

永續會計準則理事會（SASB）準則

正體中文版草案

郵輪

永續會計準則

徵求意見函

(有意見者請於 114 年 12 月 29 日前，將意見以電子郵件方式
寄至 tifrs@ardf.org.tw)

財法團人 中華民國會計研究發展基金會
永續準則委員會

關於永續會計準則理事會（SASB）準則

國際財務報導準則基金會之國際永續準則理事會（ISSB）於 2022 年 8 月承接對永續會計準則理事會（SASB）準則之責任。國際永續準則理事會（ISSB）承諾維護、強化及發展永續會計準則理事會（SASB）準則，並鼓勵編製者及投資者繼續使用永續會計準則理事會（SASB）準則。

國際財務報導準則第 S1 號「永續相關財務資訊揭露之一般規定」（以下簡稱國際財務報導準則第 S1 號）規定個體於辨認可合理預期將影響個體展望之永續相關風險與機會時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題並考量其適用性。同樣地，國際財務報導準則第 S1 號規定個體於決定揭露哪些與永續相關風險與機會有關之資訊時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之指標並考量其適用性。

國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 6 月修正永續會計準則理事會（SASB）準則中之氣候相關主題及指標，使其與隨附於國際財務報導準則第 S2 號「氣候相關揭露」之行業基礎指引一致。國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 12 月修正與「永續會計準則理事會（SASB）準則之國際適用性」計畫有關之非氣候相關之主題及指標。

生效日

此 2023-12 版本之準則對所有個體於 2025 年 1 月 1 日以後開始之年度期間生效，並得提前適用。

目錄

簡介	4
永續會計準則理事會（SASB）準則之概述	4
準則之使用	5
行業描述	5
永續揭露主題及指標	6
溫室氣體排放	8
空氣品質	13
排放管理與生態影響	14
客戶健康與安全	18
勞動實務	20
員工健康與安全	22
事故管理	23

簡介

永續會計準則理事會（SASB）準則之概述

永續會計準則理事會（SASB）準則係一組 77 項行業特定之永續會計準則（「永續會計準則理事會（SASB）準則」或「行業準則」），根據永續行業分類系統®（SICS®）分類。

永續會計準則理事會（SASB）準則包括：

1. **行業描述**：意圖透過描述參與該行業所特有之經營模式、相關活動及其他共同特性，以協助個體辨認適用之行業指引。
2. **揭露主題**：描述與特定行業中之個體所進行之活動相關之特定永續相關風險或機會。
3. **指標**：搭配揭露主題，旨在單獨（或作為一組指標之一部分）提供與特定揭露主題之個體績效有關之有用資訊。
4. **技術協定**：提供對相關指標之定義、範圍、施行及表達之指引。
5. **活動指標**：量化個體特定活動或營運之規模，且旨在與第 3 點提及之指標結合使用以將資料標準化並便於比較。

使用永續會計準則理事會（SASB）準則作為其國際永續準則理事會（ISSB）準則之施行之一部分之個體應考量攸關之國際永續準則理事會（ISSB）應用指引。

對未適用國際永續準則理事會（ISSB）準則而單獨使用永續會計準則理事會（SASB）準則之個體而言，「永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引」對所有行業準則之使用建立適用之指引，且被視為準則之一部分。除行業準則所包含之技術協定另有規定外，永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引中之指引適用於行業準則中之指標之定義、範圍、施行、編製及表達。

歷來，「永續會計準則理事會（SASB）之觀念架構」訂定指引永續會計準則理事會（SASB）制定永續會計準則之作法之基本觀念、原則、定義及目的。

準則之使用

永續會計準則理事會（SASB）準則意圖協助個體揭露可合理預期將於短期、中期或長期影響個體之現金流量、其對籌資之可得性或資金成本之永續相關風險與機會之資訊。個體決定哪一（哪些）行業準則及揭露主題與其業務攸關，以及報導哪些相關指標。一般而言，個體應使用特定於其主要行業（如永續行業分類系統[®]所辨認）之永續會計準則理事會（SASB）準則。惟重大業務分屬數個永續行業分類系統[®]行業之公司應參考額外永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題及相關指標並考量其適用性。

本準則中所包含之揭露主題及相關指標，已被辨認為對投資者可能有用者。惟作出重大性判斷及決定之責任在於報導個體。

行業描述

郵輪行業之個體提供乘客運輸及休閒娛樂，包括遠洋郵輪及河流郵輪。少數大型個體主導該行業。郵輪一次為數千名乘客提供奢華度假體驗。郵輪行業通常係旅遊業中成長最快之部門，但其亦非常受景氣循環之影響。

永續揭露主題及指標

表 1. 永續揭露主題及指標

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
溫室氣體排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸(t)二 氧化碳當 量	TR-CL-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及 分析	不適用	TR-CL-110a.2
	(1)總能源消耗量、(2)重油百分比、(3)岸上電力供應(OPS)百分比及(4)再生百分比	量化	十億焦耳 (GJ)，百 分比(%)	TR-CL-110a.3
	新船舶之平均能源效率設計指數(EEDI)	量化	每噸每海 浬之二氧 化碳公克 數	TR-CL-110a.4
空氣品質	下列空氣污染物之排放：(1)氮氧化物 (不包括氧化亞氮)、(2)硫氧化物及 (3)懸浮微粒(PM_{10})	量化	公噸(t)	TR-CL-120a.1
排放管理與生態影響	(1)排放至環境中之船舶廢棄物總重量、(2)排放前經處理之百分比	量化	公噸(t)， 百分比 (%)	TR-CL-160a.1
	實施壓艙水(1)交換及(2)處理之船隊之百分比	量化	百分比 (%)	TR-CL-160a.2
	於海洋保護區中或受保護保育狀態之區域中航行之時間	量化	航行天數	TR-CL-160a.3
	因傾倒而接獲之違規通知之數量 ¹	量化	數量	TR-CL-160a.4
客戶健康與安全	涉及乘客或員工之被指控犯罪事件之數量	量化	數量	TR-CL-250a.1
	未通過檢查之船隊之百分比	量化	百分比 (%)	TR-CL-250a.2
	(1)每百萬乘客之嚴重傷害及(2)腸胃道疾病數超出 2%之航次之數量	量化	比率，數 量	TR-CL-250a.3
勞動實務	船員平均時薪，按地區別	量化	表達貨幣	TR-CL-310a.1

¹ TR-CL-160a.4 之註一揭露應包括重大處罰及因應違反所實施之改正行動之描述。

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
勞工健康與安全	工作達最高工時之船員之百分比	量化	百分比(%)	TR-CL-310a.2
	領取加班費之船員之百分比	量化	百分比(%)	TR-CL-310a.3
	與違反勞動法律相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額 ²	量化	表達貨幣	TR-CL-310a.4
勞工健康與安全	船員之損失時間事件比率(LTIR)	量化	比率	TR-CL-320a.1
事故管理	船級條件或建議之數量	量化	數量	TR-CL-540a.1
	港口國管制(1)缺失及(2)留置之數量	量化	數量	TR-CL-540a.2
	(1)海難之數量、(2)分類為非常嚴重之百分比 ³	量化	數量，百分比(%)	TR-CL-540a.3

表 2.活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
可售下鋪床位公里數(ALB-KM) ⁴	量化	可取得下鋪床位公里數	TR-CL-000.A
平均乘客搭乘郵輪天數(APCD) ⁵	量化	平均乘客郵輪天數	TR-CL-000.B
海勤人員人數 ⁶	量化	數量	TR-CL-000.C
郵輪乘客數 ⁷	量化	數量	TR-CL-000.D
船舶停靠港口次數	量化	數量	TR-CL-000.E

² TR-CL-310a.4 之註一個體應簡要描述貨幣性損失之性質、背景以及因而採取之任何改正行動。³ TR-CL-540a.3 之註一揭露應包括對海難及非常嚴重之海難、結果及為因應所實施之改正行動之描述。⁴ TR-CL-000.A 之註一可售下鋪床位 (ALB) 係郵輪船舶之標準容量之衡量數，通常假設每一可售之船艙中有兩人。其考量船隊規模、航程及乘客容量之變動。可售下鋪床位公里數 (ALB-KM) 係以每一航段之可售下鋪床位乘以該航段所航行之公里數計算。⁵ TR-CL-000.B 之註一平均乘客搭乘郵輪天數 (APCD) 係以報導期間內船舶上可售之下鋪床位數量乘以乘客可取得該等床位之天數計算。⁶ TR-CL-000.C 之註一海勤人員係指於報導期間內，在個體之船舶上工作之員工（包括直接及契約員工 (contract employee)）。⁷ TR-CL-000.D 之註一郵輪乘客數係個體船舶上之乘客人數，排除員工。

溫室氣體排放

主題彙總

郵輪產生之排放主要來自船舶引擎中柴油之燃燒。因燃料成本上升及溫室氣體（GHG）法規之強化，該行業對重油（「船用燃料」）之依賴成為重大隱憂。不斷演變之環境法規正鼓勵採用更節省燃料之引擎、引擎改造及使用燃燒更清潔之燃料。燃料構成行業之業者之主要支出，此對投資於升級或改造以提高燃料效率提供進一步誘因。此外，違反溫室氣體法規可導致罰款及遵循成本。

指標

TR-CL-110a.1. 範疇1排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亞氮（N₂O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）及三氟化氮（NF₃）之範疇1溫室氣體（GHG）排放之全球總排放量。
 - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量（CO₂-e）進行彙整及揭露，並依已發布之100年時間區間之全球暖化潛勢（GWP）值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（2014年版）。
 - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額或其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）（修訂版）」所包含之方法論定義及計算。
 - 2.1 可接受之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：
 - 2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」
 - 2.1.2 美國環境保護署（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」
 - 2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫
 - 2.1.4 ISO 14064-1
 - 2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放報告指引（2011年第2版）」

- 2.1.6 環境保護個體（EpE）所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」
- 2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與溫室氣體盤查議定書所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會（CDSB）所發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中 REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。
- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、併購、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案（CDP）或其他個體（例如，國家監管揭露計畫）報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露應係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施（CEMS）、工程計算，或質量平衡計算。

TR-CL-110a.2. 對管理範疇1排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論

- 1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體（GHG）排放之長期及短期策略或計畫。
- 1.1 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）（修訂版）」所定義。
- 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亞氮（N₂O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）及三氟化氮（NF₃）。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目（若攸關時）：
- 2.1 排放減量目標之範圍（例如，總排放量中適用該目標之百分比）；
- 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，應提供其指標分母；
- 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係為達成排放減量目標而評估排放量之第一年；
- 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
- 2.5 為達成目標之機制；及
- 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任

何情況。

- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 攸關之活動及投資可能包括：優化航線、使用替代燃料及能源、系統改善、優化船舶營運、透過船舶設計及推進系統改善效率（包括船身及推進器之改善），以及以新船舶升級船隊。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

TR-CL-110a.3. (1)總能源消耗量、(2)重油百分比、(3)岸上電力供應（OPS）百分比及(4)再生百分比

- 1 個體應揭露(1)總能源消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位）。
 - 1.1 能源消耗之範圍包括來自所有來源之能源，包括個體自外部來源購入之能源及個體本身製造（自行生產）之能源。例如，直接使用燃料、外購電力，以及加熱、冷卻與蒸汽之能源，均屬能源消耗之範圍。
 - 1.2 能源消耗之範圍僅包括個體於報導期間內直接消耗之能源。
 - 1.3 個體於計算來自燃料及生質燃料之能源消耗量時，應使用高熱值（HHV），亦稱為總熱值（GCV），其係直接衡量或取自政府間氣候變化專門委員會（IPCC）。
- 2 個體應揭露(2)其所消耗之能源中來自重油供應之百分比。
 - 2.1 重油係定義為於煉油廠蒸餾出蒸餾燃料油及較輕之碳氫化合物後剩餘之較重之油。
 - 2.2 該百分比應以重油之消耗量除以總能源消耗量計算。
- 3 個體應揭露(3)其所消耗之能源中屬岸上電力供應（OPS）之百分比。
 - 3.1 岸上電力供應包括船舶在停泊期間，當主要及輔助引擎關閉時，其所消耗之岸邊電力。
 - 3.2 該百分比應以岸上電力供應消耗量除以總能源消耗量計算。

- 4 個體應揭露(4)其所消耗之能源中屬再生能源之百分比。
 - 4.1 再生能源係定義為來自補充率大於或等於消耗率之來源之能源，諸如地熱能、風力、太陽能、水力及生質能。
 - 4.2 該百分比應以再生能源消耗量除以總能源消耗量計算。
 - 4.3 再生能源之範圍包括個體消耗之再生燃料、個體直接製造之再生能源，以及個體透過下列方式購買之再生能源：明確包含再生能源憑證（RECs）或能源來源證明（GOs）之再生能源購電協議（PPA）、Green-e Energy 認證之公用事業或供應商計畫，或明確包含再生能源憑證或能源來源證明之其他綠色電力產品，或與電網電力配對之 Green-e Energy 認證之再生能源憑證。
 - 4.3.1 對於現場產生之任何再生電力，任何再生能源憑證及能源來源證明應以個體名義被保留（不出售）且註銷或取消，使個體可主張其為再生能源。
 - 4.3.2 對於再生能源購電協議及綠色電力產品，該協議應明確包含並傳達再生能源憑證及能源來源證明以個體名義被保留或取代且註銷或取消，使個體可主張其為再生能源。
 - 4.3.3 電力電網組合中非屬個體控制或影響之再生能源部分，係排除於再生能源之範圍。
 - 4.4 就此揭露之目的，來自生質來源之再生能源範圍限於經第三方標準（例如，森林管理委員會、永續森林倡議、森林驗證認可計畫或美國林場系統）認證之材料、依「Green-e 再生能源認證框架第 1.0 版（2017 年版）」或 Green-e 區域標準作為合格供應來源之材料，或符合適用之司法管轄區之再生能源配額制度之材料。
- 5 個體對於此揭露下所報導之所有資料應適用一致之轉換係數，諸如將高熱值用於燃料（包括生質燃料）之使用及將千瓦時（kWh）轉換為十億焦耳（用於能源資料，包括來自太陽能或風力之電力）。

TR-CL-110a.4. 新船舶之平均能源效率設計指數（EEDI）

- 1 個體應揭露新船舶之平均能源效率設計指數（EEDI）（以每噸每海浬之二氧化碳公克數為單位）。
 - 1.1 能源效率設計指數係所裝置電力、燃油消耗率及碳轉換係數之乘積，除以可用容量及設計載重下之船舶速度之乘積。
 - 1.2 個體應以於報導期間新增至個體之船隊之所有新船舶之簡單平均能源效率設計指數值計算平均能源效率設計指數。
 - 1.2.1 新船舶係限於2013年後所建造且國際海事組織（IMO）已採用能源效率設

計指數作為其指標者。

- 1.3 個體應遵循國際海事組織海洋環境保護委員會(IMO MEPC)66/21/Add.1附件5「新船舶能源效率設計指標(EEDI)計算值之計算方法2014年版指引」所概述之計算方法論。

空氣品質

主題彙總

郵輪之燃料使用產生空氣污染物，諸如硫氧化物(SO_x)、氮氧化物(NO_x)及懸浮微粒(PM₁₀)。此等污染物對環境及健康具地區性影響，且在個體可能因超過排放限制而受處罰之港口城市及其他限制區域受特別關注。個體可能藉由委託建造更節能之船舶、改造現有船隊及使用岸上電力（若其於港口可取得）管理此等風險。

指標

TR-CL-120a.1.下列空氣污染物之排放：(1)氮氧化物（不包括氧化亞氮）、(2)硫氧化物及(3)懸浮微粒 (PM₁₀)

- 1 個體應揭露其釋放至大氣中之空氣污染物排放量（按每一污染物以公噸為單位）。
 - 1.1 揭露範圍包括與個體之所有活動及排放源（其可能包括固定源或移動源、生產設施、辦公大樓及運輸船隊）所導致之直接空氣污染物排放相關之空氣污染物。
- 2 個體應揭露其(1)氮氧化物 (NO_x) 之排放量（以NO_x報導）。
 - 2.1 氮氧化物之範圍包括一氧化氮及二氧化氮，但排除氧化亞氮。
- 3 個體應揭露其(2)硫氧化物 (SO_x) 之排放量（以SO_x報導）。
 - 3.1 硫氧化物之範圍包括二氧化硫及三氧化硫。
- 4 個體應揭露其(3)懸浮微粒 (PM₁₀) 之排放量（以PM₁₀報導）。
 - 4.1 懸浮微粒 (PM₁₀) 係定義為空氣中任何細小之固體或液體之物質，其氣動粒徑小於或等於10微米。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法，諸如資料是否來自連續自動監測設施(CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

排放管理與生態影響

主題彙總

郵輪假期提供進入未開發海域及具海洋保護區或受保護保育狀態區域之目的地之途徑。郵輪船舶與大型船舶、遊客之快速湧入、密集資源消耗及大量廢棄物產生有關，可能特別損害其航行及營運所處之生態系統。郵輪船舶於海中排放許多類型之經處理及未經處理之廢水，並於陸地排放無法降解之固體廢棄物。謹慎管理船舶排放及減少郵輪之生態影響，可維持船舶進入港口並維護遊客希望體驗之自然美景，此兩者對個體維持市場份額及吸引新客戶係屬重要。

指標

TR-CL-160a.1.(1)排放至環境中之船舶廢棄物總重量、(2)排放前經處理之百分比

1 個體應揭露(1)排放至環境中之船舶廢棄物總重量（以公噸為單位）。

1.1 船舶廢棄物係定義為在船舶上使用（或擬使用）之材料中被個體廢棄或排放至環境中者。

1.2 揭露範圍包括污水、艙底水、壓艙水、灰水、有害廢棄物、廢油、食品、包裝及其他固體廢棄物。

1.3 揭露範圍包括焚化之材料，包括用於能源回收之焚化材料。

1.3.1 能源回收係定義為使用可燃廢棄物透過直接焚化產生能源，不論是否有其他廢棄物，但應有熱能之回收。

1.4 揭露範圍排除氣體廢棄物、於岸上廢棄之廢棄物，以及個體、供應商或夥伴再利用或再循環至新產品、聯產品或副產品之廢棄物。

2 個體應揭露(2)排放至環境中之船舶廢棄物中於排放前經處理者按重量計算之百分比。

2.1 該百分比應以個體至少依防止船舶污染國際公約（MARPOL）及其他攸關主管機關所訂定之最低法律規定處理之廢棄物材料重量，除以廢棄物材料之總重量計算。

2.2 經處理之廢棄物應排除焚化之材料，即使該焚化之廢棄物可合法地排放至海中。

TR-CL-160a.2.實施壓艙水(1)交換及(2)處理之船隊之百分比

1 個體應揭露(1)其已實施壓艙水交換之船隊之百分比。

1.1 壓艙水交換係由國際海事組織（IMO）之船舶壓艙水及沉積物管理國際公約（BWM）D1標準所定義，規定執行壓艙水交換之船舶應有至少95%壓艙水體積交換之效率。三種可接受之壓艙水交換方法係順序交換法、溢流法及稀釋法。

- 1.2 該百分比應以個體船隊中已實施符合D1標準規格之壓艙水交換之船舶數量除以該船隊中船舶之總數量計算。
- 2 個體應揭露(2)其已實施壓艙水處理之船隊之百分比。
 - 2.1 壓艙水之處理包括經適用之司法管轄區法律或主管機關核准之壓艙水處理設備整合系統之實施，以符合船舶壓艙水及沉積物管理國際公約之D2標準之性能標準。
 - 2.1.1 核准之系統須排放(a)每立方公尺中最小尺寸大於或等於50微米之活體有機物少於10個，以及(b)每毫升中最小尺寸小於50微米且大於或等於10微米之活體有機物小於10個。
 - 2.2 該百分比應以個體船隊中已實施符合D2標準規格之壓艙水處理系統之船舶數量除以該船隊中船舶之總數量計算。

TR-CL-160a.3. 於海洋保護區中或受保護保育狀態之區域中航行之時間

- 1 個體應揭露於海洋保護區中或受保護保育狀態之區域中航行之時間。
 - 1.1 航行之時間係航行天數(24小時期間或其部分)之總和，包括停靠於港口之時間。
 - 1.2 海洋保護區係依國際自然保育聯盟(IUCN)定義為潮間帶或亞潮帶地形連同其上覆水域及相關動植物及歷史與文化特性，依法律或其他有效方法予以保留以保護部分或全部環境之任何區域。海洋保護區包括國際海事組織(IMO)所頒布之公約於國際上設立及規範之區域及會員國於國內設立之區域，諸如：
 - 1.2.1 國際海事組織海上人命安全國際公約(SOLAS)第五章第10條所訂定之應迴避區域；
 - 1.2.2 國際海事組織海上人命安全國際公約第五章第11條所訂定之強制性船舶報導系統之區域；
 - 1.2.3 防止船舶污染國際公約附則六所列之排放管制區域；
 - 1.2.4 國際海事組織海上人命安全國際公約第五章第10條所訂定之禁止錨泊區；
 - 1.2.5 國際海事組織海洋環境保護委員會依國際海事組織「特別敏感海域辨認及指定指引」(A.982 (24) 號決議)指定之特別敏感海域(PSSAs)；及
 - 1.2.6 依防止船舶污染國際公約(防止船舶污染國際公約之附則一、二及四)指定之特別區域。
 - 1.3 可能被列入世界保護區資料庫(WDPA)中並由保護星球繪製之受保護保育狀態區域係定義為位於下列範圍內之區域：

- 1.3.1 於聯合國教科文組織（UNESCO）之人與生物圈（MAB）計畫之架構內所認定之生物圈保護區；
 - 1.3.2 國際自然保育聯盟（IUCN）保護區（類別一至六）；
 - 1.3.3 海洋庇護區；
 - 1.3.4 國家公園；
 - 1.3.5 海洋自然2000之地點；
 - 1.3.6 拉姆薩國際重要濕地；
 - 1.3.7 符合國際自然保育聯盟（IUCN）對保護區之定義：「保護區係一明確定義之地理空間，其透過法律或其他有效方法認定、指定及管理，以達成對具相關生態系統服務及文化價值之自然之長期保育」⁸之地點；
 - 1.3.8 聯合國教科文組織之海洋世界遺產地點；及
 - 1.3.9 排放受限制或受當地協議規範之其他區域。
- 2 個體可分別辨認於具有額外生態、生物多樣性或保育指定之區域中航行之時間，諸如聯合國環境規劃署世界保護監測中心（UNEP-WCMC）編製之生物多樣性重要區域 A-Z 指引中所列示之地區。
 - 3 個體可討論其於對生物多樣性或生態系統服務存在低風險之海洋保護區及受保護保育狀態區域中之郵輪活動。
 - 4 個體可討論其於無官方指定但對生物多樣性或生態系統服務存在高風險之區域中之郵輪活動。

TR-CL-160a.4. 因傾倒而接獲之違規通知之數量

- 1 個體應揭露因傾倒而接獲之違規通知之總數量。
 - 1.1 違規通知包括由個體之船旗國及個體船舶停靠之港口之任何執法機關發布之通知。
 - 1.1.1 揭露範圍包括違反防止船舶污染國際公約（MARPOL）附則一至五，以及與廢水污染、非法傾倒油、未處理之污水、有害廢棄物及其他污染物（例如鎳、銅、鋅及氯）有關之其他適用之司法管轄區法令規範，以及偽造油料紀錄簿。

⁸ N. Dudley (ed.), Guidelines for Applying Protected Areas Management Categories, Gland, Switzerland: IUCN, 2008, pp. 8-9.

- 1.1.2 揭露範圍排除違反與過度排放及空氣品質有關之環境法令。
 - 1.2 國際海事組織（IMO）「防止傾倒廢棄物及其他物質污染海洋公約」將傾倒定義為將來自船舶、航空器、平台或其他海上人造結構之廢棄物或其他物質蓄意處置至海中。
- 2 違規情事均應予以揭露，無論其是否導致執法行動（例如罰款或警告函）。

TR-CL-160a.4 之註

- 1 個體應描述任何重大違規，包括導致重大罰款、處罰或對環境造成傷害者。
- 2 個體應描述其為因應每一違規所實施之任何改正行動。此可能包括營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

客戶健康與安全

主題彙總

郵輪提供其客戶各種奢華體驗及活動，包括精心製作之表演、賭場、精緻餐飲、室內跳傘、水療、游泳及健身設施。每項活動均伴隨著個體須因應處理之一組特有健康風險、安全挑戰及責任。消費者對安全及舒適之期望很高，故避免健康及人身安全風險對個體之存續特別重要。郵輪船舶上犯罪、傷害及疾病之公開案件可能對品牌價值及船票銷售造成嚴重影響。客戶訴訟亦可能導致高增額法律成本。雖然與大部分已開發國家之犯罪率相比，郵輪船舶犯罪率較低，惟執法較難以因應處理且案件不易解決，因船舶通常將乘客載至國際海域且懸掛外國旗幟，導致由哪些司法管轄區負責執法之不確定性。個體能藉由實施健全之安全管理系統以保護客戶健康與安全。

指標

TR-CL-250a.1. 涉及乘客或員工之被指控犯罪事件之數量

1 個體應揭露涉及乘客或員工之被指控犯罪事件之總數量。

1.1 被指控犯罪之範圍包括涉及殺人、可疑死亡、失蹤、綁架、導致嚴重身體傷害之攻擊、性侵害、縱火、干擾船舶之運作，或竊盜價值超過10,000美元或等值之個體表達貨幣之金錢及財產之犯罪活動之指稱。被指控犯罪應由犯罪發生所在之司法管轄區內對郵輪船舶犯罪活動之適當監督機關定義。

TR-CL-250a.2. 未通過檢查之船隊之百分比

1 個體應揭露由適用之司法管轄區法律或主管機關所執行之公共健康、食品安全或環境衛生之檢查中未通過船舶衛生檢查之百分比。

1.1 該百分比應以未通過船舶衛生檢查之次數除以所執行之船隊檢查之總次數計算。

1.2 揭露範圍包括受攸關主管監督機關檢查之任何船舶。

TR-CL-250a.3. (1)每百萬乘客之嚴重傷害及(2)腸胃道疾病數超出 2%之航次之數量

1 個體應揭露(1)每百萬乘客嚴重傷害之總數量。

1.1 嚴重傷害係定義為導致自傷害之日起7天內失能超過72小時之傷害，其與國際海事組織（IMO）「海難及事件調查章程」一致。

1.2 揭露範圍限於由船舶操作所造成或與船舶操作有關而發生之嚴重傷害。

2 個體應揭露(2)急性腸胃道疾病（GI）病例之累積比例超過船上乘客總人數百分之二或船員總人數百分之二之航次總數量。

2.1 急性腸胃道疾病病例之範圍包括船舶抵達港口前由醫療人員所評估者。

- 2.2 急性腸胃道症狀可能包括涉及於24小時期間內發生三次或更多之水便（或對個人而言重大超過正常狀況）之持續性腹瀉，或嘔吐及額外症狀，諸如腹部絞痛、頭痛、肌肉痠痛或發燒（體溫高於或等於38°C）。
- 2.3 計算中所使用之腸胃道疾病病例之數量應包括於整個航次中之總數量，而非於任何特定停靠港或離船時之現有（有症狀）腸胃道疾病病例之數量。

勞動實務

主題彙總

郵輪於每一大型船舶上僱用數千名勞工。船舶可能於與薪酬、工時、公平對待及解僱有關之勞動法律可能具有彈性之國家註冊。船員係來自多個國家，且許多船員係以合約基礎被招聘。船員們經常長時間工作且在數月內住在共用艙房，此致使休憩困難。某些個體提供小費基礎之工資結構，以減少薪資成本。語言障礙、船旗國法律與勞工所屬國法律之複雜性，可能使勞工難以提起違反勞動法律之訴訟。勞工士氣低落可能會減損其滿足客戶服務期望之能力，並於長期潛在減少個體收入及市場份額。

指標

TR-CL-310a.1. 船員平均時薪，按地區別

1 個體應揭露就其進行部門財務報導之每一地區，其支付予船員之平均時薪。

1.1 船員係定義為非經理、非董事層級之海勤人員。

1.1.1 船員排除岸上及公司辦公室之員工。

1.2 平均時薪應以報導期間船員工資（包括小費）總額除以報導期間內船員工作總時數計算。

TR-CL-310a.2. 工作達最高工時之船員之百分比

1 個體應揭露於報導期間內工作達最高允許時數至少一次之船員之百分比。

1.1 船員係定義為非經理、非董事層級之海勤人員。

1.1.1 船員排除岸上及公司辦公室之員工。

1.2 船員之最高允許工作時數為每24小時期間工作14小時及每7天期間工作72小時，該等時數係與國際勞工組織（ILO）海事勞工公約標準A2.3第5段(a)「工作時間及休息時間」一致。

1.3 該百分比應以於報導期間內工作達最高允許時數至少一次之船員人數除以於報導期間內工作至少一次之船員總人數計算。

TR-CL-310a.3. 領取加班費之船員之百分比

1 個體應揭露於報導期間內領取加班費至少一次之船員之百分比。

1.1 船員係定義為非經理、非董事層級之船上員工。

1.1.1 船員排除岸上及公司辦公室之員工。

- 1.2 加班係定義為超過正常工作時數之工作時間。
- 1.3 該百分比應依國際勞工組織（ILO）海事勞工公約指引B2.2.2「計算及支付」計算。

TR-CL-310a.4.與違反勞動法律相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額

- 1 個體應揭露報導期間內所發生與違反勞動法律（諸如與工資、工時、加班及用餐與休息時間有關者）相關之法律程序所導致之貨幣性損失總額。
- 2 法律程序應包括個體涉及之任何裁決程序，無論經由法院、主管機關、仲裁人或其他程序。
- 3 損失應包括對相對人或其他人之所有貨幣性負債（無論係因和解或審理後之判決或其他方式之結果），包括報導期間內因任何個體（例如，政府、企業或個人）提起之民事訴訟（例如，民事判決或和解）、監理程序（例如，處罰、追繳或返還）及刑事訴訟（例如，刑事判決、處罰或返還）所發生之罰款及其他貨幣性負債。
- 4 貨幣性損失之範圍應排除個體於其辯護過程中所發生之法律與其他費用及支出。
- 5 揭露範圍應包括與適用之司法管轄區法令規範之執行相關之法律程序。

TR-CL-310a.4 之註

- 1 個體應簡要描述法律程序所導致之貨幣性損失之性質（例如，認罪答辯、緩起訴協議或不起訴協議）及背景（例如，不適當工作條件或員工薪酬）。
- 2 個體應描述其為回應法律程序所實施之任何改正行動。此可能包括營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

勞工健康與安全

主題彙總

郵輪行業之個體經營須提供堪比小型城市之安全監督（包括處理所有醫療及安全需求）之獨特服務。提供船上乾淨及衛生之環境之承諾對保護船員健康係屬重要，其可能影響船員之生產力及士氣以及客戶健康，進而影響個體之聲譽及市場份額。此外，數個國家之主管機關—包括船旗國、港口國及船員所屬國—可能涉及行業安全法規之提供及執行。此種監管組合可能造成有關船員可享有之保護之混淆。未能保護船員健康及安全之個體，亦可能面臨較高之員工流動率及員工招募與留任之困難。

指標

TR-CL-320a.1.船員損失時間事件比率（LTIR）

- 1 個體應揭露船員之工作相關傷害及疾病之損失時間事件比率（LTIR）。
 - 1.1 損失時間事件係導致缺勤持續超過事件發生之當日或工作班次之事件。
 - 1.2 船員係定義為非經理、非董事層級之海勤人員。
 - 1.2.1 船員排除岸上及公司辦公室之員工。
 - 1.3 該比率應計算為：（損失時間事件數）/（總工作小時數/1,000,000）。
- 2 個體可揭露分類、辨認及報導損失時間事件之流程。
 - 2.1 國際航運商會及國際海事組織國際安全管理（ISM）章程對損失時間事件報導提供額外指引。

事故管理

主題彙總

雖然郵輪船舶係最安全之假期旅行形式之一，惟該行業以客戶體驗及滿意度為競爭基礎，使安全管理成為最優先事項。鑑於郵輪之規模及乘客於海上之脆弱性，一次之不當管理事故可能重大降低消費者對個體之信心。雖然重大事故係屬罕見，惟其可能不僅影響個體之收入及品牌價值，亦可能影響整體郵輪行業。適當之設備維護、員工訓練及最新安全技術及實務之實施可保護個體之安全紀錄並確保顧客高滿意度，且同時降低個體之風險概況及資金成本。

指標

TR-CL-540a.1. 船級條件或建議之數量

1 個體應揭露自船旗國主管機關或被委派發布船級條件或建議權責之認可機構（RO）所收到之船級條件或建議之總數量。

1.1 船級條件或建議被理解為可互換之用語，係定義為主管機關（或其代表，諸如驗船機構）所施加於特定時限內執行以保留船舶之船級之規定，其可能包括：

- 1.1.1 與影響船級之損害（例如，擱淺、結構損害、機械損害及超過容許限制之損耗）有關之維修或更新；
- 1.1.2 補充檢驗規定；及
- 1.1.3 臨時維修。

1.2 揭露範圍包括所有船級條件，不論其是否導致船舶之船級證書被撤銷、暫停或失效。

TR-CL-540a.2. 港口國管制之(1)缺失及(2)留置之數量

1 個體應揭露(1)自地區港口國管制（PSC）組織接獲之缺失總數量。

1.1 缺失係定義為發現未遵循下列一項或多項公約之規定之情況：

- 1.1.1 經1978年及1997年相關議定書修改之1973年防止船舶污染國際公約（並經後續修正）（MARPOL）；
- 1.1.2 海上人命安全國際公約（SOLAS）；
- 1.1.3 載重線國際公約（Load Lines）；
- 1.1.4 1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（並經後續修正）（STCW）；
- 1.1.5 管制船舶有害防污系統國際公約（AFS）；

- 1.1.6 1969年船舶噸位丈量國際公約（Tonnage）；及
 - 1.1.7 2006年國際勞工組織（ILO）海事勞工公約。
- 2 個體應揭露(2)自地區港口國管制組織接獲之留置總數量。
- 2.1 留置係定義為若船舶或其船員之情況未能實質遵循適用之公約時，港口國所採取之干預行動。留置確保船舶直到其在出海時不對船舶或船上人員帶來危險且不對海洋環境帶來不合理之危害威脅之情況下，始可航行，無論此行動是否影響船舶之正常離港行程。
- 3 揭露範圍包括由簽署區域性港口國管制組織備忘錄（MoU）之港口國管制組織發布之缺失及留置。

TR-CL-540a.3.(1)海難之數量、(2)分類為非常嚴重之百分比

- 1 個體應揭露(1)涉及其船隊之海難之總數量。
 - 1.1 海難係基於國際海事組織（IMO）之海難或海上事件安全調查國際標準與建議作法章程MSC 255 (84) 決議案第2章第2.9段，定義為其發生與船舶操作直接有關並導致下列事項之一事件或一系列事件：
 - 1.1.1 人員之死亡或嚴重受傷；
 - 1.1.2 船舶人員失蹤；
 - 1.1.3 船舶失蹤、推定失蹤或棄船；
 - 1.1.4 船舶重大損害；
 - 1.1.5 船舶觸礁或無法運作，或涉及船舶碰撞；
 - 1.1.6 可能嚴重危及船舶本身、其他船舶或個人之安全之對船舶以外之海事基礎設施之重大損害；或
 - 1.1.7 一艘或多艘船舶之損害所帶來對環境之嚴重損害，或對環境之潛在嚴重損害。

- 2 個體應揭露(2)海難中被分類為非常嚴重之海難之百分比。

- 2.1 非常嚴重之海難係定義為涉及船舶全損、死亡或對環境之嚴重損害之海難。
- 2.2 該百分比應以非常嚴重之海難之數量除以海難之總數量計算。

TR-CL-540a.3 之註

- 1 個體應描述海難及非常嚴重之海難，包括原因、結果及為因應所實施之任何改正行動。