarios al objeto de estar a la vanguardia del Convenio de la OMI para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, damos cumplimiento igualmente al Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente

y Desarrollo de las Naciones Unidas de 1992, que afirma que “con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberían aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”.

Prueba del compromiso de Empresa Naviera Elcano con la reducción del impacto ambiental de su actividad y de la alineación de la Compañía con las políticas de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el gran trabajo que se está realizando para encontrar mejoras en la eficiencia de los buques.

Empresa Naviera Elcano emplea una gran cantidad de recursos en conocer en profundidad la normativa internacional, así como los factores que la originan y le dan forma, además de participar en multitud de foros de la industria donde se comparten inquietudes y soluciones a los retos actuales. Además, a través del conocimiento de dicha normativa y de los últimos avances tecnológicos, la Compañía está inmersa en numerosos estudios y proyectos novedosos que nos ayuden a mejorar nuestro desempeño medioambiental.

No solo las novedades tecnológicas son entendidas como el camino hacia nuestro objetivo de mejora del desempeño medioambiental si no que las prácticas operacionales también son foco para la consecución de la mejora.

Como es lógico, para poder mejorar se debe poder medir el desempeño medioambiental, y para ello se monitorizan todos los indicadores medioambientales y energéticos, tanto los establecidos por la industria como otros indicadores más específicos elaborados internamente.

Por otro lado, el departamento de Flota e Ingeniería del Grupo ha desarrollado y establecido un procedimiento robusto para la monitorización de emisiones de acuerdo a la normativa mundial IMO – Data Collection System y Europea – Monitoring Reporting and Verification.

b) SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES

Tanto Empresa Naviera Elcano, S.A., como sus filiales operadoras en Brasil y Argentina, disponen de un procedimiento de compras y relación con proveedores que tiene por objeto establecer un marco de referencia que garantice a Empresa Naviera Elcano, S.A. y demás empresas del grupo poder alcanzar los siguientes objetivos:

1. Optimización económica en los procesos de planificación, organización, programación y ejecución de las operaciones de aprovisionamiento, tanto en lo que se refiere a materiales como a servicios, al objeto de asegurar que las mismas se realizan al menor coste total posible y en el tiempo mínimo necesario (tiempo económico).
2. Transparencia de Gestión, adecuando la información correspondiente a las operaciones de aprovisionamiento a los procesos de supervisión y control, en aras de la homogeneidad de la información, a fin de facilitar la evaluación del cumplimiento del objetivo anterior.
3. Cumplimiento con el Código Anticorrupción del Grupo, disponible en el Portal del Empleado, así como con los estándares de Ética de Compras, destacando:

- Mantener lealtad a la empresa en todo momento.
- Mantener un intachable nivel de integridad en todas las relaciones comerciales, tanto dentro como fuera de la empresa.
- Optimizar el uso de los recursos de los que son responsables, con el fin de proporcionar el beneficio máximo para la empresa.
- Aceptar y cumplir la letra y el espíritu de las leyes nacionales e internacionales.
- Abstenerse de cualquier negocio propio que pueda estar o parecer estar en contradicción con la empresa.
- Manejar la información confidencial de la empresa y de los proveedores con la debida cautela y respeto.
- Promover relaciones de beneficio mutuo con los proveedores, a través de la cortesía e imparcialidad en todas las fases del ciclo de compras.
- No aceptar regalos personales que no sean considerados regalos de cortesía en los negocios. Asimismo, no aceptar entretenimientos a cargo del proveedor que puedan disminuir o aparentar disminuir su capacidad negociadora y su imparcialidad.
- Mostrar en todo momento Imparcialidad y Objetividad en la toma de decisiones de compra.
- Compatibilización de las operaciones de compra y suministro con los criterios de protección al medio ambiente. En definitiva, atender las necesidades de la empresa con los productos y las prácticas más adecuadas y favorables al medio ambiente.

De la misma forma el Grupo se preocupa por asegurar el cumplimiento de todas las normas de protección medioambientales locales e internacionales aplicables, incluyendo la gestión final, transporte y almacenamiento de residuos, sustancias tóxicas y desechos peligrosos.

Adicionalmente, el Grupo fomenta el uso ecoeficiente de los recursos, materias primas y la reducción del impacto ambiental, fomentando el uso del material reciclado frente al no reciclado, y el control y eliminación responsable, cuando sea necesario, de sustancias que pueden ser nocivas para el medio ambiente.

El impacto medioambiental de las operaciones de suministro es tenido en cuenta en todas las etapas de la cadena de suministro, constanding así establecido en el propio procedimiento de compras. Así, en lo que hace a la compra de equipos nuevos, es factor de decisión el impacto medioambiental en los casos que sea de aplicación.

Igualmente, es importante destacar que se intenta reducir el número de transportes necesarios para el embarque o estocaje en almacén de tierra de los materiales comprados, y que las órdenes de pedido se consolidan en el almacén más cercano al origen o más cercano al buque de que se trate, según conveniencia, maximizando así el volumen de las entregas con objeto de reducir el número de las mismas.

En la evaluación periódica de proveedores y, en todo caso, en cada proceso de adjudicación de un contrato determinado, se tienen en cuenta, en la forma y con la ponderación establecida en el procedimiento de compras vigente, la calidad y eficiencia de los embalajes, así como la tenencia por parte del proveedor de que se trate de la certificación ISO 14001, de medio ambiente, entre otros aspectos a considerar.

Siendo conscientes del impacto económico que la actividad de los buques puede generar en la población local, se establece en el Procedimiento de Compras una prioridad con relación a los suministros locales cuando sea posible. Significar que se llevan a cabo dos tipos diferentes de evaluación de proveedores, una

evaluación anual y evaluación continua en base a cada suministro. Ambas son tenidas en cuenta en la adjudicación de órdenes futuras de compra.

El Grupo participa y es miembro de diferentes asociaciones profesionales en los países en los que desarrolla principalmente su actividad; generalmente asociaciones sectoriales o empresariales tales como Cámaras de Comercio Española y Brasileña y otras extranjeras, asociaciones de navieros (tanto por países, como por tipo de buques, etc.).

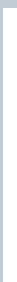
c) COLABORACIÓN CON ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO

Elcano colabora con OAN INTERNATIONAL, una ONGD que tiene por objeto la investigación de los recursos existentes y las vías de actuación para el desarrollo de la calidad de vida de la población de Nikki (Benin), así como la concienciación social de las desigualdades norte-sur que permitan generar un pensamiento crítico.

d) INFORMACIÓN FISCAL

Grupo Elcano paga los impuestos sobre Grupo Elcano paga los impuestos sobre beneficios que le son de aplicación en los países en los que opera y tiene residencia fiscal (España, Brasil, Argentina, Portugal y Malta), y sobre un beneficio antes de impuestos total de 5.698 miles de Euros. En el ejercicio 2022, el importe total pagado por el Grupo en concepto de impuesto sobre beneficios ha ascendido a un equivalente de 2.264 miles de euros. Los datos relativos al importe de la cifra de negocios tanto a nivel individual de Empresa Naviera Elcano, S.A., como de su Grupo Consolidado, así como las referencias a los impuestos efectivamente satisfechos y su desglose por país y otra serie de datos financieros, fiscales y contables, se hallan publicados y aportados en sus Cuentas Anuales, a las cuales remitimos.

CONTENIDO	ESTÁNDAR GRI
Introducción	101, 102-45, 102-46, 102-54, 102-56
I. Modelo de negocio	
a. Descripción	102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6, 102-14
b. Políticas y riesgos	103-1, 103-2, 103-3, 102-15
II. Aspectos ambientales	
a) Introducción	103-1, 103-2, 103-3
b) Medidas para reducir el impacto ambiental, uso sostenible de los recursos, cambio climático y protección de la biodiversidad	102-11, 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-2, 302-3, 302-4, 302-5, 303-3, 304-2, 306-5
c) Monitorización de las emisiones e impacto ambiental	305-1, 305-5,
d) Economía circular, prevención y gestión de residuos	306-2
III. Recursos humanos	
a) Empleo y organización del trabajo	102-8, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3
b) Salud y seguridad	103-1, 103-2, 103-3, 403-2
c) Relaciones sociales	
d) Formación	404-2, 404-3
e) Igualdad	405-1, 405-2
f) Derechos humanos	407-1, 408-1, 409-1, 411-1, 412-1, 412-2
g) Principales indicadores en materia laboral	405-1, 405-2
IV. Lucha contra la corrupción y el soborno	
V. Información sobre la Sociedad. Otros aspectos	
a) Compromiso con el desarrollo sostenible	103-1, 103-2, 103-3
b) Subcontratación y proveedores	205-1, 205-2, 308-1, 308-2, 407-1, 414-1, 414-2
c) Información fiscal	201-1



CONSOLIDATED ANNUAL ACCOUNTS

31 DECEMBER 2022

Free translation from the original in Spanish. In case of discrepancy, the spanish version prevails.
This document is an extract on the consolidated Annual Accounts of Empresa Naviera Elcano S.A.
and its group of companies for the financial year 2022. The full text can be
examined in the Registry of Companies (Registro Mercantil) of Madrid.

BALANCE SHEET AS OF 31 DECEMBER 2022 YAND DE 2021

(Stated in thousands of euros)

ASSETS	2022	2021
Non-current assets	576,311	506,571
Intangible fixed assets	39,663	36,660
Tangible fixed assets	484,873	425,167
Long-term financial investments	35,024	27,308
Deferred tax assets	16,751	17,436
Current assets	440,337	312,433
Non-current assets held for sale	34,764	37,219
Inventories	15,831	10,071
Trade debtors and other receivables	294,072	143,810
Short-term financial investments	8,625	36,360
Cash and cash equivalents	83,338	81,668
Short-term accruals	3,707	3,305
TOTAL ASSETS	1,016,648	819,004
NET EQUITY AND LIABILITIES	2022	2021
Net equity	359,257	313,305
Shareholders' equity	339,799	335,701
Subscribed capital	50,211	50,211
Reserves of the parent company	88,659	97,689
Reserves in consolidated companies for global integration	194,826	188,227
Profit/(Loss) for the year attributed to the parent company	6,103	(426)
Adjustments for changes in value	19,458	(22,396)
Hedging operations	7,716	(2,558)
Exchange differences	11,742	(19,838)
Non-current liabilities	306,918	306,485
Long-term provisions	921	927
Long-term debts	298,497	302,879
Liabilities and other marketable securities	60,000	110,000
Debts with credit institutions	223,639	174,492
Creditors for financial leases	13,772	14,806
Financial derivatives	-	2,558
Other financial liabilities	1,086	1,023
Deferred tax liabilities	5,760	876
Other long-term creditors	1,740	1,803
Current liabilities	350,473	199,214
Short-term debts	119,591	103,136
Liabilities and other marketable securities	52,529	2,537
Debts with credit institutions	65,111	52,931
Financial lease receivables	1,951	47,668
Trade creditors and other payables	224,828	84,695
Short-term accruals	6,054	11,383
TOTAL NET EQUITY AND LIABILITIES	1,016,648	819,004

PROFIT AND LOSS ACCOUNT OF 2022 AND 2021

(Stated in thousands of euros)

	2022	2021
Net turnover	927,990	767,999
Revenues	927,990	767,999
Work carried out by the group for its assets	211	336
Supplies	(76,101)	(47,193)
Materials consumed	(76,101)	(47,193)
Other operating income	9,050	7,583
Sundry income and other current revenues	9,050	7,583
Personnel expenses	(48,305)	(34,707)
Wages, salaries and similar	(33,213)	(24,679)
Social security costs	(14,946)	(9,954)
Provisions	(146)	(74)
Other operating costs	(734,948)	(631,423)
External services	(721,935)	(621,066)
Taxes	(3,741)	(3,930)
Other current operating expenses	(8,232)	(6,402)
Other results	(1,040)	(25)
Fixed assets amortization and depreciation	(47,420)	(38,517)
Impairment losses and gains/losses on disposal of non current assets	-	(4,411)
Operating Result	30,477	19,667
Financial income	2,893	1,729
From marketable securities and other financial instruments	2,893	1,729
Financial expenses	(23,769)	(19,059)
For debts with group companies and associates	-	(629)
For debts with third parties	(23,769)	(18,430)
Foreign exchange differences	(3,903)	(2,336)
Financial Profit/(Loss)	(24,779)	(19,666)
Profit/(Loss) before taxes	5,698	1
Corporate Tax	405	(427)
PROFIT/(LOSS) OF THE YEAR FROM CONTINUING OPERATIONS = PROFIT/(LOSS) OF THE YEAR ATTRIBUTABLE TO THE PARENT COMPANY	6,103	(426)



L N G

ENE

CASTILLO DE CALZELAS

1. Nature, Activities and Composition of the Group

Empresa Naviera Elcano, S.A. (hereinafter the “Company” or “ENE”) was incorporated as a limited liability company (Spanish “sociedad anónima”) in Spain on 20 October 1943 for an indefinite period under the name of Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A. This name was changed to the current one on 21 November 1997. The registered address of ENE is at Calle José Abascal, 2-4, Madrid.

The main activity of the Company, in compliance with its corporate purpose, consists of providing international maritime transport services of goods in ships owned by some of its subsidiary companies or third parties and managing ships owned by some of its subsidiary companies, in line with its corporate purpose.

As at 31 December 2022, the Company’s shareholders are as follows:

	Percentage participation	Nacionality
Grupo Nosa Terra 21, S.A.	58.23%	Spanish
Abanca Corporación Industrial y Empresarial, S.L.U.	20.25%	Spanish
Naviera Murueta, S.A.	15.00%	Spanish
Others	6.52%	Spanish
	100.00%	

The Company is a subsidiary of Grupo Nosa Terra 21, S.A. (hereinafter referred to as “GNT21”), which consolidates and files its Consolidated Financial Statements as “Grupo Nosa Terra 21, S.A. y Sociedades Dependientes” at the Mercantile Registry of Pontevedra. Nonetheless, ENE, as the head of the group of companies, consolidates and draws up Consolidated Financial Statements and files them with the Mercantile Registry of Madrid as “Empresa Naviera Elcano, S.A. y sociedades dependientes” (hereinafter referred to as the “Group” or the “Elcano Group”).

These Consolidated Financial Statements refer to the mentioned Group.

The subsidiary companies that form the Group are the following:

Lauria Shipping, S.A. (hereinafter referred to as “Lauria”): ENE holds 100% of the share capital. Its registered address is at Rua do Surdo nº 4 – A, 1º andar, 9000-233 Funchal, Ilha da Madeira (Portugal). As at 31 December 2022, its main activity is the operating lease (bareboat) of the four ships it owns, including crew, where applicable, to ENE.

Elcano Product Tankers 1 S.A.U. (hereinafter referred to as “EPT1”): ENE is the owner of 100% of the share capital of this company. Its registered address is at calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. In December 2021, by decision of the sole shareholder of the company sold in February 2022 the product tanker it owned, and therefore, the company is dormant as at 31 December 2022.

Elcano Product Tankers 2 S.A.U. (hereinafter referred to as “EPT2”): ENE is the owner of 100% of the share capital of this company. Its registered address is at Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. As at 31 December 2022, its main activity is the operating lease (bareboat) of a product tankers it owns to IT1.

Empresa Naviera Petrolera Atlántica, S.A. (hereinafter referred to as “Enpasa”): ENE holds 99.99% of the share capital. Its registered address is at Maipú 942, Buenos Aires (Argentina). As at 31 December 2022, its main activity is the operation of two owned ships, an oil tanker and a chemical “product tanker”. The ships

are chartered to third parties.

Empresa de Navegação Elcano, S.A. (hereinafter referred to as “Elcano Brasil” or “EBR”): ENE is the owner of 99.99% of the share capital of this company. Its address is at Praia de Botafogo nº 440, 12º Andar, Rio de Janeiro (Brazil). As at 31 December 2022, its main activity is the operation of seven owned ships and three ships bareboat chartered from subsidiaries of the Elcano Group.

EBR also holds 100% of the shares of ENE Brasil Serviços Marítimos Ltda. (hereinafter referred to as “EBS”), incorporated on the 5th of December 2022. EBS’ corporate purpose is the provision of nautical management services, including the crew management of the ships; the operation of maritime terminals, including port support; management of storage activities for goods in transit, logistics and ship management and operation; gas storage and regasification activities; ship repair and maintenance; and other ancillary or complementary activities when necessary for the company’s corporate interests. However, as at 31 December 2022, EBS is inactive.

To consolidate the Elcano Group, EBR and EBS form the EBR Subgroup (hereinafter referred to as “EBR Group”).

Globalspectre, Lda. (hereinafter referred to as “Global”): ENE is the owner of 100% of the share capital of Global. Its registered address is Rua da Mouraria nº 50 – 2, Letra A, 9000 Funchal (São Pedro) Madeira (Portugal). Its main activity consists of providing maritime services, such as shipping activities and operation of maritime traffic, tugboats, rescue boats, anti-contamination services, chartering and sale and purchase of ships, and holding shares in companies.

Global also holds 100% of the share capital of Estaleiro Itajaí, S.A., classified as held for sale as at 31 December 2022.

Elcano Gas Transport, S.A.U. (hereinafter referred to as “EGT”): ENE is the owner of 100% of the share capital of this company. Its registered address is at Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. Its main activity is the operation of an LNG carrier leased from a third party.

Jofre Shipping Ltd (hereinafter referred to as “Jofre”): ENE is the owner of 100% of the share capital of this company. Its registered address is 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta. Its main activity is the operating lease (bareboat) of an LNG carrier with crew to ENE, which the Company leases from a third party.

Ojeda Shipping Limited (hereinafter referred to as “Ojeda”): ENE is the owner of 100% of the shares of this company. Its registered address is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta. Its main activity is the operating lease (bareboat with crew) of its asphalt product tanker it owns to ENE.

Elcano Dry Bulk Limited (hereinafter referred to as “EDB”): ENE is the owner of 100% of the share capital of EDB. Its registered address is at 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. As at 31 December 2022, its main activity is holding shares and performing the standard activities of a holding company.

EDB is the owner of 100% of the share capital of Iberian Bulkcarriers Limited (hereinafter referred to as “Iberian”).

The registered address of Iberian is at 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is an operating lease (bareboat with crew) of two babycape ships it owns to ENE.

For the purposes of consolidating Elcano Group, EDB and Iberian form the EDB Subgroup (hereinafter referred to as “EBD Group”).

Elcano Gas Carriers Limited (hereinafter referred to as “EGC”): ENE is the owner 100% of the share capital of EGC. Its registered address is at 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. As at 31 December 2022, its main activity is holding shares and performing the standard activities of a holding company.

EGC is the owner of 100% of the shares of Merida LNG Shipping Limited (hereinafter referred to as “Merida”) and Caldelas LNG Shipping Limited (hereinafter referred to as “Caldelas”).

The registered address of Merida is at 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is an operating lease (bareboat) of a LNG carrier (leased from a third party) with crew to

ENE.

The registered address of Caldelas is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is an operating lease (bareboat) of a LNG carrier (leased from a third party) with a crew to ENE.

For Elcano Group consolidation purposes, EGC together with, Merida and Caldelas form the EGC Subgroup (hereinafter referred to as “EGC Group”).

Elcano Tankers Limited (hereinafter referred to as “ETL”): ENE is the owner of 100% of the share capital of ETL. Its registered address is 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. As at 31 December 2022, its main activity is the holding of shares and performing the standard activities of a holding company.

ETL owns 100% of the share capital of three companies: Iberian Tankers 1 Limited (hereinafter “IT1”), Iberian Tankers 2 Limited (hereinafter “IT2”) and Iberian Tankers 3 Limited (hereinafter “IT3”).

The registered address of IT1 is at 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is an operating lease (bareboat) with crew of one product tanker owned by EPT2 to ENE.

The registered address of IT2 is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta. As at 31 December 2022, its main activity is the operating lease (bareboat with crew) of one product tanker to ENE.

The registered address of IT3 is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is an operating lease (bareboat) of a chemical tanker to EBR, which it holds on a finance lease basis from a third party.

For Elcano Group consolidation purposes, ETL, IT1, IT2, and IT3 form the ETL Subgroup (hereinafter referred to as the “ETL Group”).

Elcano Group Services Limited (hereinafter referred to as “EGS”): ENE owns 100% of the shares of EGS. Its registered address is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta, and as at 31 December 2022, its main activity is the holding of shares and performing the standard activities of a holding company.

EGS owns 100% of Elcano Management Services Limited (hereinafter referred to as “EMS”).

The registered address of EMS is at 171 Old Bakery Street, Valletta, Malta, and its main activity is providing management services and intra-group financing. As at 31 December 2022, it is inactive.

To consolidate the Elcano Group, EGS and EMS form the EGS Subgroup (hereinafter referred to as “EGS Group”).

As at 31 December 2022, Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, EBR Group, Global, Jofre, Ojeda, EGT, EDB Group, EGC Group, ETL Group and EGS Group, along with ENE, form the Elcano Group.

As at 31 December 2022, the Group owns an oil tanker, five chemical/product tankers, eight bulk carriers and three liquefied petroleum gas (LPG) carriers and one asphalt tanker. The Group also operates four LNG carriers on an operating lease basis and a chemical/product tanker on a finance lease.



2. Submission and Consolidation Bases

The Consolidated Financial Statements for 2022 have been drawn up according to the current corporate legislation and the rules provided for drawing up Consolidated Financial Statements approved by Royal Decree 1159/2010, of 17 September, and the Spanish General Accounting Plan, approved by Royal Decree 1514/2007 of 16 November, which apply the amendments included by Royal Decree 1/2021, of 12 September, among others, to present a true image of the consolidated equity, the consolidated financial situation and the consolidated results of the Group, and the accuracy of the flows incorporated into the consolidated cash flow statement.

The mentioned Consolidated Financial Statements have been drawn up based on the underlying accounting records of ENE, Lauria, EPT1, EPT2, EGT, Enpasa, Elcano Brasil, EBS, Global, Ojeda, Jofre, EDB, Iberian, EGC, Merida, Caldelas, ETL, IT1, IT2, IT3, EGS and EMS.

The individual Financial Statements for the companies to be consolidated shall be submitted to the approval of the respective General Shareholders' Meetings within the time limits set by the current applicable laws in their country of residence. Nonetheless, ENE directors estimate there will be no changes that could materially affect the Consolidated Financial Statements.

The financial and fiscal year of all the companies of the consolidated group coincides with the calendar year.

Similarly, all the Group companies apply homogeneous accounting and measurement methods according to generally accepted principles and rules in Spain. Nonetheless, before the aggregation process, if there are discrepancies in the uniformity of the principles and rules applied by the Group companies, the necessary adjustments and reclassifications are carried out before the aggregation process.

The companies and subgroups (namely, Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, EBR Group, Global, EGT, Jofre, Ojeda, the EDB Group, the EGC Group, the ETL Group and the EGS Group) have been consolidated through the global integration method. All the balances and transactions between these companies have been removed from the consolidation process.

There are no significant uncertainties or aspects regarding the future that could entail a significant risk that could, in turn, mean substantial changes in the value of the assets and liabilities in the coming years.

No changes have occurred in the accounting estimations affecting the year or that could significantly affect future years.

According to Corporate Law, Board of Directors of ENE presents the figures of each item of the Consolidated Balance Sheet, the Profit and Loss Account, the Statement of Changes in Net Equity, and Cash Flows for 2022 and those of the previous year for comparison purposes.

To better understand the Consolidated Balance Sheet, the Profit and Loss Account, the Statement of Changes in Net Equity and Cash Flows are presented in an aggregate form, gathering the details required in the relevant notes of this report.

3. Accounting principles and measurement standards applied

The information in these Consolidated Financial Statements is the responsibility of the directors of ENE, as the parent company of Elcano Group. Estimates made by the directors have been used to measure some of the assets, liabilities, revenue, expenditure, and commitments recorded in these Consolidated Financial Statements. These estimates refer to the measurement of the loss from the impairment of certain assets and the useful life of material and intangible assets.

The main accounting principles and Measurement Standards applied are as follows:

a) Functional currency

The primary economic environment in which the Group operates corresponds to the international maritime transport of goods market. For this reason, the functional currency of the Group is the US dollar (hereinafter referred to as “dollar” or “dollars”), except for the EGT and EPT2 subsidiaries, which is the euro and EBR Group, which is the Brazilian real. Nonetheless, and as established by the General Accounting Plan, the Consolidated Financial Statements are drawn up in thousands of euros.

The criteria used to convert the different items in these Consolidated Financial Accounts into euros are as follows:

- a. Assets and liabilities are converted using the prevailing exchange rate as of the Consolidated Financial Statements date.
- b. The Profit and Loss Account items are converted using the average exchange rate for the period.
- c. Net Equity is kept at the historical exchange rate as at the date of acquisition.

Annex I to these Consolidated Financial Statements contains the Consolidated Balance Sheet, the Consolidated Income Sheet, the Consolidated Cash Flow and the Consolidated Change in Net Equity Statement for 2022 and 2021, stated in the functional currency.

When a reference is made to figures in the remaining notes of this report, these will be expressed as thousands of dollars. When stated in another currency other than the dollar, it shall be expressly stated.

b) Intangible fixed assets

Intangible fixed assets are measured at their acquisition price less the accumulated depreciation and, where applicable, less the aggregate amount of impairment losses.

This heading relates mainly to intangible assets with a definite useful life and the costs incurred in bringing into operation certain ships operated by the Group under long-term contracts with clients. These assets are amortised during the life of the associated contract.

This section also includes the dry-docking costs of third-party ships held by the Group under operating leases. Dry-Dockings are amortised in the period between each dry-docking (3 - 5 years).

This caption also gathers the cost of acquired “software”, which is amortised on a straight-line basis over the term of 5 years in which its use is expected. The maintenance cost for intangible fixed assets is charged to

expenses when incurred.

As soon as there are reasonable doubts regarding the technical success or economical-trade profitability of software development, the corresponding amounts recognised in the assets are directly allocated to the loss of the year.

Software maintenance expenses incurred during the year are recorded in the Profit and Loss Account.

In addition, expenses arising from research and development associated with patents owned by the Group relating to a project for which there are sound reasons for technical success and the economic and commercial profitability of the project are included.

Research and development expenses are amortised over their useful life, which will not exceed 5 years. As soon as there are reasonable concerns about the technical success or economical-trade profitability, the amounts recognised in this section will be directly allocated to the year's loss.

c) Tangible fixed assets

Tangible fixed assets are measured at their acquisition price less the corresponding accumulated depreciation and, where applicable, less the accumulated amount of the recognised valuation allowances for impairment.

Depreciation of tangible fixed assets is carried out on their cost value, following the straight-line basis over the useful life of the assets.

	Years of useful life
Ships	20 - 25
Buildings and other constructions	25
Facilities, tools and furniture	5 - 10
Transport elements	3
Data processing equipment	6 - 7

This section records the dry-docking costs of ships in the fleet owned by the Group or held on finance lease basis. Dry-Docking costs are amortised in the period between each dry-docking (3 - 5 years).

Financial expenses of loans directly related to building the ships are capitalised as part of the initial value of the asset until the asset begins operations.

Asset maintenance and repair expenses that improve the utilisation or lengthen the useful life of the ships are capitalised and charged to the Profit and Loss Account according to the years of useful life left. When their utilisation is not improved, or their useful life is not lengthened, the amounts are charged to expenses when they are incurred.

The book value of tangible fixed assets is derecognised on sale or disposal by any other means, or when they are not expected to generate future economic benefits or income from their use, sale or disposal by any other means.

The profit or loss arising from a derecognition of a tangible fixed asset is determined as the difference between the amount obtained on the disposal of the item, minus costs need for its sale and the book value. The profit or loss is recognised in the Consolidated Profit and Loss Account in the year the derecognition becomes effective.

At least at the end of each reporting period, the Group assesses whether there is any indication that any tangible fixed asset or cash-generating unit may be impaired. If any such evidence exists, the company estimates the recoverable amount of these items and makes the required valuation allowances.

A tangible fixed asset is considered impaired when its book value exceeds its recoverable amount. The recoverable amount is the higher of the asset's fair value minus costs to sell and its value in use.

Impairment is calculated separately for each tangible fixed asset. If the Company cannot estimate the recoverable amount of each item individually, it determines the recoverable amount of the cash-generating unit to which each item belongs. Should the Company need to recognise an impairment loss for a cash-generating unit to which all or part of goodwill has been allocated, it first reduces the book value of the goodwill associated with that unit. If impairment exceeds the amount of goodwill, the Company then reduces the remaining assets in the cash-generating unit on a pro-rata basis based on their book values. The book value of each asset may not be reduced below the higher of its fair value, minus costs to sell, its value in use or zero.

The Group estimates future cash flows before taxes based on the most recently approved forecasts to estimate the value in use. These forecasts include the best estimates available from the income and expenses of the cash-generating units using past experience and future expectations.

Corrections of value for impairment of tangible fixed assets and reversals thereof when the circumstances that gave rise to the impairment cease to exist are recognised in the consolidated profit and loss account as an expense or income, respectively. The impairment shall only be reversed up to the limit of the book value of the tangible fixed assets determined at the reversal date had the impairment not been recognised.

The Directors of ENE consider that as at 31 December 2022, the book value of the tangible assets does not exceed the recoverable value thereof, so no provision is required for impairment.

d) Leases and similar transactions

The classification by the Group of a lease as financial or operating will depend on whether the risks and profit inherent to the ownership of the subject of the contract have been materially transferred.

- It will be classified as a finance lease if the economic conditions of the agreement entail the material transfer of all the risks and profit inherent to the ownership of the asset leased in such agreement.
- Otherwise, it will be classified as an operating lease.

Finance leases

At the commencement of the lease, the Group recognises an intangible or tangible asset according to its nature and a financial liability for the same amount, at the lower of the fair value of the leased asset and the present value of the minimum lease payments determined at the inception of the lease. The present value of minimum lease payments is calculated based on the interest rate implicit in the lease. Where this cannot be determined, the lessee's interest rate for similar transactions is used.

The total finance charge is distributed over the term of the lease and allocated to the Profit and Loss Account of the year in which it accrues, by applying the effective interest rate method. Contingent payments are measured as expenses of the year during which they are incurred.

Amortisation, impairment, and derecognition criteria are applied to the balance sheet assets due to finance leases.

Operating leases

Expenses for operating leases incurred during the year are charged to the Profit and Loss Account.

e) Inventories

Fuel and maintenance inventories are recognised at their cost price, which does not exceed the market value. The costs of fuel inventories are determined by applying the FIFO method. The costs of maintaining inventories are determined by applying the weighted average cost method.

f) Financial instruments

The Group only recognises a financial instrument on its balance sheet when it becomes a party to the contract or legal transaction according to the provisions of the contract or legal transaction by determining its classification at initial recognition and, where permitted and appropriate, reassessing its classification at each balance sheet date, considering the requirements of the standard, and resulting in a change in measurement criteria.

Financial instruments are classified according to their valuation into one of these categories:

Financial assets

1. Financial assets carried at fair value with changes in the profit and loss account
2. Financial assets carried at amortised cost
3. Financial assets carried at fair value with changes in net equity
4. Financial assets carried at cost

Financial liabilities

1. Financial liabilities carried at amortised cost
2. Financial liabilities carried at fair value with changes in the profit and loss account

As at 31 December 2022 and 2021, the Group has classified its financial instruments as follows:

Financial assets and liabilities carried at amortised cost

1) FINANCIAL ASSETS CARRIED AT AMORTISED COST

In this category, the Group classifies investments or financial assets held for receiving the cash flows arising from the performance of the contract and which, due to the contractual terms of the asset, give rise to cash flows solely from the collection of principal and interest on the principal amount outstanding. Specifically, the following are recognised in this category:

- a) Trade receivables (clients and sundry debtors, mainly): financial assets arising from the sale of goods and the provision of services in trade operations.
- b) Non-trade receivables: financial assets that are neither equity instruments nor derivatives with a favourable valuation for the Group, not arising from trade transactions, with fixed or determinable payments, and are not traded in an active market.

2) FINANCIAL LIABILITIES CARRIED AT AMORTISED COST

These financial liabilities are generally classified in this category:

- a) Trade payables (suppliers and other creditors, mainly): financial liabilities arising from the purchase of goods and services in trade operations.
- b) Non-trade payables (payables to credit institutions, other debt instruments such as non-convertible bonds, notes, etc., and other financial loans and receivables from third parties): financial liabilities which, not being derivative instruments with an unfavourable valuation for the Group, do not have a trade origin.

Financial assets and liabilities in this category are initially measured at fair value, i.e. the transaction price equivalent to the fair value of the consideration given plus directly attributable transaction costs.

Notwithstanding the above, trade receivables and payables falling due within one year for which there is no contractual interest rate, loans and advances to personnel, dividends receivable and payments on called-up equity instruments expected to be collected in the short-term and payments demanded by third parties on shares, the amount of which is expected to be paid in the short-term, are measured at their nominal amount, provided the effect of not discounting the cash flows is not significant.

Financial assets and liabilities are subsequently measured at amortised cost. Accrued interest is charged to the Profit and Loss Account using the effective interest rate method. However, receivables and payables falling due within one year initially measured at the nominal amount continue to be measured at that amount unless impaired.

At year-end, the Company recognises any necessary valuation allowances when there is objective evidence that the value of a receivable has become impaired, that is, if there is evidence of a reduction or delay in estimated future cash flows to said asset.

The impairment on loans and receivables is measured as the difference between the book value and the present value of estimated future cash flows, discounted at the effective interest rate calculated upon initial recognition.

Valuation allowances for debtor impairment as at 31 December 2022 have been estimated according to the analysis of each of the individual balances pending to be received on the said date.

Financial assets carried at cost

This category includes investments in Group companies, associates and jointly controlled entities, and investments in equity instruments whose fair value cannot be determined by reference to a quoted price in an active market for an identical financial instrument or cannot be reliably estimated.

1) EQUITY INVESTMENTS IN GROUP COMPANIES, JOINTLY CONTROLLED ENTITIES AND ASSOCIATES

Financial investments in Group companies, jointly controlled entities and associates correspond to shares in companies not subject to consolidation in these Financial Statements due to being companies whose relative importance is not relevant for the equity situation of the Consolidated Group.

Equity investments are initially measured at cost, which equals the fair value of the consideration given plus directly attributable transaction costs.

They are subsequently valued at cost less, where applicable, the accumulated valuation allowances for impairment.

At year-end, the Group recognises any necessary valuation allowances when there is objective evidence that the book value of an investment will not be recovered.

Valuation allowances are the difference between the book value and the recoverable amount unless better evidence of the recoverable investments is available. In estimating these kinds of assets, the proportional part of the investee's Net Equity is considered, corrected for any unrealised gains existing at the measurement date, corresponding to elements identifiable in the investee's balance sheet.

Where the investee had an interest in another investee, the consolidated financial statements prepared according to the criteria in the Spanish Code of Commerce and its implementing regulations were used to determine the net equity of the investees for the purposes of the above.

Where the investee uses a functional currency other than the Euro, the exchange rate used is applied to net equity and any unrealised gains at the close date.

Financial assets carried at fair value with changes in net equity

This category includes financial assets, which give rise to principal and interest payments cash flows only at specified dates on the principal amount outstanding, are not held for trading and are not classified as financial assets at amortised cost.

This category also includes equity instruments which, although they should have been included in the category of financial assets at fair value through profit or loss, the Group has exercised its irrevocable option to classify them in this category.

Held-for-sale financial assets are initially measured at fair value or the transaction price, which equals the fair value of the consideration given plus directly attributable transaction costs, and, where necessary, the amount paid for any pre-emptive and similar rights acquired.

They are subsequently measured at fair value, deducting no transaction costs incurred on disposal. Changes in fair value are accounted for directly in net equity until the financial asset is derecognised or impaired and subsequently charged to the Consolidated Profit and Loss Account.

However, impairment and exchange gains and losses on monetary financial assets in foreign currency are charged to the Consolidated Profit and Loss Account.

Interest calculated using the effective interest rate method and accrued dividends is also charged to the Consolidated Profit and Loss Account.

Investments in equity instruments for which the fair value cannot be estimated reliably are measured at cost less, where applicable, any accumulated impairment.

At year-end, the company recognises any necessary impairment when there is objective evidence that the value of a held-for-sale financial asset, or group of held-for-sale financial assets with similar risk exposure measured together, is impaired, causing:

- a) For acquired debt instruments, a reduction or delay in estimated future cash flows from acquired debt instruments, which could be due to debtor insolvency; or
- b) In the event of investments in equity instruments, failure to recover the carrying amount due to a significant or prolonged decline in the fair value. For these purposes, prolonged decline are those where the decline exists for over 18-month and are significant when they show decline in share price of more than 40%.

The impairment of these financial assets is measured as the difference between the cost or amortised cost, less, where applicable, any impairment previously recognised in the Consolidated Profit and Loss Account, and the fair value at year-end

As soon as there is objective evidence that the asset is impaired, accumulated losses recognised in net equity for a decrease in fair value are recorded in the Consolidated Profit and Loss Account.

If the fair value increased in subsequent reporting periods, the impairment charged in prior periods shall be reversed with a credit to the Consolidated Profit and Loss Account for the reporting period. However, where the fair value of an equity instrument increases, the impairment charged in prior periods is not be reversed with a credit to the Profit and Loss Account; rather, the increase in fair value is accounted for directly in equity.

Impairment of equity instruments carried at cost because the fair value cannot be measured reliably is calculated according to the section referring to equity investments in group companies, jointly controlled entities and affiliates. Impairment recognised in prior reporting periods is not reversed.

Derecognition of financial assets

A financial asset or part thereof is derecognised when it expires, or the contractual rights on the cash flows

of the financial asset are transferred, and the risks and benefits inherent to the ownership are substantially transferred.

Derecognition of financial liabilities

A financial liability is derecognised when the corresponding obligation ceases to exist, i.e. when it has been discharged, cancelled or has expired.

Interest and dividends from financial assets

Interest and dividends accrued on financial assets after acquisition are charged as income in the Consolidated Profit and Loss Account.

Interest is accounted for using the effective interest rate method, while dividends are recognised when the equity holder's right to receive payment is established. For this purpose, upon the initial measurement of financial assets, accrued express interest receivable and not due at the measurement date is recognised separately, based on maturity and any dividends agreed by the competent body at the moment of acquisition.

Guarantees extended and received

For guarantees given or received for operating leases or the provision of services, the difference between their fair value and the amount paid is treated as an advance payment or collection for the lease or service provision, which is recognised in the Consolidated Profit and Loss Account during the period of the lease or during the period in which the service is provided.

Guarantees extended and received in the short term are valued by the amount disbursed.

Cash and equivalents

The Group classifies cash, bank balances, sight deposits and other highly liquid short-term investments realisable in under 3 months with a low risk of value volatility are recorded in this category.

g) Cash flow hedges

They are hedges of the exposure to variability in cash flows attributable to a particular risk associated with a recognised asset or liability or a highly probable forecast transaction, provided it can affect the Consolidated Profit and Loss Account. A hedge of the foreign currency risk of a firm commitment may be accounted for as a cash flow hedge.

The portion of the gain or loss on the hedging instrument determined to be an effective hedge is temporarily recognised in Consolidated Net Equity and allocated to the Consolidated Profit and Loss Account in the reporting period or periods in which the forecast hedged transaction affects profit or loss unless the hedge relates to a forecast transaction that requires recognition of a non-financial asset or liability. In the latter case, the amounts charged to equity are included in the cost of the asset or liability upon acquisition or assumption.

h) Transactions in foreign currency

Monetary items

Transactions in foreign currency are accounted for at their exchange value in dollars, using the exchange rate on the date of such transactions. Exchange gains and losses arising in the cancellation of balances from transactions in foreign currency are recognised in the profit and loss account for the reporting period in which they occur.

At year-end, accounts receivable and payable in foreign currency are measured in dollars at the exchange rate valid as at 31 December. Unrealised net exchange losses established for groups of currencies of similar maturity and behaviour on the market are recognised as an expense, and net unrealised gains, in the same way as income. In exchange hedges, only the part of the risk not covered is considered.

Non-monetary items

They will be valued by applying the exchange rate on the transaction date.

i) Corporate Tax

Certain Group companies are taxed on regimes based on tonnage (tonnage tax).

ENE has been taxed in the Special Regime for Shipping Companies according to the tonnage set forth under the Spanish Corporate Tax since 2004. The initial authorisation was renewed for ten years from 1 January 2014.

As for the activities of the Group not subject to these tonnage-tax regimes, the expense for Corporate Tax of each financial year is calculated on the financial result of the activities not subject to tonnage-tax, corrected by the permanent nature differences with tax criteria and considering the incentives and applicable deductions. The tax effect of the temporary differences is included, where appropriate, in the corresponding items for prepaid or deferred Corporate Tax of the accompanying balance sheet, classified by their term or according to the expected reversal period.

j) Recognition of revenue and expenditure

Generally, revenues and expenses are recognised on an accrual basis, i.e. when the actual flow of goods and services they represent occurs, regardless of when the resulting monetary or financial flow deriving from them occurs.

Revenue from the ordinary course of the Group's business is recognised when control of the goods or services committed to customers is transferred, at which time revenue is measured at the amount that reflects the consideration to which it expects to be entitled in exchange for those goods or services. The Group follows a process consisting of these steps:

- a) Identify the contract(s) with the customer.
- b) Identify the obligation(s) to be fulfilled in the contract.
- c) Determine the transaction price or contract consideration to which the Group expects to be entitled in exchange for transferring goods or providing services committed by the customer.
- d) Allocate the transaction price to the obligations to be fulfilled.
- e) Recognise revenue from ordinary activities when or as the Group fulfils a committed obligation by transferring a good or rendering a service; fulfilment occurs when the customer obtains control of the good or service.

Specifically, considering the Group's core business, maritime transport services, in general, revenue from the provision of these services is recognised over time, as it is assumed that the customer simultaneously receives and consumes the rights and benefits inherent to the service as the Group provides the service. In this sense, if another company took over the contract within the period of service provision, it would not need to do the work already completed up to that point.

Revenue from the sale of goods and rendering of services is measured at the fair value of the consideration received or receivable, arising therefrom, which in the absence of evidence to the contrary, this is the agreed price of those goods or services, less any trade discounts, rebates or similar items granted by the Group and interest on the nominal amount of the credits.

k) Provisions and contingencies

Liabilities at year-end arising from past events that may lead to a loss for the Group and the amount and time of cancellation of which are indeterminate are measured in the consolidated balance sheet as provisions based on the present value of the best estimate of the amount required to settle the obligation or transfer it to a third party.

Adjustments arising from updating the the provision are recognised as a financial expense when accrued. No discounts will be applied for provisions that mature in a year or less, provided the financial effect is insignificant.

l) Transactions between related parties

Items in transactions carried out with related parties are generally measured at the initial moment and their fair value. Where applicable, if the price agreed in a transaction is different to the fair value, the difference will be measured according to the economic reality of the transaction. The subsequent valuation is carried out according to the particular standards.

m) Non-current assets held for sale

The Company classifies a non-current asset as held for sale if its book value will be recovered principally through a sale transaction rather than through continued use, and provided that it meets these requirements:

- a) The asset must be available for immediate sale in its present condition; and
- b) Its sale must be highly likely due to these circumstances:
 - b1) The Group must be committed to a plan to sell the asset and has started an active programme to locate a buyer and complete the plan.
 - b2) The asset must be actively marketed for sale at a reasonable price compared to its current fair value.
 - b3) The sale should be expected to be completed within one year from the date the asset is classified as held for sale.
 - b4) Actions to complete the plan indicate that it is unlikely that significant changes to the plan will be made or that the plan will be withdrawn.

Non-current assets held for sale are measured at the date of reclassification in this category at the lower of the book value and the fair value less costs to sell.

The group does not depreciate or amortise a non-current asset while it is classified as held for sale and recognises the necessary impairment, so the book value does not exceed the fair value less costs to sell.

When an asset no longer meets the conditions for classification as held for sale, it is reclassified in the balance sheet according to its nature and measured at the lower of the book value before it was classified as held for sale, adjusted for any depreciation, amortisation or impairment recognised had the asset not been classified as held for sale, and the recoverable amount at the reclassification date. Any difference is recognised in the consolidated profit and loss account according to its nature.

Impairment of non-current assets held for sale, and reversals thereof when the circumstances that gave rise to the impairment cease to exist are recognised in the Consolidated Profit and Loss Account unless they must be recognised directly in the consolidated net equity according to the specific standards applicable to each asset.

n) Statement of cash flows

The following expressions are used in the cash flow statement:

Cash or Cash Equivalents: Cash comprises both cash in hand and demand deposits at banks. Cash equivalents are financial instruments which form part of the usual cash management policy of the Group, are converted into cash and have a maturity of three months or less from the date of acquisition, provided there is no significant risk of changes in value and that they form part of the Company's usual cash management policy.

Cash flows: inflows and outflows of cash or cash equivalents, these being very liquid investments with low risk of value changes for up to three months.

Operating activities: main revenue-producing activities of the Company and other activities that are not investing or financing activities.

Investing activities: acquisition, sale or disposal by other means, of long-term assets and other investments not included in cash and cash equivalents.

Financing activities: activities that change the size and composition of Net equity and financial liabilities.



4. Intangible fixed assets

The composition and movements of intangible fixed assets are as follows:

	Thousands of dollars				Thousands of euros	
	Balance as at 31/12/21	Additions	Disposals	Transfers	Balance as at 31/12/22	Balance as at 31/12/22
Cost						
Dry-dock works	10,373	5,040	-	-	15,413	14,016
Long-term contracts/projects	48,438	840	(79)	-	49,199	46,128
Patents and developments	138	222	-	-	360	337
Software	1,380	44	-	-	1,424	1,335
ISPS / ISM / TMSA, ships	1,897	-	(7)	-	1,890	1,772
	62,226	6,146	(86)	-	62,286	63,587
Accumulated depreciation						
Docked ships	(5,285)	(2,172)	-	-	(7,457)	(6,525)
Long-term contracts/projects	(13,482)	(2,831)	44	-	(16,269)	(15,251)
Software	(1,074)	(86)	-	-	(1,160)	(1,087)
ISPS / ISM / TMSA, ships	(800)	(329)	-	-	(1,129)	(1,060)
	(20,642)	(5,418)	44	-	(26,015)	(23,924)
Net value	41,584	728	(41)	-	42,271	39,663

	Thousands of dollars				Thousands of euros	
	Balance as at 31/12/20	Additions	Disposals	Transfers	Balance as at 31/12/21	Balance as at 31/12/21
Cost						
Dry-dock works	10,906	-	(533)	-	10,373	8,971
Long-term contracts/projects	48,220	279	(61)	-	48,438	42,763
Patents and developments	-	138	-	-	138	122
Software	2,675	119	(1,414)	-	1,380	1,217
ISPS / ISM / TMSA, ships	1,916	-	(19)	-	1,897	1,675
	63,716	535	(2,027)	-	62,224	54,747
Accumulated depreciation						
Dry-dock works	(3,113)	(2,172)	-	-	(5,285)	(4,532)
Long-term contracts/projects	(10,758)	(2,724)	-	-	(13,482)	(11,901)
Software	(2,383)	(105)	1,414	-	(1,073)	(947)
ISPS / ISM / TMSA, ships	(399)	(421)	19	-	(800)	(706)
	(16,653)	(5,421)	1,433	-	(20,641)	(18,087)
Net value	47,064	(4,886)	(594)	-	41,584	36,660

The section on dry-dock works within Intangible fixed assets include the dry-dockings of the ships that the Group holds on an operating lease basis (see note 6). The additions in dry-dock works correspond to the costs incurred by the Group in past or in-process dry-dockings in the said period.

Long-term contracts/projects mainly correspond to the costs assumed by the Group for the coming into operation of specific ships. These costs are recovered throughout the life of the long-term contracts signed with the respective clients.

The Patents and Developments section includes the works carried out by the Group on a project developed for which economic and commercial profitability is expected in the coming years.

5. Tangible Fixed Assets

The composition and movements of the tangible fixed assets are as follows:

	Thousands of dollars					Thousands of euros	
	Balance as at 31/12/21	Additions	Disposals	Transfers	Others	Balance as at 31/12/22	Balance as at 31/12/22
Cost							
Ships	782,167	7,531	(5)	54,060	-	843,753	788,359
Dry-dock works	41,780	37,116	(3,317)	-	-	75,579	70,860
Fixed assets under construction	19,677	34,698	(315)	(54,060)	-	-	-
Buildings and other constructions	11,008	1,050	-	-	-	12,058	11,305
Facilities, tools and furniture	1,707	-	-	-	-	1,707	1,600
Transport elements	760	226	-	-	-	986	925
Data processing equipment	2,885	66	-	-	-	2,951	2,755
	859,984	80,687	(3,637)	-	-	937,034	875,804
Accumulated depreciation							
Ships	(352,594)	(33,380)	-	-	-	(385,974)	(360,440)
Dry-dock works	(15,436)	(10,397)	3,352	-	-	(22,481)	(21,078)
Buildings and other constructions	(5,787)	(438)	-	-	-	(6,225)	(5,838)
Facilities, tools and furniture	(880)	(26)	-	-	-	(906)	(850)
Transport elements	(734)	(24)	-	-	-	(758)	(711)
Data processing equipment	(2,031)	(133)	-	-	-	(2,164)	(2,014)
	(377,462)	(44,398)	3,352	-	-	(418,508)	(390,931)
Net value	482,522	36,289	(285)	-	-	518,526	484,873

	Thousands of dollars					Thousands of euros	
	Balance as at 31/12/21	Additions	Disposals	Transfers	Others	Balance as at 31/12/22	Balance as at 31/12/22
Cost							
Ships	765,586	4,622	-	11,959	-	782,167	689,418
Dry-dock works	33,498	10,746	-	(2,464)	-	41,780	36,888
Fixed assets under construction	22,166	44,147	-	(46,636)	-	19,677	17,372
Buildings and other constructions	10,954	54	-	-	-	11,008	9,720
Facilities, tools and furniture	2,457	37	(787)	-	-	1,707	1,507
Transport elements	887	-	(127)	-	-	760	671
Data processing equipment	2,603	282	-	-	-	2,885	2,539
	838,150	59,889	(914)	(37,141)	-	859,984	758,115
Accumulated depreciation							
Ships	(345,388)	(31,873)	-	24,667	-	(352,594)	(311,001)
Dry-dock works	(10,266)	(7,459)	-	2,289	-	(15,436)	(13,629)
Buildings and other constructions	(5,352)	(435)	-	-	-	(5,787)	(5,110)
Facilities, tools and furniture	(1,654)	(14)	787	-	-	(880)	(777)
Transport elements	(786)	(74)	127	-	-	(734)	(648)
Data processing equipment	(1,868)	(162)	-	-	-	(2,030)	(1,783)
	(365,313)	(40,018)	914	26,956	-	(377,462)	(332,948)
Net value	472,837	19,871	-	(10,185)	-	482,522	425,167

Ships

In February 2022, the Group took delivery of a new ship built at a Chinese shipyard and is operating in Brazil.

Fixed assets under construction

During 2022 and 2021, the Group has made the following payments (milestones) to shipyards for the construction of ships and other shipowner investments:

Type of ship under construction	No of ships	Place Construction	Date of delivery	Thousands of dollars			
				2022	2021	2022	2021
Bulkcarrier	1	China	February 2022	Payments to the shipyard	Shipowner extra investments	Payments to the shipyard	Shipowner extra investments
				26,067	8,308	5,985	2,617
				26,067	8,308	5,985	2,617

Dry-dock works

The dockings of ships owned or held on finance lease are included in tangible fixed assets.

As at 31 December 2022, all the ships of the Group's fleet, except for two, including those taken on a finance lease provide mortgage security in the bank loans granted for their acquisition.

The Group has taken out insurance policies to cover the possible risks to which the different elements of their investments are subject, understanding that said policies cover such risks.

6. Leases and similar transactions

Finance leases

The Group operates one ship acquired under finance lease.

Minimum future payments agreed for the long-term have these maturities:

Lorem ipsum

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Two years	2,191	2,081	2,054
Three years	2,309	2,191	2,165
Four years	2,432	2,309	2,281
Five years	2,562	2,432	2,402
Rest	5,195	7,756	4,870
	14,689	16,770	13,772

As at 31 December 2022, the interest accrued and pending payment on account of finance lease contracts amount to 271 thousand dollars (1,059 thousand dollars in the previous year).

Operating leases

As charterers of four LNG carriers to third parties on an operating lease basis, the Group has entered into independent contracts with two clients, which mature in 2023, 2030 and 2037. As the lessee of the ships, the Group will generate fixed annual expenses during this time charged to the consolidated profit and loss account as ship lease expenses.

7. Financial assets

The composition and movements of the financial assets, including balances with public administrations and cash and cash equivalents during 2021 and 2022, are described below:

	Thousands of dollars							
	Long-term financial assets				Short-term financial assets			
	Debt securities		Loans, derivatives and others		Debt securities		Loans, derivatives and others	
	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21
Financial assets carried at amortised cost	-	-	28,881	30,930	3,864	37,938	317,023	166,123
Hedging derivatives	-	-	8,475	-	-	-	1,969	-
Cash and cash equivalents	-	-	-	-	-	-	88,888	92,497
	-	-	37,356	30,930	3,864	37,938	407,880	258,620

	Thousands of euros							
	Long-term financial assets				Short-term financial assets			
	Debt securities		Loans, derivatives and others		Debt securities		Loans, derivatives and others	
	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21	31.12.22	31.12.21
Financial assets carried at amortised cost	-	-	27,079	27,308	3,623	33,496	297,229	146,673
Hedging derivatives	-	-	7,945	-	-	-	1,946	-
Cash and cash equivalents	-	-	-	-	-	-	83,338	81,669
	-	-	35,024	27,308	3,623	33,496	382,412	228,341

a) Debt Securities

This item includes investments held by the Group until maturity.

b) Loans, derivatives and others

Loans and Other long-term receivables

Loans and other long-term receivables are:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Long-term loans	115	157	108
Long-term deposits and guarantees extended	100	106	94
Other long-term financial assets	28,666	30,667	26,876
	28,881	30,930	27,078

Loans and Other short-term receivables

Loans and other short-term receivables, including balances with public administrations, is as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Trade debtors and other receivables	313,657	162,879	294,072
Trade receivables for sales and services	216,590	79,941	203,065
Insurance claims pending settlement	5,378	5,881	5,042
Receivables from public administrations	22,093	16,802	20,714
Other debtors	69,596	60,255	65,251
Short-term deposits and guarantees extended	1,291	1,244	1,211
Other financial assets	2,075	2,000	1,946
	317,023	166,123	297,229

The composition of Sundry debtors is as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Receivables	1,604	1,377	1,504
Ship current accounts	288	336	270
Shipbuilding guarantees	66	67	62
Other sundry debts	67,638	58,475	63,416
	69,596	60,255	65,251



CASTILLO DE TEBRA
VALLETTA
IMO 9753836

SEVIERO PIPERLLEN

8. Inventories

The inventories include fuel and maintenance, as per the following information:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Fuel	16,554	11,048	15,520
Maintenance	332	358	311
	16,886	11,406	15,831

Expenses for provisions, including fuel and maintenance, has been as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Net purchases	82,389	59,325	78,425
Variation of inventories	(2,441)	(3,558)	(2,323)
	79,948	55,767	76,101

As a general rule, purchases of supplies (fuel, maintenance, etc.) are made in the geographical area closest to the location of the ship for which the supply corresponds, based on the geographical areas in which they operate, except for certain supplies (engine spare parts, etc.), which are usually purchased at the place of origin of the equipment manufacturer.

9. Short- and Long-term Accruals

The balances of this caption are as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Short-term accruals:			
Insurances not yet due, paid in advance	3,950	3,740	3,703
Other expenses not yet due, but paid in advance	4	4	4
Total accruals	3,954	3,744	3,707
Short-term prepayments:			
Anticipated revenue	(6,457)	(12,893)	(6,054)
Total prepayments	(6,457)	(12,893)	(6,054)

10. Net Equity

As at 31 December 2022, the share capital of the Parent Company (ENE) amounted to 50,211 thousand euros and is represented by 11,650,000 ordinary nominative shares of 4.31 euros of par value each, fully subscribed and paid. All shares have equal political and economic rights.

The information of the Group reserves is represented below:

	Thousands of euros	
	31.12.22	31.12.21
Legal Reserve	10,042	10,042
Voluntary Reserves	121,119	123,123
Results of previous years	(42,502)	(35,476)
Reserves in consolidated companies	194,826	188,227
	283,485	285,916

The consolidated groups' reserves correspond to the consolidated results of previous years contributed by ENE's subsidiary companies.

On 11 May 2022, the shareholders at the Annual General Meeting approved the distribution of a dividend of 2,004 thousand euros, equivalent to 0.172 euros per share.

Adjustments of changes in value

This heading includes adjustments for exchange differences:

- Negative exchange differences in the dollar balance correspond mainly to the conversion of Elcano Brasil's balance sheet, differences between assets less liabilities, converted at the exchange rate valid on the closing date. Its equity is measured at the historical exchange rate and the Profit and Loss Account, at the average rate.
- Exchange differences in the euro balances correspond to the difference between the assets and liabilities of the consolidated companies in dollars, converted at the exchange rate valid on the closing date. Their corresponding net equities are measured at the historical exchange rate and the Profit and Loss Account, at the average rate.

11. Financial liabilities

a) Liabilities and other marketable instruments

On 26 July 2018, ENE issued a set of five-year bonds in the AFIM amounting to 50,000 thousand euros. The par value of each bond is 100,000 euros, and they accrue an annual 5.5% coupon payable every 26 July.

On 16 July 2021, ENE issued another set of five-year bonds in the AFIM amounting to 60,000 thousand euros. The par value of each bond is 100,000 euros, and they accrue an annual 4.875% coupon payable every 16 July.

As at 31 December 2022, the bond issue is valued at 117,326 thousand dollars (124,586 thousand dollars in the previous year).

b) Debts with credit institutions

The breakdown of this caption, as at 31 December 2022 and 2021, is as follows:

	Thousands of dollars				Thousands of euros	
	Balance as at 31/12/2022		Balance as at 31/12/2021		Balance as at 31/12/2022	
	Long-term	Short-term	Long-term	Short-term	Long-term	Short-term
Loans	240,914	57,708	199,594	44,437	225,872	54,105
Debt formalisation expenses	(2,381)	(47)	(1,964)	-	(2,232)	(44)
Creditors for finance leases	14,689	2,081	16,770	53,989	13,772	1,951
Loan facilities	-	9,818	-	12,782	-	9,205
Accrued interest	-	1,968	-	2,731	-	1,845
	253,222	71,528	214,400	113,938	237,411	67,062

Loans

The maturity of the nominal long-term loans is shown below:

Maturity of the nominal amounts of the loans	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Two years	44,287	60,821	41,522
Three years	32,427	21,451	30,402
Four years	26,832	13,062	25,156
Five years	32,286	12,033	30,270
Rest	105,081	92,227	98,521
	240,914	199,594	225,872

The lenders of the Group for loans granted to Group companies are designated beneficiaries in the insurance policies of the ships associated with said loans.

c) Debts with group companies and associates

As at 31 December 2022 and 2021, this caption, including balances with public administrations, is as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Suppliers	24,333	12,151	22,814
Creditors	202,736	67,437	190,076
Outstanding remuneration	5,310	4,252	4,978
Payables from public administrations	7,326	11,932	6,868
Other payables	97	154	91
	239,801	95,926	224,828

12. Information on the nature and level of risk arising from financial instruments

The activities carried out by the Group are exposed to different types of financial risk, particularly credit risk, liquidity and market risks (exchange, interest and other price risks).

a) Credit risk

The main financial assets of the Group are cash and cash equivalents, trade receivables and other accounts payable, and investments, which represent the maximum exposure of the Group to the credit risk concerning financial assets.

The credit risk of the Group is attributable principally to their trade receivables. The amounts are reflected in the balance sheet net from the provision for insolvency, as estimated by the Group according to the experience of previous years and its assessment of the current economic environment.

The credit risk of investments in financial products is mainly focused on temporary to short-term financial investments (“repos” of sovereign debt and deposits with maximum liquidity in both cases) and derivative instruments for hedging exchange rates, interest rate and share prices. Counterparties are always credit entities with which diversification policies are followed, bearing in mind their credit rating (international agencies), consisting in establishing maximum limits, with a periodic review thereof. In the specific case, for example, of operations in countries where, due to their economic and socio-political conditions, elevated levels of credit quality cannot be achieved, branches and subsidiaries of foreign institutions that meet or come close to the established quality criteria, and larger local institutions, are selected.

The Group does not significantly concentrate credit risk, and the exposure is distributed between a large number of counterparties and clients.

The Group has a client portfolio with a good credit rating. Additionally, financial solvency analysis of the clients is carried out.

b) Liquidity risk

The Group carries out a prudent management of liquidity risk, based on maintaining sufficient cash or immediately available cash deposits. The Group has sufficient liquidity to settle its market positions.

The Group is not significantly exposed to liquidity risk due to keeping sufficient cash and credit availability to meet the necessary outputs in its usual operations. In the event of a need for funding, the Group mainly resorts to issuing bonds, loans and credit facilities.

The general situation of the financial markets, especially the banking market, is unfavourable for those seeking loans. The Group always pays attention to the evolution of the different factors that could help solve a liquidity crisis, and, particularly, the sources of financing and its features.

We can summarise the items to which more attention is paid:

- Liquidity of monetary assets: surplus is always placed for very short terms. Placements for terms exceeding three months requires express authorisation.

- Diversification of the credit line maturities and control of financing and refinancing.
- Control of the remaining life of financing lines.
- Diversification of funding sources: At the corporate level, bank financing and, to a greater extent, bond issues in the Alternative Fixed Income Market ("AFIM") are fundamental due to the ease of access to these markets and their cost, often without competition with other alternative sources.

Using other sources in future is not excluded.

c) Foreign exchange risk

As the Group operates in the international market, it is exposed to foreign exchange risk on currency transactions. However, the Group's functional currency is the dollar, the main operating currency in international maritime transport of goods; a natural hedge.

Cash flow hedges coming from investments in consolidated foreign entities:

To mitigate the exchange rate risk, the Group takes out currency swaps and exchange rate insurances, and when deem appropriate. Additionally, the Group also seeks a balance between the cash receipts and payments of its assets and liabilities in a foreign currency.

d) Interest rate risk

Changes in interest rates affect the fair value of assets and liabilities that accrue at a fixed interest rate, and the future flows from assets and liabilities indexed to a floating rate.

The objectives of managing interest rate risks are to reach a balance in the debt structure that minimises the cost of the debt in the multiannual horizon with reduced volatility in the Consolidated Profit and Loss Account.

Depending on the Group's estimations and the objectives of the debt structure, hedging operations can be carried out by purchasing derivatives that mitigate these risks.

The reference interest rates for the debt contracted by the Group are mainly Euribor, Libor, and Term SOFR, replacing Libor, until now.

The Group has various closed interest rate hedging transactions, the valuation of which at each year-end is recorded in the Group's balance sheet under Hedging derivatives. As at 31 December 2022, the valuation of the hedging derivatives amounts to a gross amount of 10,444 thousand dollars (9,792 thousand euros), with changes in the year net of tax recognised in the Group's equity as Adjustments for changes of value.



13. Information on the average period for payment to suppliers Additional Provision Three. "Duty of information" of Law 15/2010 of 5 July 2010 and the new wording given by Article 9 of Law 18/2022 of 28 September

According to the third additional provision, "Duty of disclosure" of the law 15/2010 of 5 July, amending Law 3/2004 of 29 December establishing measures to combat defaulters in trade operations, and concerning the Resolution of 29 January 2016 of the Accounting and Auditors Institute on the information to be included in the Financial Statements Report concerning aid law, the following is noted:

	Financial Year 2022	Financial Year 2021
	No. of days	No. of days
Average period of payment to suppliers	24.56	25.29
Ratio of paid operations	24.61	25.81
Ratio of outstanding operations	23.73	12.84

	2022	2021
	Amount (Thousands of euros)	Amount (Thousands of euros)
Total payments made	42,228	43,060
Total payments outstanding	2,171	1,796

Information is also provided on the number of invoices paid and the volume of money paid in a period lower than the maximum established by the regulations on late payment, as established in the new wording of the Third Additional Provision on "Duty of Information" of Law 15/2010, of 5 July, given in Article 9 of Law 18/2022, of 28 September:

	2022	2022 % of Total amount paid
No of invoices paid in a period shorter than the established maximum period	2,851	69.96%
Monetary volume paid in period below the established maximum (Thousands of euros)	38,185	90.43%

14. Net business turnover

The revenue of the Group is derived from providing international maritime transport services of raw materials on ships owned by the Group or leased from third parties. The Group's ships operate mainly on long-term, consecutive voyage and volume charter contracts with clients worldwide in the energy and commodities sectors (mainly petrochemical, energy, mining and steel companies). During the financial year 2022, the Group has provided its transport services with the ships of its fleet and other vessels taken on the market in the short term. Its clients include public companies or companies in which public bodies have a stake.

The Group also provides short-term transport services through voyage, time or round trip charters, and other short- and medium-term shipping services. The cost of ships leased from third parties to provide these transport services is recorded in the Profit and Loss Account under other operating expenses.

Net revenues are generally expressed in dollars, but might also be expressed in euros depending on the operation and customer. The distribution of net turnover by currency by the closure of operation is as follows:

	Thousands of dollars	
	2022	2021
Dollars	942,401	871,861
Euro	32,501	35,671
	974,902	907,532

15. Personnel expenses

The composition of this caption is as follow:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	2022	2021	2022
Wages, salaries and similar expenses	34,892	29,164	33,213
Social security and other social charges	15,702	11,762	14,946
Provisions	153	87	146
	50,747	41,013	48,305

Similarly, as at 31 December 2022, the payroll was formed by 657 people (560 men and 97 women). As at year-end of the previous year, the payroll was formed by 593 people (506 men and 87 women).

16. Auditors' fees

The fees incurred for the auditing services of the Consolidated Financial Statements, and the individual statements of the parent company and its subsidiaries corresponding to the year ended on 31 December 2022, amounted to 245 thousand dollars (236 thousand dollars in the previous year). Additionally, during 2022, the Group paid 25 thousand dollars for other services rendered (27 thousand dollars in the previous year).

17. Environment information

All the ships owned by the Group comply with the applicable environmental safety regulations, according to their features and the activity carried out.

In addition, ENE, EBR and ENPASA and all the ships in the Group's fleet have ISO 14.001 Environmental Management Systems certification.

18. Tax Situation

Las sociedades del Grupo tienen obligación de presentar anualmente una declaración a efectos del The Group companies are obliged to submit a tax return every year for Corporate Tax or Income tax purposes. Each company does so, determining their income under the tax regulations of the country of their registered offices.

Deferred tax assets

At 31 December 2022 and 2021, the Group held the following Long-Term Deferred Tax Assets:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Deferred tax assets	3,333	3,400	3,125
Credit for loss carryforwards	14,534	16,347	13,626
	17,867	19,747	16,751

Deferred tax liabilities

As at 31 December 2022, the Group has deferred tax liabilities of 6,144 thousand dollars relating to:

- temporary differences of 3,930 thousand dollars from the Argentinian (Enpasa) and Maltese (IT3) subsidiaries; and
- to the tax effect of the result arising from the valuation of interest rate hedging derivatives (see Note 7) recognised directly in equity and which are associated with long-term loans amounting to 2,214 thousand dollars.

Receivables from public authorities

Trade and other receivables on the asset side of the balance sheet include short-term balances with tax receivables. The information as at 31 December 2022 and 2021 is as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.22
Receivables from public administrations			
For withholdings	2,875	1,898	2,696
For deductible temporary differences assets	4,489	1,893	4,209
For Corporate Tax	1,427	2,263	1,338
For VAT	484	702	454
For Other taxes	1,631	605	1,529
For AFRMM receivable	11,186	9,441	10,487
	22,093	16,802	20,714

Long and short-term payables to public administrations

Trade and other payables in balance sheet liabilities include short-term balances with tax receivables. The information as at 31 December 2022 and 2021 is as follows:

	Thousands of dollars		Thousands of euros
	31.12.22	31.12.21	31.12.21
Long-term payables to public administrations:			
For deferred tax	1,856	2,042	1,803
Short-term payables to public administrations:			
For Social Security	1,293	1,014	1,212
For Withholdings	954	1,028	895
For Corporate Tax	742	5,346	695
For VAT	96	14	90
For Other taxes	3,535	3,904	3,315
For Deferred taxes	705	626	661
	7,326	11,932	6,868

At the date of these Consolidated Financial Statements, the directors of the parent company and their tax advisers estimated that any tax liability that could arise as a consequence of the inspection proceedings will not have a material impact on the Financial Statements taken as a whole, considering that they consider the assessment proposals may be dismissed.

19. Subsequent events

By decision of the Group's Board of Directors in January 2023, the sale of the ship Castillo de Trujillo was authorised, effective 22 February 2023 for a net amount of 10.9 million dollars.



CASH FLOW STATEMENT FOR 2022 AND 2021

(Stated in thousands of euros)

CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES	2022	2021
Result for the year before taxes	5,698	1
Adjustments of the result:	68,595	60,401
Depreciation of fixed assets	47,420	38,517
Impairment corrections		4,411
Provisions	146	143
Financial revenue	(2,893)	(1,729)
Financial expenses	23,769	19,059
Other income/expenses	153	-
Changes in working capital	22,500	5,912
Inventories	(5,760)	(3,176)
Debtors and other receivables	(141,014)	18,609
Other current assets	34,222	10,510
Creditors and other accounts payable	140,783	(19,903)
Other non-current assets and liabilities	(5,731)	(128)
Other cash flows from operating activities	(23,342)	(17,084)
Interest payments	(25,731)	(17,976)
Collection of interest	2,893	1,729
Collections (payments) for profit tax	(504)	(837)
Cash flows from operating activities	73,451	49,230
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES		
Payments for investments	(82,654)	(51,250)
Intangible fixed assets	(5,851)	(453)
Tangible fixed assets	(76,803)	(50,681)
Other financial assets	-	(116)
Collections from disinvestments	4,613	33
Intangible fixed assets	36	-
Tangible fixed assets	249	-
Other financial assets	31	33
Non-current assets held for sale	4,297	-
Other financial assets	(78,041)	(51,217)
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Collections and payments for financial liability instruments	(1,337)	16,828
Issuance:	53,858	110,516
Liabilities and other marketable securities	-	60,000
Debts with credit institutions	53,858	50,516
Repayment and amortisation of:	(55,195)	(93,688)
Liabilities and other marketable securities	-	(33,500)
Debts with credit institutions	(55,195)	(45,188)
Debts with group companies and associates	-	(15,000)
Payments of dividends and remuneration from other equity instruments	(2,004)	-
Dividends	(2,004)	-
Cash flows from financing activities	(3,341)	16,828
EFFECT OF EXCHANGE RATE FLUCTUATIONS	9,601	(1,651)
INCREASE/DECREASE OF CASH OR CASH EQUIVALENTS	1,670	13,190
Cash or cash equivalents at the beginning of the year	81,668	68,478
Cash or cash equivalents at the end of the year	83,338	81,668

A) STATEMENT OF RECOGNISED INCOME AND EXPENSES OF 2022 AND 2021

(Stated in thousands of euros)

	2022	2021
Result of the profit and loss account	6,103	(426)
Income and expenses attributable directly to Net Equity	41,854	28,051
From the measurement of financial instruments:		
From cash flow hedges	10,274	(182)
From grants, donations and bequests received		
From actuarial gains and losses and other adjustments	31,580	28,233
Tax effect		
Transfers to the profit and loss account	-	-
From the measurement of financial instruments		
From Cash flow hedges:		
From grants, donations and bequests received		
From actuarial gains and losses and other adjustments		
Tax effect		
Total transfers to the profit and loss account	-	-
Total transfers to the profit and loss account	47,957	27,625

B) TOTAL STATEMENT OF CHANGES IN NET EQUITY OF 2022 AND 2021

(Stated in thousands of euros)

	Subscribed Capital	Reserves	Results of the financial year	Adjustments for changes in value	TOTAL
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2020	50,211	278,359	7,557	(50,447)	285,680
Adjustments for changes of criteria 2020					-
Adjustments for errors 2020					-
ADJUSTED BALANCE, BEGINNING OF THE FY 2021	50,211	278,359	7,557	(50,447)	285,680
Total recognised income and expenses			(426)	28,051	27,625
Total recognised income and expenses	-	-	-	-	-
Distribution of dividends		7,557	(7,557)		-
Other variations of net equity	50,211	285,916	(426)	(22,396)	313,305
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2021					-
Adjustments for changes of criteria 2020					-
Adjustments for errors 2020	50,211	278,359	(426)	(22,396)	313,305
ADJUSTED BALANCE, BEGINNING OF THE FY 2022			6,103	41,854	47,957
Total recognised income and expenses	-	(2,004)	-	-	(2,004)
Operations with shareholders or owners		(2,004)	-		(2,004)
Other variations of net equity		(427)	426		(1)
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2022	50,211	283,485	6,103	19,458	359,257

BALANCE SHEET AS OF 31 DECEMBER 2022 AND 2021

(Stated in thousands of US dollars)

ASSETS	2022	2021
Non-current assets	616,020	574,783
Intangible fixed assets	42,271	41,584
Tangible fixed assets	518,526	482,522
Long-term financial investments	37,356	30,930
Deferred tax assets	17,867	19,747
Current assets	469,663	353,862
Non-current assets held for sale	37,079	42,154
Inventories	16,886	11,406
Trade debtors and other receivables	313,657	162,879
Short-term financial investments	9,199	41,182
Cash and cash equivalents	88,888	92,497
Short-term accruals	3,954	3,744
TOTAL ASSETS	1,085,683	928,645
NET EQUITY AND LIABILITIES	2022	2021
Net equity	384,511	355,890
Shareholders' equity	437,379	425,569
Subscribed capital	65,688	65,688
Reserves of the parent company	113,024	113,874
Reserves in consolidated companies for global integration	244,742	236,459
Profit/(Loss) for the year attributed to the parent company	13,925	9,548
Adjustments for changes in value	(52,868)	(69,679)
Hedging operations	8,230	(2,897)
Exchange differences	(61,098)	(66,782)
Non-current liabilities	327,358	347,125
Long-term provisions	982	1,049
Long-term debts	318,376	343,042
Liabilities and other marketable securities	63,996	124,586
Debts with credit institutions	238,533	197,630
Creditors for financial leases	14,688	16,770
Financial derivatives	-	2,897
Other debts	1,159	1,159
Deferred tax liabilities	6,144	992
Other long-term creditors	1,856	2,042
Current liabilities	373,814	225,630
Short-term debts	127,556	116,811
Liabilities and other marketable securities	56,028	2,873
Debts with credit institutions	69,447	59,949
Financial lease receivables	2,081	53,989
Trade creditors and other payables	239,801	95,926
Short-term accruals	6,457	12,893
TOTAL NET EQUITY AND LIABILITIES	1,085,683	928,645

PROFIT AND LOSS ACCOUNT FOR 2022 AND 2021

(Stated in thousands of US dollars)

	2022	2021
Net turnover	974,902	907,532
Revenues	974,902	907,532
Work carried out by the group for its assets	222	397
Supplies	(79,948)	(55,767)
Materials consumed	(79,948)	(55,767)
Other operating income	9,507	8,961
Ancillary income and other current management income	9,507	8,961
Personnel expenses	(50,747)	(41,013)
Wages, salaries and similar	(34,892)	(29,164)
Social security costs	(15,702)	(11,762)
Provisions	(153)	(87)
Other operating costs	(772,101)	(746,143)
External services	(758,431)	(733,903)
Taxes	(3,930)	(4,644)
Other current operating expenses	(8,648)	(7,566)
Other results	(1,092)	(30)
Depreciation of fixed assets	(49,817)	(45,515)
Impairment and the result of the disposal of fixed assets	-	(5,212)
OPERATING RESULT	32,018	23,240
Financial income	3,040	2,044
From marketable securities and other financial instruments	3,040	2,044
Financial expenses	(24,971)	(22,523)
For debts with group companies and associates	-	(743)
For debts with third parties	(24,971)	(21,780)
Foreign exchange differences	3,413	7,291
FINANCIAL PROFIT/(LOSS)	(18,518)	(13,188)
PROFIT/(LOSS) BEFORE TAXES	13,500	10,052
Corporate Tax	425	(504)
PROFIT/(LOSS) OF THE YEAR FROM CONTINUING OPERATIONS = PROFIT/(LOSS) OF THE YEAR ATTRIBUTABLE TO THE PARENT COMPANY	13,925	9,548

CASH FLOW STATEMENT FOR 2022 AND 2021

(Stated in thousands of US dollars)

CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES	2022	2021
Result for the year before taxes	13,500	10,052
Adjustments of the result:	68,352	59,280
Depreciation of fixed assets	49,817	45,515
Impairment value corrections	-	5,212
Provisions	153	169
Results for retirements and disposal of fixed assets	-	-
Financial income	(3,040)	(2,044)
Financial expenses	24,971	22,523
Foreign exchange differences	(3,724)	(12,095)
Other income/expenses	175	-
Changes in working capital	23,290	7,587
Inventories	(5,480)	(3,176)
Debtors and other receivables	(148,143)	21,990
Other current assets	35,952	12,420
Creditors and other accounts payable	147,900	(23,519)
Other non-current assets and liabilities	(6,939)	(128)
Other cash flows from operating activities	(24,521)	(20,186)
Interest payments	(27,032)	(21,241)
Collection of interest	3,040	2,044
Collections (payments) for profit tax	(529)	(989)
Cash flows from operating activities	80,621	56,733
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES		
Payments for investments	(86,833)	(60,561)
Intangible fixed assets	(6,147)	(535)
Tangible fixed assets	(80,686)	(59,889)
Other financial assets	-	(137)
Collections for disinvestments	5,258	39
Intangible fixed assets	41	-
Tangible fixed assets	284	-
Other financial assets	33	39
Non-current assets held for sale	4,900	-
Cash flows from investing activities	(81,575)	(60,522)
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Collections and payments for financial liability instruments	(540)	12,257
Issuance:	57,445	125,170
Liabilities and other marketable securities	-	67,956
Debts with credit institutions	57,445	57,214
Repayment and amortisation of:	(57,985)	(112,913)
Liabilities and other marketable securities	-	(41,108)
Debts with credit institutions	(57,985)	(53,398)
Debts with group companies and associates	-	(18,407)
Payments of dividends and remuneration from other equity instruments	(2,115)	-
Dividends	(2,115)	-
Cash flows from financing activities	(2,655)	12,257
EFFECT OF EXCHANGE RATE FLUCTUATIONS	-	-
INCREASE/DECREASE OF CASH OR CASH EQUIVALENTS	(3,609)	8,468
Cash or cash equivalents at the beginning of the year	92,497	84,029
Cash or cash equivalents at the end of the year	88,888	92,497

A) STATEMENT OF RECOGNISED INCOME AND EXPENSES OF 2022 AND 2021

(Stated in thousands of US dollars)

	2022	2021
Result of the profit and loss account	13,925	9,548
Income and expenses attributable directly to Net Equity	16,811	(4,318)
From the measurement of financial instruments:		
From cash flow hedges	11,127	19
From grants, donations and bequests received		
From actuarial gains and losses and other adjustments	5,684	(4,337)
Tax effect		
Transfers to the profit and loss account	-	-
From the measurement of financial instruments		
Cash flow hedges		
From grants, donations and bequests received		
From actuarial gains and losses and other adjustments		
Tax effect		
Total transfers to the profit and loss account	-	-
TOTAL RECOGNISED INCOME AND EXPENSES	30,736	5,230

B) TOTAL STATEMENT OF CHANGES IN NET EQUITY OF 2022 AND 2021

(Stated in thousands of US dollars)

	Subscribed Capital	Reserves	Results of the financial year	Adjustments for changes in value	TOTAL
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2020	65,688	352,914	(2,581)	(65,361)	350,660
Adjustments for changes of criteria 2020					-
Adjustments for errors 2020					-
ADJUSTED BALANCE, BEGINNING OF THE FY 2021	65,688	352,914	(2,581)	(65,361)	350,660
Total recognised income and expenses			9,548	(4,318)	5,230
Total recognised income and expenses	-	-	-	-	-
Distribution of dividends		(2,581)	2,581		-
Other variations of net equity	65,688	350,333	9,548	(69,679)	355,890
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2021					-
Adjustments for changes of criteria 2021					-
Adjustments for errors 2021	65,688	350,333	9,548	(69,679)	355,890
ADJUSTED BALANCE, BEGINNING OF THE FY 2022			13,925	16,811	30,736
Total recognised income and expenses	-	(2,115)	-	-	(2,115)
Operations with shareholders or owners		(2,115)			(2,115)
Other variations of net equity		9,548	(9,548)		-
BALANCE, END OF THE FINANCIAL YEAR 2022	65,688	357,766	13,925	(52,868)	384,511



Moore Ibérica de Auditoría, S.L.P.

FOR TRANSLATION PURPOSES ONLY.
IN CASE OF DISCREPANCY, ORIGINAL VERSION IN SPANISH PREVAILS

NIF: B79441994
Paseo de la Castellana 143, 7ª planta
28046 Madrid
Tel. 34913104046
auditorias@moore.es
www.moore.es

AUDIT REPORT ON CONSOLIDATED ANNUAL ACCOUNTS SUBMITTED BY AN INDEPENDENT AUDITOR

To the shareholders of EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A:

Opinion

We have audited the accompanying consolidated annual accounts of EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A., (hereinafter the parent company) and its subsidiaries (hereinafter the Group), that comprises the consolidated balance at 31st December 2022, the consolidated profit and loss account, the consolidated state of changes in equity, the consolidated state of cash flows and the and the explanatory notes to the consolidated annual accounts related to the financial year that ends in said date.

In our opinion, the accompanying consolidated annual accounts present, in all material respects, a true and fair view of the consolidated assets and the consolidated financial position of EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A. and its subsidiary companies as at December 31st, 2022, and the consolidated results of the operations and its consolidated cash flows for the financial year ended on said date, according to the applicable regulatory framework for financial information in Spain (identified in Note 2 to the accompanying consolidated annual accounts) and, in particular, the Generally Accounting Principles contained in it.

Basis for opinion

We conducted our audit in accordance with prevailing audit regulations in Spain. Our responsibilities under those regulations are further described in the *Auditor's responsibilities for the consolidated annual accounts audit* section of our report.

We are independent of the Company in accordance with the ethical requirements, including those related to independence, that are relevant to our audit of the consolidated annual accounts in Spain as required by prevailing audit regulations. In this regard, we have not provided non-audit services nor have any situations or circumstances arisen that might have compromised our mandatory independence in a manner prohibited by the aforementioned requirements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Most relevant aspects of the audit

The most relevant aspects of the audit are those that, according to our professional judgment, have been considered as the most significant material misstatement risks of our audit of the consolidated annual accounts of the current period. These risks have been addressed in the context of our audit of the consolidated annual accounts as a whole, and in the formation of our opinion on them, and we do not express a separate opinion on those risks.



FOR TRANSLATION PURPOSES ONLY.
IN CASE OF DISCREPANCY, ORIGINAL VERSION IN SPANISH PREVAILS.

Valuation of ships

Description:

As shown in the "tangible fixed assets" caption in the explanatory notes to the consolidated annual accounts, the book value of investments in the Group's ships amounts to 428 million euros, which represents 42% of its total assets.

Given the relevance of these investments and the necessary estimates for the calculation of the subsequent value of the asset, we have identified this issue as a relevant aspect of the audit

Audit procedures:

Our audit procedures included:

- Obtaining the impairment calculations made by the Group Directors at the end of the year, evaluating the reasonableness of the methodology used and the calculations made in the same, as well as the consistency with the one used in the previous exercise, in order to obtain adequate security of the reasonableness of the estimates made.

Non-current assets held for sale

Description:

The heading "Non-current assets held for sale" includes the participation in a group company for an amount of 34.8 million euros.

Given the uncertainties inherent in the final resolution of the divestment and the necessary estimates for the calculation of the value of the asset, we have identified this issue as a relevant aspect of the audit

Audit procedures:

Our audit procedures included:

- reviewing the plans of the Group's Directors in relation to this asset, the valuations thereof made by third parties, as well as the actions taken to sell them.

Other information: Consolidated Management report

Other information comprises exclusively the 2022 consolidated management report which responsibility is of the Board of Directors of the parent company and is not comprised within the consolidated annual accounts.



FOR TRANSLATION PURPOSES ONLY.
IN CASE OF DISCREPANCY, ORIGINAL VERSION IN SPANISH PREVAILS.

Our opinion on the consolidated annual accounts audit does not cover the consolidated management report. Our responsibility for the information contained in the consolidated management report is defined in the regulations applicable in the audit activity, which establishes two different levels on the same:

- a) Uniquely verify the non-financial consolidated information has been provided in the according to the regulations, and if not, report on it.
- b) Evaluate and inform over the concordance of the remaining information included in the consolidated management report of the aforementioned information in the annual accounts, based on the knowledge of the group obtained in the performance of the aforementioned accounts. In addition, evaluate and inform whether the content and presentation of this part of the consolidated management report are in accordance with the regulations that are applicable, if based in the work done, we conclude that there are material misstatements we are obliged to inform on those.

Over the basis of the work done, as described above, we have verified that the information mentioned in section a) above is provided in the consolidated management report and that the rest of the information contained in the consolidated management report is consistent with the 2022 consolidated annual accounts and the presentation and content are in conformity with the regulations that are applicable.

Directors' responsibilities for the consolidated annual accounts

The directors of the parent company are responsible for the preparation of the accompanying consolidated annual accounts so that they give a true and fair view of the equity, financial position and consolidated results of GROUP EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A, in accordance with the regulatory framework for financial information applicable to the entity in Spain, and for such internal control as they determine is necessary to enable the preparation of consolidated annual accounts that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the consolidated annual accounts, the directors of the parent company are responsible for assessing the group's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless the directors either intend to liquidate the companies included in the group or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.



FOR TRANSLATION PURPOSES ONLY.
IN CASE OF DISCREPANCY, ORIGINAL VERSION IN SPANISH PREVAILS.

Auditor's responsibilities for the Audit of consolidated annual accounts

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated annual accounts as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with prevailing audit regulations in Spain will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken based on these consolidated annual accounts.

A more detailed description of our responsibilities in relation to the consolidated annual accounts audit is included in Annex 1 of this audit report. This description, which is found at the end of this report, is an integral part of it.

MOORE IBÉRICA DE AUDITORÍA, S.L.P.

(Registered in the Official Register of Account Auditors – ROAC – with number S0359)

Francisco Martínez Casado

(Registered in the Official Register of Account Auditors – ROAC - with number 15.991)

Madrid, March 28th, 2023



FOR TRANSLATION PURPOSES ONLY.
IN CASE OF DISCREPANCY, ORIGINAL VERSION IN SPANISH PREVAILS.

Annex 1 to our Audit Report

As part of an audit in accordance with prevailing audit regulations in Spain, we exercise professional judgment and maintain professional skepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated annual accounts, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Conclude on the appropriateness of the parent company director's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the consolidated annual accounts or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the group to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the consolidated annual accounts, including the disclosures, and whether the consolidated annual accounts represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

We communicate with the directors of the Parent Company regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

From the significant risks communicated with the Parent Company's directors, we determine those that were of most significance in the audit of the consolidated annual accounts of the current period and are therefore the most significant assessed risks.

We describe those risks in our auditor's report unless law or regulation precludes public disclosure about the matter.



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

