

2020

企業社會責任報告
Corporate Social Responsibility Report



編輯原則

歡迎閱讀陽明海運股份有限公司 (以下簡稱陽明海運) 第 9 本企業社會責任報告書 (Corporate Social Responsibility · CSR)。本報告書同時發行中文、英文版本。可至陽明官網「企業社會責任」下載。期望結合網路優點，呈現我們 2019 年實踐企業社會責任的努力成果，讓關心我們的各界利害關係人，對我們在企業社會責任的績效成果更加瞭解與信任。

* 陽明海運 CSR 專屬網站：

https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/CorporateSocialReportList.aspx

* 報告期間

陽明海運自 2012 年開始公布企業社會責任報告書，報告週期為一年一次。本報告書資訊揭露期間為 2019 年度 (1 月 1 日至 12 月 31 日)，內容涵蓋我們各項企業社會責任管理方針、關鍵議題及重大主題、專案績效等資訊，為求完整性，部分內容回溯至 2018 及 2017 年績效。前一次公布報告時間為 2019 年 6 月 30 日並已正式發布於陽明官網，報告期間是 2018 年 1 月 1 日至 12 月 31 日。本次中文報告亦於 2020 年 6 月 30 日於公開資訊觀測站公告及陽明官網揭露。

* 報告範圍與概況

目前本公司組織與供應鏈並無重大改變。因本次得出的重大議題著重於航運本身，故本次企業社會責任報告書以陽明海運臺灣地區 (含總公司、基中高分公司) 為主，以經濟、環境和社會等層面為範疇，未含合併報表中所提及的子公司，唯陽明海運文化基金會，僅揭露社會層面議題。所揭之財務數據採用經會計師簽證後之公開發表資訊，範圍含陽明海運財務報告認定之合併個體。相關財報認定之子公司，請見「民國 108 及 107 年度個體財務報告暨會計師查核報告。

(https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/108cyear.pdf)」。

* 撰寫依據

今年報告書採用全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative · GRI)—GRI 標準核心選項。

* 外部保證

本報告書經外部立恩威國際驗證股份有限公司依據立恩威國際驗證股份有限公司 VeriSustain™ 及按 GRI 標準核心 (Core) 選項查證，確保本報告書符合 GRI 準則核心選項對內容要素之需求。

* 意見回饋

如果您對於「陽明海運企業社會責任報告書」有任何建議及意見，非常歡迎您將寶貴的意見傳達讓我們知道：

陽明海運股份有限公司 / 公共事務部
 地址 : 206 基隆市七堵區明德一路 271 號
 電話 : 02-24559988
 電子郵件 : apcc@yangming.com
 公司網址 : www.yangming.com



經營者的理念與願景

由於美中貿易戰使全球貿易供應鏈受到干擾，美中貿易之間的貨流或將向東南亞與新興市場等國家移轉，本公司屬全球化運營，在調配航線運能佈局方面，持續積極深耕佈局亞洲近洋市場，拓展東南亞航線以為因應，亦透過與其他航商艙位交換合作方式，擴大近洋線涵蓋網絡，同時搭配主要東西向航線網路以達到以短輔長與強化多段利用的效益。

因應 IMO2020 硫排放限制之法規生效，自 2020 年 1 月 1 日起，除安裝脫硫塔船舶可繼續使用含硫量 3.5% 之油品外，船舶於全球水域皆須符合燃油含硫量 0.5% 以下之規定。該規定將大幅提升航商之營運成本，故本公司亦陸續啟動相關應變計劃，含油艙清洗、船端設備改裝等整備作業，並綜合燃油需求、資金規劃及分散風險之考量，規劃部分船隊加裝脫硫塔，以降低成本面衝擊。

本公司亦持續優化營運船舶結構，淘汰老舊船舶，更積極布建新型環保船舶，以本公司 2020-2021 年即將交付之 2,800 TEU 級自有船舶而言，即可取得不同船級社在臺灣或世界首艘智慧船舶規章，除可善盡企業公民責任外，亦可降低營運成本，持續提升整體競爭優勢。

2020 年本公司以獲利及永續經營為目標，除持續執行開源節流措施，提升船舶及貨櫃自有率降低單位成本，增加公司之市場競爭力，由營運績效根本改善財務體質，此外，亦將視市場情況，規劃股權籌資相關方案，以進一步改善公司財務結構。

員工是公司永續發展的基石，公司人力資源的願景是「優秀的員工、卓越的團隊、進步的陽明」，並以「人才國際化、國際化人才、團隊學習、多能員工」四大方針作為規劃各項人資制度之依據；我們公司不定期透過公開管道招募適職的員工，提供優渥的薪資福利、完善的訓練體系、多元的生涯選擇、順暢的升遷管道，讓同仁安心工作，與公司同步成長。

除了持續進行海洋文化的教育，也積極配合城市海洋與藝術教育資源的發展，以實踐文化公民的願景；我們期許能有效媒合與扶植海洋文化的創意展現，創造不同產業的轉化與發展，帶動周邊文化經濟振興，增加地區觀光吸引力。

面對氣候變遷及全球對環保的重視，本公司船隊及岸上各工作場域採取各項節能及污染預防，藉由具體措施以關懷環境及珍惜地球，讓海洋與陽明海運緊密結合，我們也將持續地紮根於這塊土地，拉高視野、看向海洋。也期望各位能持續給予我們支持及鼓勵。

董事長暨總執行長

謝志堅



編輯原則.....	01	四、環境管理.....	32
經營者的理念與願景.....	02	4.1 管理範疇.....	32
一、經營概況.....	04	4.2 節能減碳.....	34
1.1 公司綜覽.....	04	4.3 降低空污排放量.....	37
1.2 業務計畫.....	05	4.4 防止海水污染控管作業.....	38
1.3 股權結構與財務績效.....	06	4.5 其它的環保措施.....	40
1.4 未來營運規劃.....	07	4.6 2019 年永續發展重大專案 - 智慧船舶規章.....	41
1.5 客戶服務.....	08	五、員工關懷與社區融合.....	43
1.6 供應鏈與供應商管理.....	12	5.1 員工僱用狀況.....	43
二、永續發展政策.....	15	5.2 員工學習.....	47
2.1 短中長期永續發展策略.....	15	5.3 員工發展.....	51
2.2 永續發展分工.....	16	5.4 職業安全衛生.....	52
2.3 CSR 內化與溝通.....	17	5.5 員工權益與福利.....	56
2.4 參與的組織與身份.....	18	5.6 暢通的溝通管道.....	57
2.5 2019 年獲獎紀錄.....	19	5.7 社區融合.....	58
2.6 鑑別利害關係人與溝通.....	20	附錄一 CO ₂ 及 SO _x 排放第三方驗證報告.....	64
三、公司治理.....	28	附錄二 企業社會責任報告驗證.....	65
3.1 公司治理藍圖及實績.....	28	附錄三 全球永續性報告指標 GRI (Global Report Initiative) Standard 對照表.....	66
3.2 董事會之績效評估.....	29		
3.3 重視誠信道德及防範內線交易.....	29		
3.4 內稽制度.....	30		
3.5 風險管理.....	30		
3.6 提升資訊透明度.....	31		

一、經營概況

1.1 公司綜覽

陽明海運股份有限公司

陽明海運成立於 1972 年 12 月 28 日，目前總部設立於臺灣基隆市。船隊以貨櫃船為主，航線網遍及亞、歐、美、澳、非各洲，於 99 個國家中設立 249 餘個據點，其中在美國、巴拿馬、德國、希臘、杜拜設有區域中心。自成立以來，專注於全球化與精緻化的海運運輸經營，秉持「團隊、創新、誠信、務實」之價值理念，致力於實踐「成為卓越運輸集團」之願景目標。「準、快、穩、省」四大準則提供優良服務，在營運績效及策略上，透過與世界其他知名船公司聯營合作，發揮全球營運資源整合效能，使得業績持續穩健成長，目前為全球排名第八大的海運公司。

● 對應聯合國永續發展目標 (SGDs)



8 就業與經濟成長



11 永續城市



17 全球夥伴

YANG MING

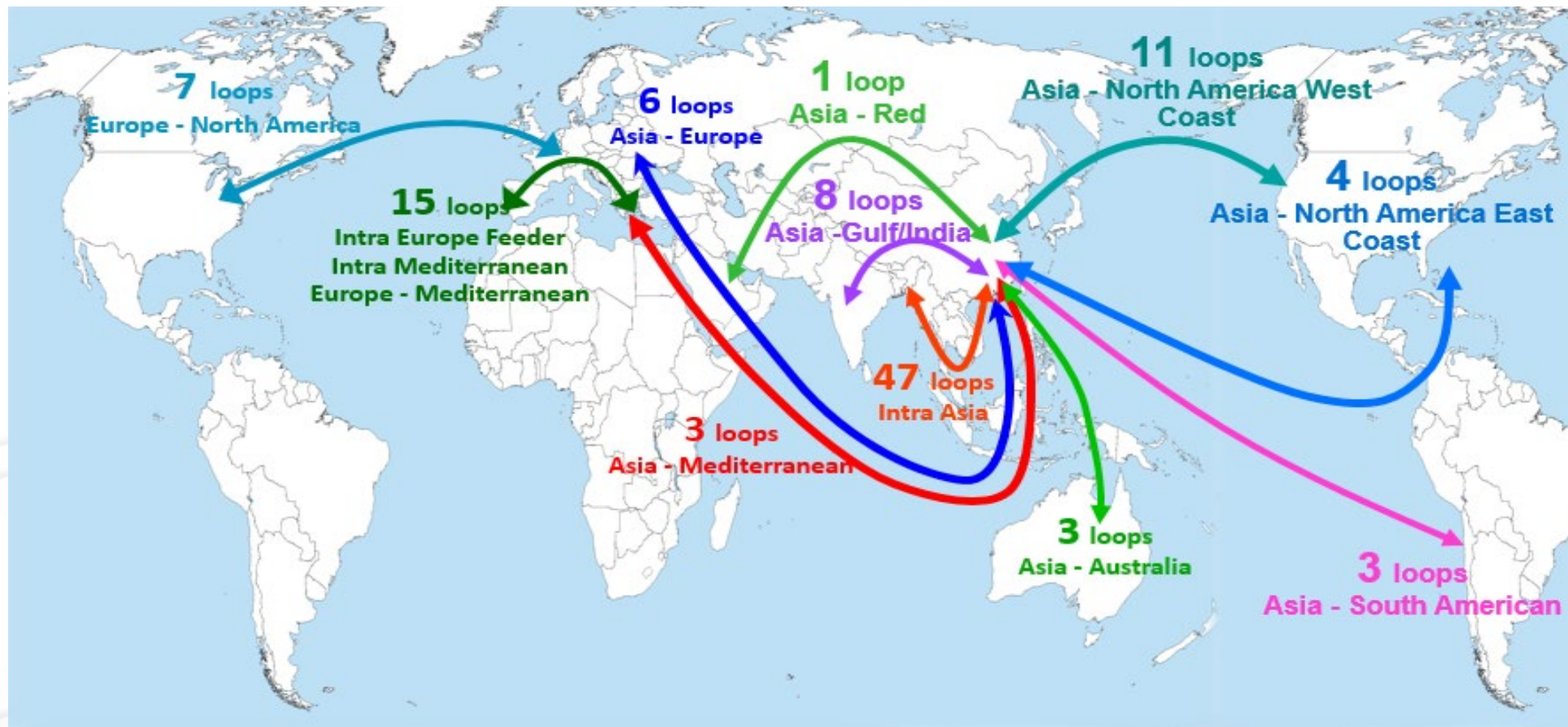
為了增進國際服務競爭力，取得國內外各項認證，確保服務品質：

- ISO9001 品質管理系統
- ISO14001 環境管理系統
- ISO27001 資訊安全管理系統
- ISO45001、TOSHMS 職業安全衛生管理系統
- ISM CODE 國際安全管理規章
- 所有船隊符合國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS CODE) 規範並取得國際船舶保全證書 (ISSC)
- C-TPAT 美國海關商貿反恐聯盟
- AEO 安全認證優質企業

陽明海運集團截至 2019 年 12 月 31 日
 股本：26 億股
 營業額：新台幣 149,181,262 仟元
 營運船隊共計 101 艘
 營運總艙位數達 67 萬 TEUs
 營運總噸位數達 772 萬載重噸



1.2 業務計畫



布建綿密航線網絡，擴大聯盟合作綜效

陽明海運經由服務據點不斷拓展及充分利用策略聯盟，整合資源，達到航線產品差異化與配置之綜效，貨櫃航線服務網大幅擴增，全球服務航線綿密，每週達 108 航次。航線快捷且迅速回應客戶需求，在全球航運市場具備一流服務品質，提供值得客戶信賴的完善運輸服務。

截至 2019 年 12 月全球營運航線計有：

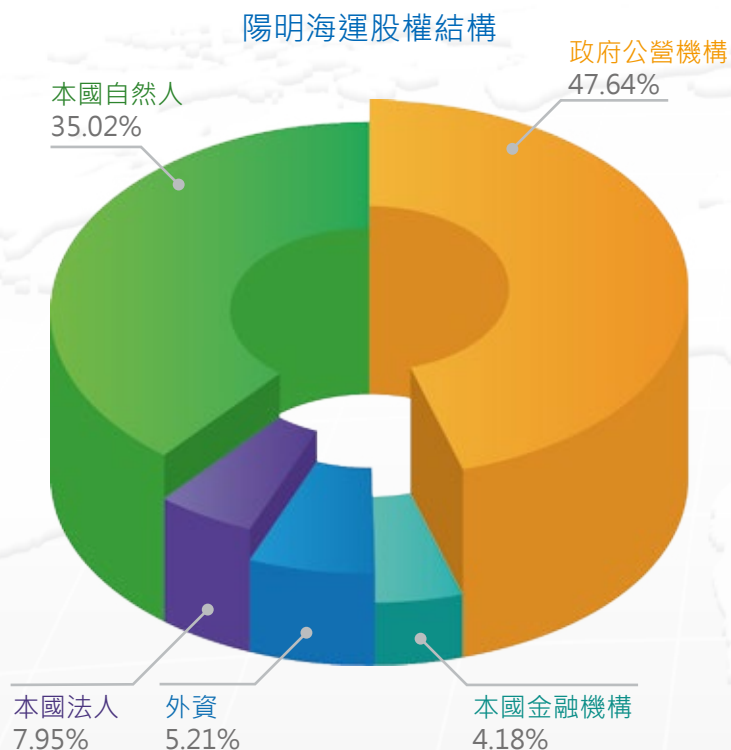
- 亞洲 / 北美東岸：每週 4 航次
- 亞洲 / 北美西岸：每週 11 航次
- 亞洲 / 歐洲：每週 6 航次
- 亞洲 / 東西地中海及黑海：每週 3 航次
- 亞洲 / 澳洲：每週 3 航次
- 遠東 / 紅海：每週 1 航次

- 遠東 / 中東 / 印巴：每週 8 航次
- 北美東岸 / 歐洲：每週 7 航次
- 亞洲區間航線：每週 47 航次
- 亞洲 / 南美：每週 3 航次
- 歐洲 / 地中海區間：每週 15 航次

1.3 股權結構與財務績效

1.3.1 股權結構

陽明海運主要股東來源包含國內外法人及個人，又以政府公營機構、本國自然人、本國法人之持股比例佔最多，依 2019 年 4 月 27 日之統計結果，政府公營機構、本國自然人、本國法人持股比例分別為 47.64%、35.02%、7.95%。



註：本公司私募強制轉換公司債於 2019.6.27 到期轉換為私募普通股，而本公司最近一次停止過戶日為 2019.4.27，故僅政府公營機構之持股比率 47.64% 為確定數值，其餘持股比率係依最終停止過戶日資料做同比率增減之預估數。

1.3.2 財務績效

2019 年公司發行第 18 次國內有擔保普通公司債發行總額新台幣 50 億元，並於 11 月 28 日掛牌上櫃。其主要目的是用以償還銀行借款，減輕公司財務壓力，降低對金融機構之依存度，進而健全財務結構與對金融機構之償債能力。

本公司 2019 年度合併營收為新台幣 1,491.81 億元，較 2018 年合併營收新台幣 1,418.33 億元成長 5.18%；稅後淨損新台幣 43.10 億元，稅後 EPS -1.66 元；全年營運量為 543 萬 TEU，較 2018 年營運量 523 萬 TEU 成長 3.8%。近三年度之簡明合併綜合損益表如述，範圍包含陽明海運財務報告認定之合併個體。

(新台幣仟元)

項目 / 年度	2017 年	2018 年	2019 年
營業收入	131,077,812	141,832,929	149,181,262
營業成本	124,582,587	141,790,706	143,106,496
營業毛利 (毛損)	6,495,225	42,223	6,074,766
稅前淨利 (淨損)	634,790	(7,080,208)	(3,587,815)
所得稅費用 (利益)	142,924	773,852	(410,081)
本期淨利 (淨損)	491,866	(6,306,356)	(3,997,896)
淨利 (損) 歸屬於母公司業主	320,849	(6,590,955)	(4,309,957)
淨利 (損) 歸屬於非控制權益	171,017	284,599	312,061
基本每股盈餘 (元) - 追溯調整前	0.17	(2.53)	(1.66)

近三年度陽明海運岸勤及本國籍海勤員工薪資及福利資料如表。

(新台幣仟元)

年度 / 項目	2017 年	2018 年	2019 年
員工薪資及福利費用	2,249,613	2,203,199*	2,247,272

* 會計師修正 2018 年員工福利薪資費用金額，故與上年度金額不同。

本公司按各國政府規定誠實繳稅，相關資訊皆揭露於年報。

相關年報資訊，請利用以下連結：

https://www.yangming.com/investor_relations/TwShareholder_Services/financial_information.aspx

1.4 未來營運規劃

展望未來，本公司已完成布建計畫 14 艘具有配置彈性的 11,000 TEU 級船型及 10 艘作為近洋航線主力的 2,800 TEU 級船型，規劃於 2020 年至 2022 年間陸續交付營運；新船舶節油、減少汙染，交付不僅可節省成本亦提高效率；再加上本公司自 2018 年起持續有高價長租船陸續屆期解租 (2018 年 7 艘、2019 年 7 艘、2020 年 4 艘高價租入船陸續還船) 屆時將可進一步汰舊換新，強化船隊競爭力與營運成本，對公司營運面及成本面將有顯著改善。本公司所屬 THE 聯盟已延長合作年限至 2030 年，利用聯盟航線設計搭配最適船型並調整靠港配置，充分利用 THE 聯盟成員資源的整合，達到航線產品差異化與配置最適安排之綜效，進而縮短主要港口的運送時間，並提供客戶更優質的運送服務。於 THE 2020 年新架構中，聯盟成員仍將持續將大型船舶投入聯盟船隊中，因此 THE 將能持續適度保持規模經濟並提高燃油效率。在航線設計方面，藉由航線成員及運力的擴張，航線設計部分對於靠港合理差異化以及船速的調整，都將進一步降低整體航線單位成本，提升本公司之競爭力。

為降低 IMO2020 硫排放限制新法規生效後，伴隨之成本衝擊並維持公司穩定營運，本公司於 2018-2019 年已陸續啟動應變計畫，包含油艙清洗、船端設備改裝、燃油採購規劃等。同時基於分散風險考量，已規劃階段性安排部分船舶加裝脫硫塔，包含部分新船於建造期間直接安裝脫硫塔，以利於法規生效後持續使用高硫燃油，並藉由高低硫油預期具備之燃油價差優勢，進一步降低本公司於營運面、以及成本面所承受之風險，同時完全符合國際海事組織規範。預期未來具備脫硫塔船型全數投入本公司船隊後，安裝之艘數佔比約為 27%，剩餘之 73% 比例之船隊仍須以低硫油因應。本公司未來亦將持續關注油價價差走勢、法規面之更新規定等，以即時擬定因應對策。此外，業務面亦透過 2019 年第四季起開始徵收低硫燃油附加費，合理轉嫁為使用低硫燃油而增加之成本，由託運人與船公司共同承擔法規生效後之成本衝擊。

本公司將持續調整營運策略以順應市場變化，同時因應即將到來的 IMO2020 環保法規，積極布建新型環保船舶，降低營運成本，優化船隊結構，持續提升整體競爭優勢。



1.5 客戶服務

貨櫃航運已被公認為操作複雜性高，作業環節多，牽涉單位廣，文件作業流程長的產業之一。過去數年在大數據、人工智慧、IoT 及 Blockchain 等蓬勃發展，海運產業對於數位科技運用仍有侷限，主因為海運界尚未制定產業的標準作業，致使大量的作業效率與資料傳送串流耗費精力，影響全球供應鏈的效能與效率。身為全球主要航商之一，陽明海運除了以追求股東權益與企業責任之外，亦肩負著推動產業數位化的重責大任。因此本公司於 2019 年加入 DCSA(Digital Container Shipping Association) 協會，與國際貨櫃航商共同合作規劃貨櫃航運產業新一代資訊科技的發展方向，旨在推動貨櫃運輸產業資訊的數位化和標準化，以提升未來航運產業上下游的作業模式，使相關產業間的資訊互動更有效率。更多的 DCSA 資訊，請見：<https://dcsa.org/>

本公司於 2019 年的執行結果與未來規劃：

議題	2019 年目標	2019 年執行結果	2020 年規劃目標	未來中長期目標 (2021~2023 年)
提升全球客戶服務品質	設定以客戶為導向的營運服務發展目標 (Customer-Focus)，透過運用數位與 E 化的技術來達到服務品質的提升，進而提高客戶對於陽明的信賴、依賴與滿意度。	完成訂艙網頁改版 (Web Booking)，訂艙介面資訊完整，路徑選擇方便	提供客戶線上查詢貨載相關資訊 (My Shipment)，讓客戶能在單一平台及移動裝置上查詢即時的資訊。	預計在 2023 年前提供線上自動化服務，包含線上自動訂艙。
參與業界標準化工程	加入 DCSA (Digital Container Shipping Association) 協會，與國際貨櫃航商共同合作規劃貨櫃航運產業新一代資訊科技的發展方向。制訂產業標準化與推動產業數位化。	積極參與 DCSA 會議與專案，該組織已 2019.09.02 發佈第一版海運界標準作業流程 (IBP 1.0)	DCSA 已經於 2020.01.28 公布海運業 Track & Trace 1.0 版的 Information Model 及 Interface Standards，陽明將研究並擬定建置符合該標準之 Interface 服務之計畫。另外，2020 年 DCSA 將進行 IoT standards for container shipping 以及 Cyber security onboard ships 兩項標準制定專案。陽明將持續參與各專案之標準制定工作。	設立資訊及流程共通且相容的標準，為國際貨櫃航運業者及相關供應商在收貨、交貨及倉儲時所產生資料的進行建檔與傳輸，提供更便利及一致性的服務，達成貨櫃航運產業的創新與數位轉型。

陽明海運接軌新資訊技術 加入 DCSA 共同推動航運產業資訊升級

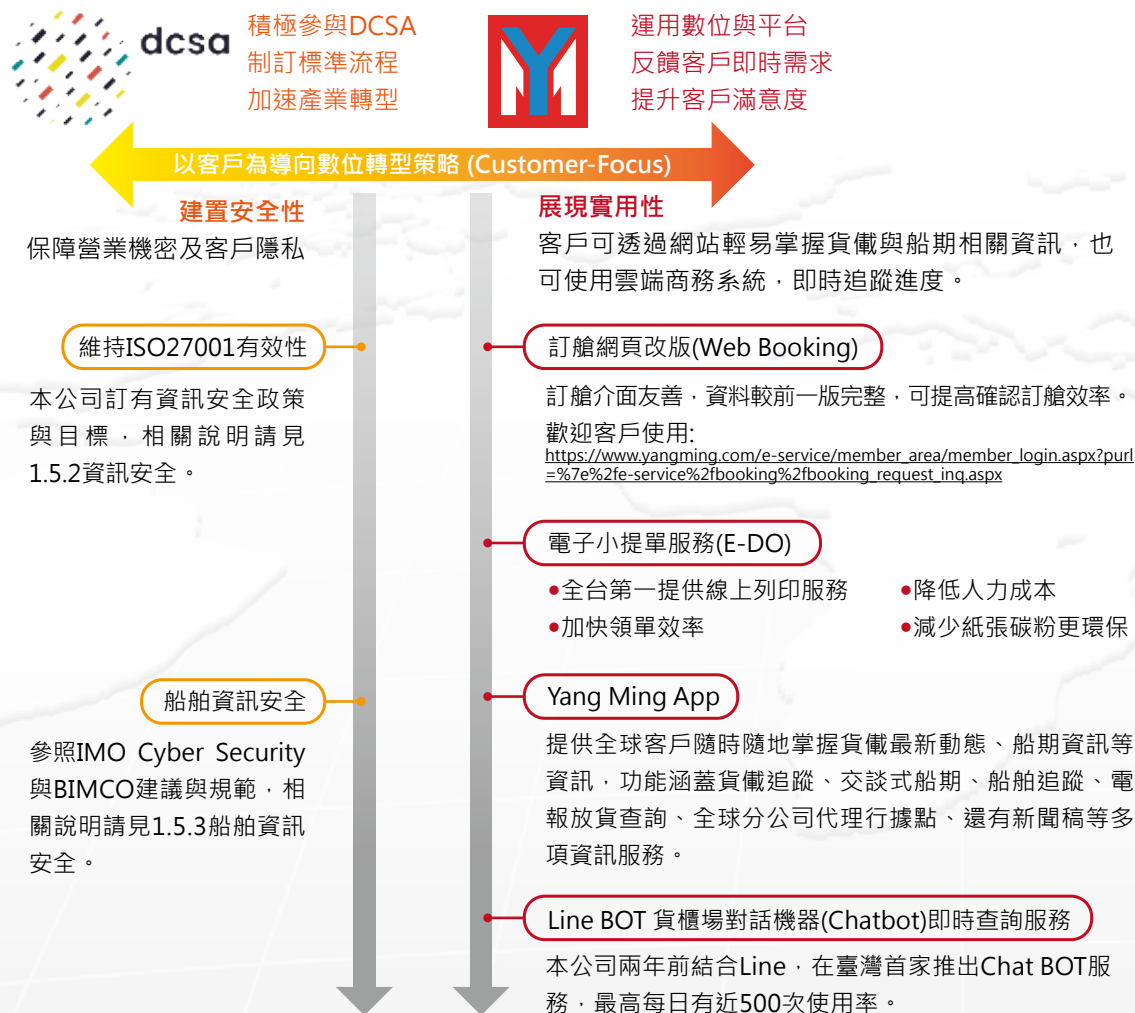
陽明海運於 2019 年 5 月 16 日宣布加入 DCSA(Digital Container Shipping Association) 協會，與國際貨櫃航商共同合作規劃貨櫃航運產業新一代資訊科技的發展方向，旨在推動貨櫃運輸產業資訊的數位化和標準化，以提升未來航運產業上下游的作業模式，使相關產業間的資訊互動更有效率。

DCSA 協會為一非營利組織，係由馬士基航運公司 (Maersk)、赫伯羅德 (Hapag-Lloyd)、地中海航運公司 (MSC) 及 Ocean Network Express(ONE)4 家國際貨櫃航運業者於去年 11 月共同設立的數位化貨櫃航運協會，旨在透過會員間的共同討論，設立資訊及流程共通且相容的標準，為國際貨櫃航運業者及相關供應商在收貨、交貨及倉儲時所產生資料的進行建檔與傳輸，提供更便利及一致性的服務，達成貨櫃航運產業的創新與數位轉型。

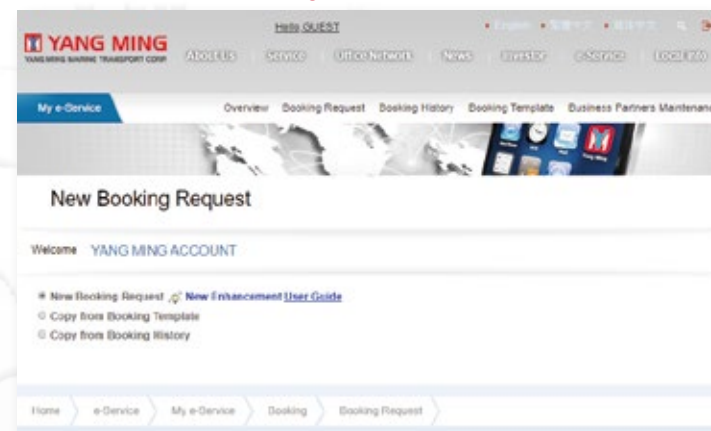
陽明海運對於 DCSA 協會的成立宗旨深表認同，並表示資訊的創新及數位化是未來貨櫃航運產業的發展重點之一，透過加入 DCSA 協會與各會員共同合作，期許能夠建立一套貨櫃航運產業的國際資訊標準，可供業界參考採用，連接各方資訊無縫接軌，正確有效率地交換相關訊息，以促進資訊流通及提升作業效率。陽明海運在各項服務內容秉持著與時俱進的理念，利用創新的科技推動產業升級，並為陽明海運在電子商務領域帶來更具系統化的發展，為全球客戶帶來更便捷且高效率的服務品質。

1.5.1 提升全球客戶服務品質

追求客戶滿意度提升，是本公司持續努力的目標，藉由歷年來的客戶滿意度調查中所得到的客戶的反饋，瞭解客戶日益重視電子商務，因此陽明訂定以客戶為導向的數位轉型策略，持續朝「網站 /APP 實用性」與「網站 /APP 正確性」強化精進。



訂艙網頁改版(Web Booking)



電子小提單服務(E-DO)



1.5.2 資訊安全

本公司一向重視資訊安全管理，本公司通過 ISO27001 認證，確保資訊安全管理合宜，提升客戶對陽明海運在資訊服務上的信任。我們定期進行資訊安全風險評鑑，訂有作業環境管理、存取控制、系統備份、災變復原及資訊安全事件管理等程序。確保實務運作有效運行。

有鑑於網際網路上快速增長的電子資料處理和電子商務應用，以及不斷出現的國際恐怖主義事件，為保障電腦及其儲存、加工和傳輸的資訊的需求，本公司要求所有資訊源認證、存取控制，不能有非法軟體駐留，不能有未授權的操作等行為。公司內部透過電子郵件社交工程演練、資安教育訓練及資安宣導，建立員工資訊安全之基本認知；讓同仁了解由於個人因素可能導致企業遭受資安事件危害，或透過電子郵件進入組織內部，竊取機密資料，甚而截取電腦畫面、遠端操控等。雖然設有郵件閘道伺服器協助防禦，攻擊方式日新月異，惟有同仁提升資安意識，保持高度警覺，方能阻擋外部攻擊。公司並持續引進外部顧問進行弱點掃描程序，該程序主要目的在確保公司提供的網路服務之安全性，主機與伺服器每年必須經過弱點掃描的偵測，確保客戶與公司機密資料安全無虞，不讓駭客有機可乘，避免駭客或有心人士利用系統之漏洞或弱點進行攻擊或竊取資料。



資訊安全政策

- 運用資訊科技整合風險管控機制。
- 確保集團整體經營競爭力。



資訊安全目標

- 確保公司業務相關資訊之正確及完整，提高行政效能與品質。
- 確保公司業務相關資訊設備之可用性，提供資訊業務運作之所需。
- 確保公司業務相關資訊之機密性，保障營業機密與利害相關者之隱私。
- 符合國家法令及安全標準之規範，達成業務持續運作之目標。

本公司 ISO27001 證書，請見：https://www.yangming.com/About_Us/ISO_Management/Information_Security_Management_system.aspx

1.5.3 船舶資訊安全

近年來，隨著船舶智慧化水平的提升，越來越多的控制系統、通訊導航系統、船舶資訊管理系統及設備不斷接入船舶網路，使得 IT(Information Technology)、OT(Operation technology) 與 CT(Communication technology) 必須相互整合，實現船舶對外訊息相互溝通，總部可藉此提高船舶管理的品質；但船舶加入網際網路，使其遭受網路威脅的隱患及風險不斷提高，在這樣的背景下，船舶的資安控管顯得異常重要。本公司依據國際要求，擬定船舶資訊安全方針，2019 年績效與未來計畫，說明如下。2020 年度將進行船舶資訊資產標示與分類，有效控管營運風險，確保資訊的機密性 (Confidentiality)、完整性 (Integrity) 與可用性 (Availability)，對外以提高客戶對資訊委外之信任，落實資訊安全管理及業務持續營運之理念，提供更安全而有效率的服務。

船舶資訊安全方針	管理方式	2019 年績效	未來計畫
建構船隊資訊安全管理程序，為船舶確立、執行、維持並持續提升其網路資安管理系統，以達成安全航行之最終目標。	參照 IMO Cyber Security 與 BIMCO 建議與規範。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 法規研究彙整。 2. 尋求外部顧問 (如 DNV GL) 與中華資安國際公司合作建構 SOC。 3. 進行船隊資訊資產與網路架構盤點。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 完成船隊資訊安全管理程序書。 2. 各輪建構 SOC 監控，並持續 PDCA 管理循環，有效精進船隊資安防護能力。



1.6 供應鏈與供應商管理

海運業需仰賴不同供應商配合，本公司導入各項的 ISO 管理系統皆可涵蓋對供應商的管理，以確保陽明海運的運送品質，達到人安、船安、貨安。我們對供應商的管理涵蓋了品質、環保、資訊安全、安全衛生及供應鏈安全與港口國的各项法規要求，以呼應我們實踐企業社會責任的決心，2019 年末違反相關法規要求。

1.6.1 供應商的管理

本公司與供應商除了合約規定，本公司另建立合格廠商名單，對於供應商進行年度評鑑，有不良紀錄者要求改進或停權處理，並依其履約情形作為是否續約的參考。本公司訂有「誠信經營守則」、「防範不誠信行為要點」、「檢舉制度」等規章，規定本公司董事、經理人、員工與實質控制者等不得對供應商直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式之不正當利益。

本公司誠信經營守則：

https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/honesty_principle_v2.pdf

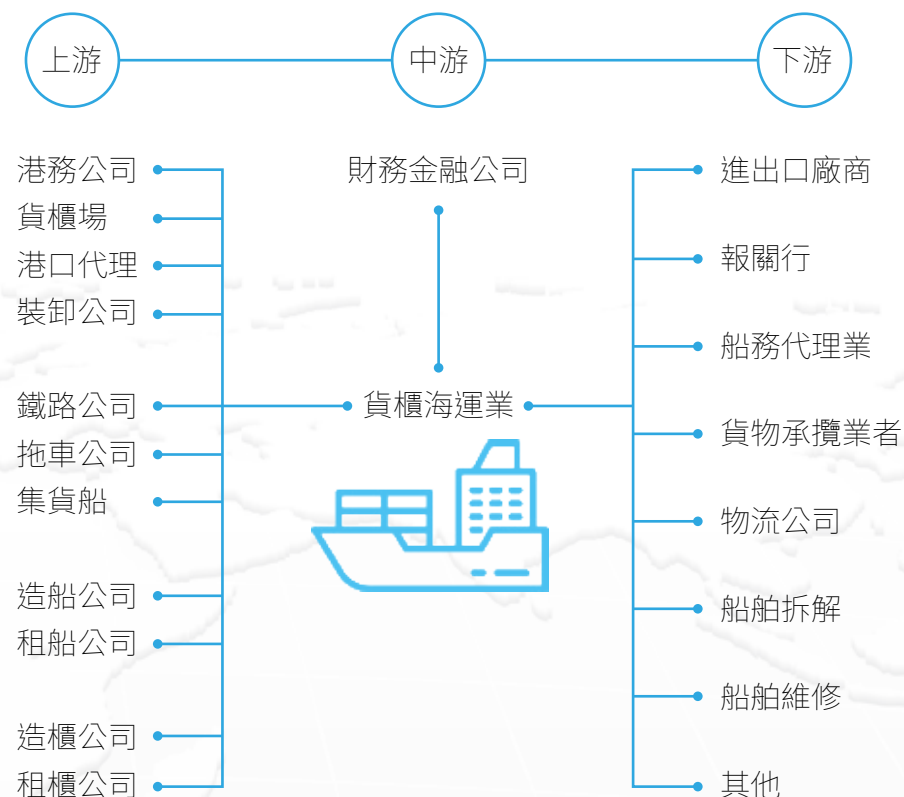
本公司防範不誠信行為要點：

https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/2018prevention_not_honesty_point.pdf

本公司檢舉案件處理作業程序：

https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/WhistleblowingSystem.aspx

海運業上、中、下游之關聯圖



1.6.2 供應鏈合作實蹟

陽明海運精進冷櫃運送技術成功運送臺灣芭樂至美國

本公司所屬乾明輪 (YM MANDATE) 於 2019 年的最後一天，承載著有臺灣「國民水果」之稱的芭樂自高雄港啟航，並於 2020 年 1 月 14 日抵達洛杉磯港，這是在去年十月美國農業部動植物衛生檢疫局正式公告臺灣芭樂獲准輸往美國後，第一隻海運至美國並通過其境內檢疫程序的芭樂冷櫃。

芭樂因其種植環境特性，以亞熱帶地區中臺灣所生產的芭樂特別受北美人士的青睞，但由於臺灣為東方果實蠅、瓜果實蠅和南瓜實蠅的疫區，過去難以將芭樂銷至美國，如今，只要符合美方檢疫的要求，即可將臺灣的芭樂送至美國各大賣場，讓當地消費者品嚐到臺灣熱帶水果的風味。

陽明海運為確保能將臺灣芭樂打入美國市場，持續與客戶進行密切溝通，相關業務部門及船務人員透過不斷地協調，全程掌控溫度變化，確保在芭樂運抵美國的航程中，以低溫殺蟲處理技術 (Cold Treatment) 讓芭樂中心溫度連續 17 天保持在攝氏 1 度以下，並指派團隊專案協助貨主於冷藏貨櫃到港後能順利進行檢疫，將臺灣優良產品以業界最高標準外銷美國。

Cold treatment 檢疫的要求是每一個運送環節都得達到 A++ 的標準，這一次順利完成運送任務，讓客戶對陽明高效率且穩健的團隊運作留下深刻的印象。



明輪航行於巴拿馬 Agua Clara New Lock 新船閘入口處

巴拿馬運河當局為慶賀巴拿馬新船閘啟用第 1,000 天及船舶累積通過大船數計為 5,763 艘的新里程碑，運河當局特選用本公司同明輪 (YM Unity) 空照相片登載於該局 Instagram 上，除顯示運河當局重視與本公司間之商誼外，對本公司在拉美地區之能見度及形象，均有相當提升助益。



本公司於 2019 年 11 月在洛杉磯完成 C-TAPT 定期稽核

為了確保客戶能在貨物運送過程中更加高枕無憂，陽明海運盡其所能地加強了供應鏈各項環節的保安程度，具體做法包含：

1. 提升船舶、貨櫃集散站、貨櫃場及相關設施的保全措施。
2. 針對保安議題，持續性地與相關貿易伙伴溝通、合作。
3. 擬定及執行完整、詳細的保安計劃及行動。

身為 C-TPAT 之一員，陽明的客戶可享受更多的利益，讓您兼顧「安全性」及「便捷性」的需求：

1. 安全性：提供較安全的物流處理程序。
 2. 便捷性：快速的貨物流動，不因安檢而拖慢貨物提領速度。
- 詳細說明，請見官網：

https://www.yangming.com/About_Us/Security_Regulation/C_TPAT.aspx

本公司亦取得「安全認證優質企業 (AEO)」：

https://www.yangming.com/About_Us/Security_Regulation/Authorized_Economic_Operator.aspx



第 14 屆中國 (深圳) 國際物流與 供應鏈博覽會圓滿落幕

深圳市物流博覽會從 2006 年首次舉辦開始一直以來都是每年度物流界的重要活動，每次的物博會都吸引了世界各地 1800 多個物流相關企業參加，觀展人數估計超過了 13 萬人次。2019 年第 14 屆物博會於 10 月 10 日至 10 月 12 日舉辦，總共設立 14 個展區，參展主題涵蓋了物流與供應鏈、港航、航空、快遞、物流設備、智慧物流與資訊化、電子商務和貨運等。參展企業都會利用深圳物博會這個良好的資源來推廣自家業務，與此同時也可以在會場中了解物流界當前趨勢。

2019 年本公司同樣以港航相關企業參加，不同以往的是將過去沿用四年的展位設計更新，以全新的面貌參加本次的博覽會，每位訪客也對新的展位樣式讚譽有加。物博會開展期間，陽明深圳每日都安排負責相關工作的同仁於展位向來客介紹陽明並提供諮詢服務與業務推廣，藉由世界各地物流相關行業聚集在物博會的機會，再次推廣本公司的品牌。

在物博會開展的同時，在其周邊場所舉辦的各種論壇可了解到一些政府運作動向，像是對於環境保護的重視而持續發展各種不同的新能源以及城市車輛電動化，碼頭也全力配合深圳市政府的方案，大力推行使用船舶岸電以達到環境保護的目標。除此之外，還有這幾年中國推行的一帶一路相關議題，位處於海上絲綢之路沿線的深圳市，致力於打造該市為重要的支點城市，今年則是提出了利用大數據分析與區塊鏈的應用讓港口向數位化轉型以追求更好的操作效率。

為期三天的展覽在 10 月 12 日正式落幕，本次參展物博會除了與參展的合作客戶交流市場動向以外，同時也讓許多觀展的潛在客戶了解本公司專業的服務內容與優良的航線布局，展現本公司的競爭力以拓展未來合作的可能性。



二、永續發展政策

2.1 短中長期永續發展策略

陽明海運為實踐企業社會責任，並促成經濟、環境及社會之進步，以達永續發展之目標，參照「上市上櫃公司企業社會責任實務守則」並考量本公司產業特性，制定「陽明海運股份有限公司企業社會責任實務守則」，供管理階層和全體員工遵循，以管理公司整體營運活動對經濟、環境及社會構面之風險與影響。我們每年會重新審視治理、環境、社會的目標，發展不同的專案，往永續經營邁進。

「陽明海運股份有限公司企業社會責任實務守則」連結：

https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/Govern_responsibility_Rules.pdf

● 對應聯合國永續發展目標 (SGDs)



短中長期發展策略



- 提昇營運績效
- 強化航線布局
- 推展數位平台服務
- 積極參與DCSA制定標準，加速產業轉型
- 精進船隊資安防護能力
- 強化公司治理，發揮董事職能
- 布建新型環保船舶
- 密切觀察IMO2020限硫令的影響及因應
- 加強企業社會責任資訊揭露
- 加強船岸員工的健康關懷
- 自2020年起至2025年再降10%碳排放
- 持續研議節能設備及措施



2.2 永續發展分工

為落實永續經營，各部門依主管機關規定及本公司「內部控制制度」、「董事會與經理部門權責劃分表」、「分層負責明細表」進行相關公司治理、年度全球策略發展會議、風險評估與內部稽核，並輔以各項 ISO 管理系統導入，以涵蓋「治理」、「環境」、「社會」相關管理事項，依規定送董事長或董事會核定。由公共事務部彙整各部門實際執行績效，參照本公司「企業社會責任實務守則」之要求，編寫企業社會責任報告書，展現實績。

本公司永續分工組織圖



2.3 CSR 內化與溝通

為確保所有員工都理解企業社會責任的精神，確實執行並適時提供回饋與建議，我們於公司內部建置多元溝通管道，宣導相關議題，並結合績效考核機制，將 CSR 觀念化為行動，具體落實於日常作業之中。

本公司執行方式如下：



2.4 參與的組織與身份

陽明海運積極參與許多產業協會活動及各項環保團體，對影響航運業及經濟之公共事務表達關心及提供建言和落實遵循經濟、社會、環保法規以回應客戶對我們在永續經營的期待。

(1) 擔任重要職務之協會

參與協會	參與職位
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	常務理事 / 理事、監事會召集人、會員代表
台北市輪船商業同業公會	理事長、常務理事 / 理事、監事、會員代表
中華民國海聯總處	常務理事 / 理事、主任委員、代表
台北市船務代理商業同業公會	常務理事 / 理事、會員代表
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	理事
台俄協會	理事
臺灣海峽兩岸航運協會	董事長、董事
財團法人中國驗船中心	董事、委員
臺灣燈塔協會	理事、會員代表

(2) 參與環保平台會員



致力於通過新的船舶國際標準和落實遵循環保法規來促進健全的環境管理。



現階段主要目標為環境的永續經營，力求降低海上運輸過程中對環境造成的污染。



CCWG 每年測量和報告海運承運商在二氧化碳排放方面的環境績效的行業標準。陽明海運自 2017 年起由第三方進行資料驗證並取得聲明書。



BICEPS Rating System 目前集中在溫室氣體排放的資料搜集。在 15 家航商中，獲得 LEVEL B 成績。



強調永續議題的調查。陽明海運 2019 年為銅牌獎。
註：因 EcoVadis 內部作業之故，至 2020 年初才知悉評鑑結果。

2.5 2019 年獲獎紀錄

本公司於追求企業永續經營目標的同時，持續完善並精進航線布局與船隊經營，秉持精益求精的態度，深耕全球市場，以期提供客戶更臻完美的服務品質。陽明海運本著善盡地球公民的職責，嚴格執行並遵守各項國際環保法規，並落實企業社會責任的承諾，亦為海洋環保盡一份心力。

(1) 榮獲亞洲區間年度最佳航商獎

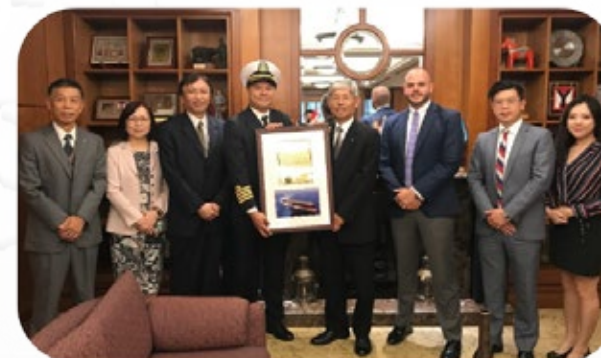
本公司再次獲頒知名航運媒體 Asia Cargo News 舉辦之 2019 年亞洲貨運暨供應鏈大獎 (Asian Freight, Logistics & Supply Chain Awards · 簡稱 AFLAS) 之亞洲區間年度最佳航商獎 (Best Shipping Line–Intra-Asia)。自 2016 年起，本公司已連年獲頒此獎項，於亞洲區間航線服務的努力及成就備受肯定。

(2) 陽明海運所屬盛明輪及乾明輪榮獲美國海岸巡防隊 AMVER System 頒發感謝狀

本公司屬輪乾明輪 (YM MANDATE) 及盛明輪 (YM MILESTONE) 獲頒美國海岸巡防隊 (U.S. Coast Guard) 的 AMVER System (船舶自動互助救援系統亦簡稱“安泊系統”) 感謝狀，表揚本公司熱心參與該計畫，共同協助公海上的船舶安全，並且提供有需求的船舶安排緊急支援，善盡企業社會責任之精神。

(3) 陽明海運所屬卓明輪獲賴比瑞亞海事局表揚執行人道救難任務

本公司屬輪卓明輪 (YM EXCELLENCE) 於 2019 年 5 月 19 日執行運輸工作途中，成功從一艘失火帆船上救起二名澳籍落難者。賴比瑞亞海事局對此義舉深表認同感佩，特別頒授獎牌予陽明海運及卓明輪船長，感謝卓明輪提供專業及迅速的救援，同時彰顯陽明發揮人道救助精神，展現遵守國際公約之決心。



▲ 賴比瑞亞海事局特別頒授獎牌予陽明海運及卓明輪船長

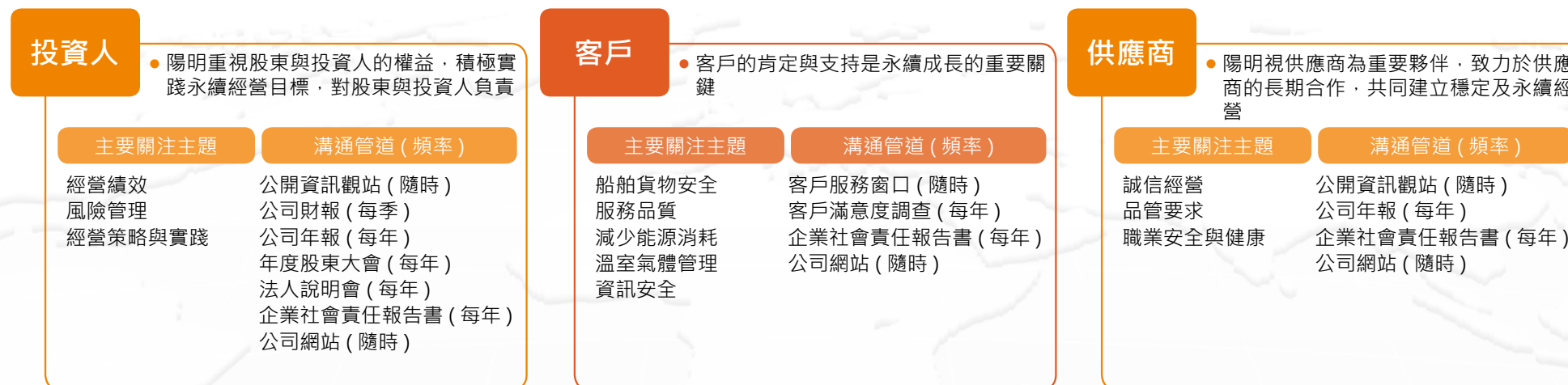


▲ 陽明海運所屬卓明輪船員及兩名澳洲獲救救民眾

2.6 鑑別利害關係人與溝通

本公司透過多元化的溝通管道，瞭解利害關係人關注的議題，並依此擬定主要管理方針與執行計畫，以回應利害關係人的需求與期待。透過發送利害關係人調查問卷的方式及日常作業蒐集各方的意見及評分。我們參考 AA1000SES 利害關係人議合原則 (AA1000 Stakeholder Engagement Standard) 的五個面向：影響力、關注度、責任、依賴度和多元觀點，歸類為 7 類利害關係人群體。

- 指對陽明海運的重要性



員工

- 員工是企業核心競爭力重要關鍵，也是公司營運持續穩定成長的最大驅動者

主要關注主題

經營績效
薪資與福利
勞僱關係
員工訓練與發展
勞工多元性與機會

溝通管道 (頻率)

勞資會議、福委會議 (每季)
陽明月刊 (每月)
員工信箱 (常設)
內部網站 (隨時)
公司網站 (隨時)

主管機關

- 陽明以高度自律及審慎的態度，遵行法令法及執行相關作業，並積極參與及響應政府推動之計畫

主要關注主題

公司治理
法令遵循
誠信經營
職業安全與健康
當地就業

溝通管道 (頻率)

公開資訊觀站 (隨時)
公司年報 (每年)
企業社會責任報告書 (每年)
公司網站 (隨時)

媒體

- 陽明對影響航運業及經濟之公共事務表達關心及提供建言

主要關注主題

經營策略與實踐

溝通管道 (頻率)

公關資訊觀測站 (隨時)
業務窗口 (不定期)
電話、親自拜訪 (不定期)

社區及非營利組織

- 貫徹「社會共融」的理念與社區團體合作，提供關懷及積極的支持

主要關注主題

社區關懷與公益活動
產學合作
減少能源消耗
溫室氣體管理

溝通管道 (頻率)

企業社會責任報告書 (每年)
人資專責單位 (不定期)
公益團體組織 (不定期)
社會參與相關活動 (不定期)
公司網站 (隨時)

公開資訊觀測站：<https://mops.twse.com.tw/mops/web/t05st03> (請輸入 2609)

公司官網：<https://www.yangming.com/>

公司年報：

https://www.yangming.com/investor_relations/TwShareholder_Services/financial_information.aspx

企業社會責任專區：

https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/CorporateSocialReportList.aspx

客服信箱：https://www.yangming.com/e-service/contact_us/contactus.aspx

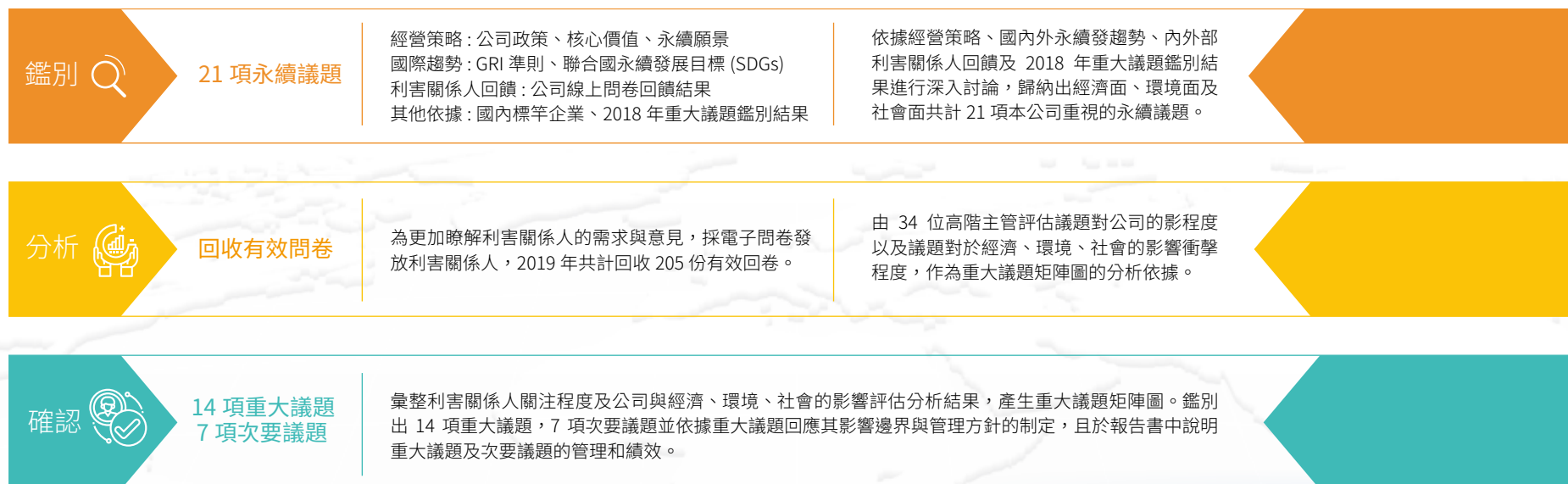
員工信箱：employeebox@yangming.com

職安服務信箱：asdp@yangming.com

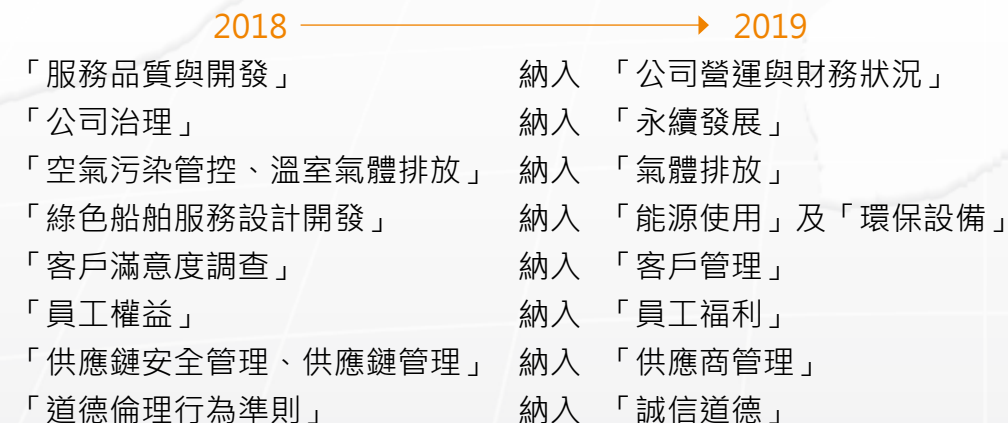
獨立檢舉信箱：conduct@yangming.com

2.6.1 2019 年永續發展重大議題

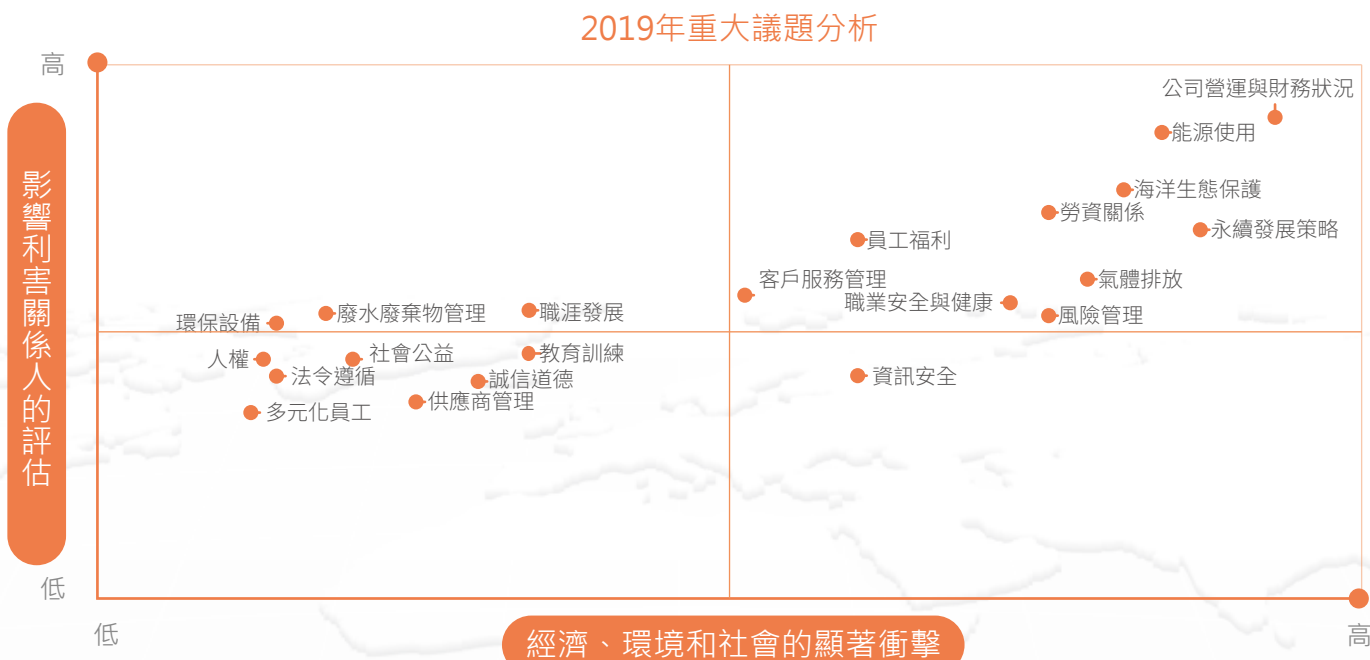
本公司以 GRI 準則的報導原則 (永續性的脈絡、重大性、完整性與利害關係人包容性) 為基礎，系統性地進行重大議題分析三大流程：鑑別、分析及確認，藉由鑑別與回應的過程，作為與利害關係人的透明溝通。



鑑於 2018 年許多議題互為關連，本公司本次將重大議題稍作整併，希望提供利害關係人更清楚的輪廓與分析。



以下是依「經濟、環境和社會的影響衝擊」及「影響利害關係人的評估」二個面相之重要性排序於下列圖表中。



重大議題 (14 項)				次要議題 (7 項)	
編號	名稱	編號	名稱	編號	名稱
1	公司營運與財務狀況	8	風險管理	1	教育訓練
2	永續發展策略	9	員工福利	2	誠信道德
3	能源使用	10	資訊安全	3	供應商管理
4	海洋生態保護	11	客戶服務管理	4	社會公益
5	氣體排放	12	職涯發展	5	法令遵循
6	勞資關係	13	廢水廢棄物管理	6	人權
7	職業安全與健康	14	環保設備	7	多元化員工

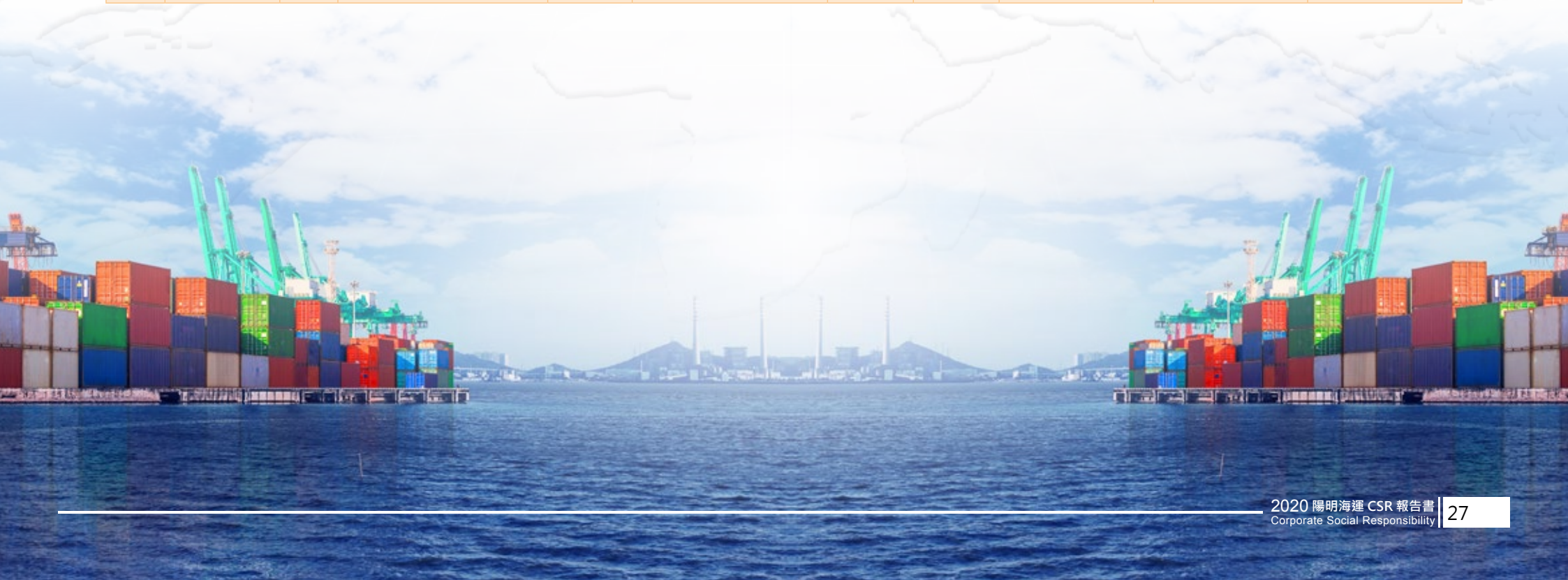
與上一年度報告相比，議題邊界並無重大改變。2019年鑑別結果共14項重大議題，其中「公司營運與財務狀況」、「永續發展策略」及「能源使用」為前三大最受關注之議題。「海洋生態保護」為新增重大議題，「人權」為新增次要議題。「多元化員工」、「供應商管理」、「誠信道德」，重大性降低，列為次要議題。2018年之「環境政策管理系統」、「利害關係人溝通」、「有害物質管理」則未列本次重大議題。其它重大議題無顯著改變。關於重大議題、對應之GRI準則主題、衝擊邊界及管理方針，詳見下表：

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應 SDGs	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2019 年績效	未來目標 (2020-2023 年)
						直接 / 間接	範圍			
經濟	公司營運與財務狀況	不變	GRI201-1 經濟績效	  	經營者的理念與願景 1.2 業務計畫 1.3 股權結構與財務績效 1.4 未來營運規劃	直接	陽明海運	1. 遵循 IMO2020 限硫令規範。 2. 佈局亞洲，拓展東南航線。 3. 利用策略聯盟，擴大服務航線。 4. 健全財務結構。	1. 船艙設備改裝規劃。 2. 佈局亞洲，拓展東南航線，開航線：KVM/CMS/CTX/ITS。 3. 2 艘 14,000TEU 全新貨櫃船加入營運船隊。 4. 發行有擔保普通公司債。	1. 密切觀察IMO2020 限硫令的影響。 2. 布建新型環保船舶。 3. 持續強化航線布局提高綜效。 4. 健全財務結構改善財務體質。
治理	永續發展策略	不變	GRI103-2 管理方針及其要素		經營者的理念與願景 1.2 業務計畫 1.4 未來營運規劃 2.2 永續發展分工 2.3 CSR 內化與溝通 3.1 公司治理藍圖與實績 4.1 管理範疇 4.2 節能減碳	直接	陽明海運	1. 強化公司治理及法令遵循。 2. 因應 IMO2020 限硫令，進行相關規劃。 3. 積極佈局亞洲近洋市場。 4. 與 2008 年比較，排碳單位量已減少 51.62%。 5. 於官網設立「企業社會責任」專區。	1. 2019 年未有違反公司治理事項。 2. 船隊安裝脫硫塔規劃。 3. 積極佈局亞洲近洋市場。 4. 與 2008 年比較，排碳單位量已減少 51.62%。 5. 於官網設立「企業社會責任」專區。	1. 持續提昇公司治理及法令遵循。 2. 自2020年起至2025年再降10%碳排放。 3. 取得智慧船舶標章。
環境	能源使用	不變	GRI302-4 減少能源消耗 GRI302-5 降低服務的能源需求		1.4 未來營運規劃 4.1 管理範疇 4.2 節能減碳 4.6 2019 年永續發重大專案	直接	陽明海運及自有船舶	安裝節能設備，並規劃高效能環保船隊，節省油耗。	1. 新船節能設計與布建計畫。 2. 現有船改裝。 3. 成立專案小組，評估 LNG 動力之可行性。 4. 利用大數據分析，進行油耗管理。	持續研議節能設備及措施。

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應 SDGs	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2019 年績效	未來目標 (2020-2023 年)
						直接 / 間接	範圍			
環境	海洋生態保護	不變	GRI307-1 有關環境保護的法規遵循		4.4 防止海洋污染控管作業	直接	陽明海運及營運船舶	1. 依循 MARPOL73/78 規定以及各港務局之管制標準。 2. 依循國際船舶安全管理規章 (ISM Code)。	1. 全船隊皆取得壓艙水管理證書並配合港口國區域規定施行。 2. 建立各項程序，避免油污等污染。 3. 安裝壓艙水處理系統。	持續法令遵循。
環境	氣體排放	不變	GRI305-1 直接 (範疇一) 溫室氣體排放 GRI305-5 溫室氣體排放減量 GRI305-7 氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx) 及其他重大的氣體排放		4.1 管理範疇 4.2 節能減碳 4.3 降低空污排放量	直接	陽明海運及營運船舶	1. 符合國際公約 MARPOL 要求。 2. 持續參加 Clean Cargo Working Group (CCWG) 並取得第三方確認。	1. 安排船隊水下俾葉磨光計 17 艘次。 2. 安排船隊塢修期間進行船體清潔與俾葉磨光計有創 / 財 / 達等 3 艘次。 3. 透過實施減排管理方案，2019 年船隊二氧化碳排放率為 48.08 g/TEU*km。	1. 自2020年起至2025年再降 10% 碳排放。 2. 持續配合國際公約要求，研議降低降低空污排放量的可行性。
社會	勞資關係	不變	GRI419-1 遵守社會與經濟領域之法律和規定		3.5 風險管理 5.5.3 結社自由 5.6 暢通的溝通管理	直接	陽明海運	嚴格遵守勞動基準法之規定，維持和諧的勞資關係。	1. 未有違反法令規定。 2. 勞資關係和諧。	嚴格遵守勞動基準法之規定，維持和諧的勞資關係。
社會	職業安全與健康	不變	GRI403-1 由勞資共同組成正式的安全衛生委員會中的工作代表		5.2.1 海勤人員教育訓練 5.4 職業安全衛生	直接	陽明海運	岸勤設有職業安全衛生部、海勤亦有職業安全衛生組，依法令及國際公約要求，定期舉行演習及訓練，以確保工作人員安全。	1. 確實進行各項演習及訓練。 2. 為臺灣第一家取得 ISO45001 證書的海運業者。	加強船、岸員工的健康關懷： 1. 提升高階主管及駐外人員健康檢查完成率並加強追蹤提醒。 2. 將員工協助方案 (EAPS) 推廣到照顧駐外人員的配偶或家屬。 3. 對於新冠肺炎疫情衝擊船、岸均採取相關應變措施，期能安全渡過。
治理	風險管理	不變	GRI103-2 管理方針及其要素		3.5 風險管理	直接	陽明海運	定期就市場經濟情勢變化或集團經營方針的調整，檢討各項風險管理程序與評估之標準。	將「氣候變遷」納入風險評估中。	配合世界潮流及市場情勢進行風險評估，及早進行風險防阻。

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應 SDGs	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2019 年績效	未來目標 (2020-2023 年)
						直接 / 間接	範圍			
社會	員工福利	不變	GRI401 勞僱關係	 5 性別平等  8 就業與經濟成長	5.1 員工僱用狀況 5.5 員工權益與福利	直接	陽明海運與自有船舶	嚴格遵守勞動基準法之規定。	無違反法令事項。	嚴格遵守勞動基準法之規定。
治理	資訊安全	新增	GRI103-2 管理方針及其要素		1.5.2 資訊安全 1.5.3 船舶資訊安全 3.5 風險管理	直接	陽明海運	1. 符合資訊安全管理系統 ISO27001 之規範。 2. 建構船隊資訊安全管理程序。	1. 持續引進外部顧問進行弱點掃描程序。 2. 陽明月刊提供 11 篇相關資安文章供集團員工閱讀。 3. 鑑別船舶資訊安全法規。 4. 尋求外部合作建構 SOC。 5. 進行船隊資產與網路架構盤點。	進行船舶資訊資產標示與分類，有效控管營運風險。
治理	客戶服務管理	不變	GRI103-2 管理方針及其要素		1.5 客戶服務	直接	陽明海運	1. 運用數位與平台提升客戶滿意度。 2. 積極參與 DCSA 制訂標準流程，加速產業轉型。	1. 訂艙網頁改版。 2. 電子小提單服務。 3. 持續提供 Yang Ming App/Line BOT 查詢服務。 4. 建構船隊資訊安全管理程序。	1. 提供客戶線上查詢貨載相關資訊 (My Shipment)，讓客戶能在單一平台及移動裝置上查詢即時的資訊。 2. 陽明將持續參與 DCSA 各專案之標準制定工作。 3. 提升網路資安管理系統，達成安全航行之目標。
社會	職涯發展	不變	GRI401 勞僱關係		5.2 員工學習 5.3 員工發展	直接	陽明海運與自有船舶	依職能需求進行相關訓練。	1. 進行海勤人員產學合作，並提供 15 位高教師參與隨輪研習海勤實務。 2. 持續進行駐外人員及內部輪調提升員工素質。	依職能需求進行相關訓練。

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應 SDGs	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2019 年績效	未來目標 (2020-2023 年)
						直接 / 間接	範圍			
環境	廢水廢棄物管理	不變	GRI306-2 按類別及處置方法劃分的廢棄物 GRI 307-1 有關環境保護的法規遵循		4.1 管理範疇 4.4 防止海水污染控管作業 4.5 其它的環保措施	直接	陽明海運及自有船舶	1. 依照 BWM 公約規定，未加裝壓艙水處理設備排出需符合 D-1 標準、加裝壓艙水處理設備排出需符合 D-2 標準。 2. 關於岸上廢水廢棄管理皆依國內環保法規進行。	1. 加裝壓艙水處理設備以降低水污染，目前自有船舶計 52 艘次，已完成壓艙水處理設備安裝共計 11 艘次。 2. 無違反環保法規規定。	依照 BWM 公約規定，未加裝壓艙水處理設備排出需符合 D-1 標準、加裝壓艙水處理設備排出需符合 D-2 標準。
環境	環保設備	不變	GRI306-2 按類別及處置方法劃分的廢棄物 GRI 307-1 有關環境保護的法規遵循	 	4.1 管理範疇 4.4 防止海水污染控管作業	直接	陽明海運及自有船舶	符合國際公約 (IMO) 規定。	已安裝壓艙水處理設備 11 艘並安排現成船安置脫硫塔時程。	預計 3 條現成船完成安裝脫硫塔。

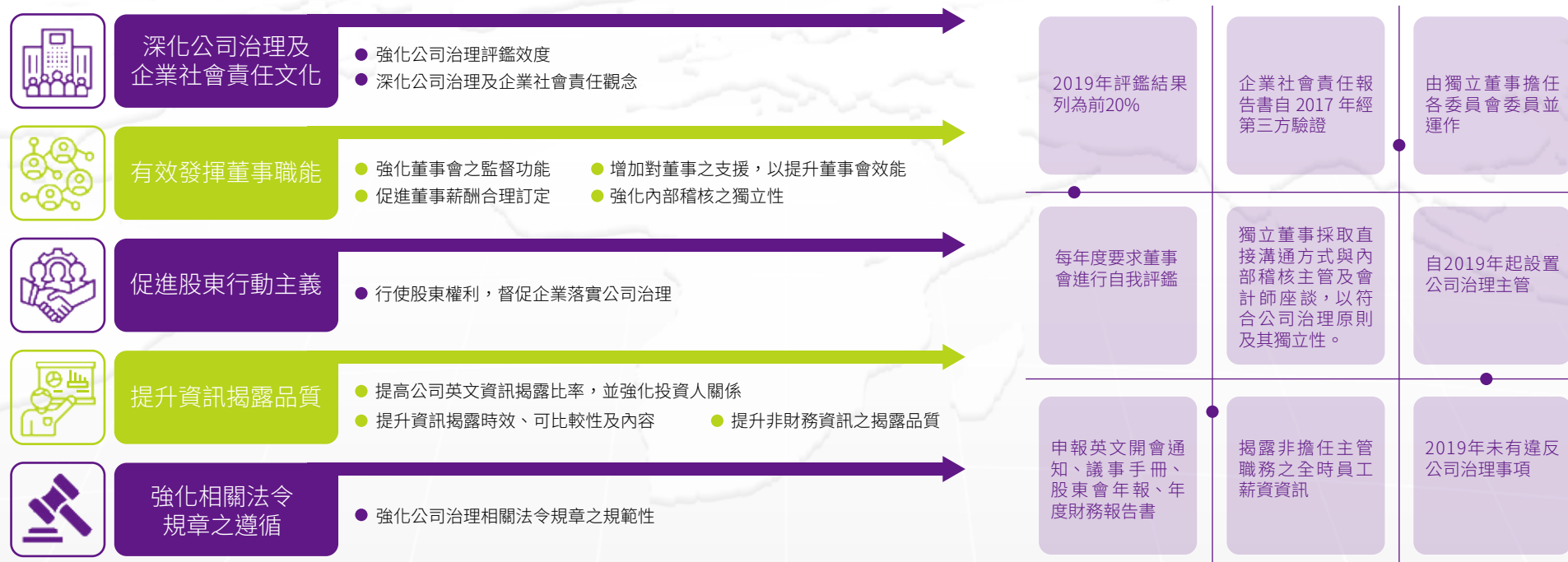


三、公司治理

3.1 公司治理藍圖及實績

公司治理是一種管理企業的機制，以落實企業經營者的責任，並保障股東的合法權益及兼顧其他利害關係人的利益。良好的公司治理應係董事會與管理階層以符合公司與全體股東最大利益的方式達成營運目標，協助企業管理運作，以及提供有效的監督機制，以激勵企業善用資源、提升效率，進而提升競爭力，促進社會大眾福祉。本公司持續實踐董事會多元化政策、購買董事保險、維持各功能委員會運作，陽明海運董事會成立至今，並未有利益衝突情事發生。配合金融監督管理委員會規劃的新版公司治理藍圖 (2018~2020)，本公司於 2019 年達成了：

● 對應聯合國永續發展目標 (SGDs)

註 1: 關於本公司公司治理架構、治理事項細節，請見以下連結
https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/CorporateSocialResponsibility.aspx#a02_11
 註 2: 關於董事會與功能委員會相關事宜，請見以下連結
https://www.yangming.com/investor_relations/TwCorporate_Governance/Shareholder.aspx

3.2 董事會之績效評估

本公司業經 2018 年 11 月 12 日董事會決議通過訂定董事會績效評估辦法，並於 2019 年 1 月 25 日董事會通過修正，於每年年度終了時，由本公司董事會秘書室採用問卷方式執行整體董事會、個別董事會成員及功能委員會之績效評估。本公司已於 2019 年 2 月辦理 2018 年度董事會、董事成員及功能性委員會 (包含審計委員會及薪資報酬委員會) 之績效評估，並將績效評估結果及 2019 年可持續強化之方向及改善目標提送董事會報告。

整體董事會及功能性委員會考核項目達成率分別為 95% 及 100%，評估結果為「超越標準」；董事會成員考核項目達成率為 83%，評估結果為「符合標準」^註。

為持續落實公司治理、提升董事會績效，本公司 2019 年持續強化之方向及改善目標如下：為加強董事會對公司營運之參與程度，本公司鼓勵董事踴躍出席股東會，2019 年股東會之董事出席率超過 50%；及為增進董事成員與會計師之溝通，本公司定期邀請會計師列席董事會，針對重大會計事項及財務報表關鍵查核/核閱事項等議題進行溝通，2019 年會計師列席董事會 4 次、審計委員會 2 次，並與獨立董事進行座談會 (單獨溝通) 5 次。

註：若配合 108 年度年報截止日期為 2020.3.31，則「整體董事會及功能性委會考核項目達成率分別為 100%；董事會成員考核項目達成率為 86.9%」。

3.3 重視誠信道德及防範內線交易

為確保所有員工均能以最高倫理標準從事營運活動，本公司訂有「誠信經營守則」、「陽明集團道德行為準則」、「董事及經理人道德行為準則」、「防範不誠信行為要點」，規範員工在從事商業行為時應具備的倫理與責任，並廣泛宣導及深化內部管理。除納入新進員工的訓練課程，全體員工需定期上網重新閱讀並進行測驗，本公司於 2019.9.10-2019.10.15 已針對「誠信經營守則」、「道德行為準則」及「防範不誠信行為要點」向全公司岸勤員工進行 0.5 小時線上宣導，共計 1,180 人次通過測驗，完成度 86%。同時本公司亦訂定「檢舉案件處理作業程序」，適用於本公司及所屬關係企業之全體同仁 (含經理人)、供應商、客戶及股東等利害關係人之檢舉，經由獨立檢舉信箱 (conduct@yangming.com) 或其他書面方式具名檢舉任何不法與違反工作規則、集團道德行為準則、董事及經理人道德行為準則、誠信經營守則及防範不誠信行為要點之行為，相關規範皆已置於官網供所有員工及商業夥伴檢閱。

本公司除將內部重大資訊暨防範內線交易之教育訓練資料轉知本公司董事外，並針對「2019 年防範內線交易教育宣導」向全公司國內岸勤員工進行 0.5 小時線上宣導，共計 1,083 人次通過測驗，完成度 89%。

誠信經營守則、道德行為準則等規範

https://www.yangming.com/investor_relations/TwCorporate_Governance/Constitution.aspx

檢舉案件處理作業程序

https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/WhistleblowingSystem.aspx

3.4 內稽制度

本公司設立稽核室，隸屬董事會，依循規章制度執行集團總部各部門、海內外各子公司、屬輪及代理行之稽核業務。稽核室每年底依據受稽單位之重要性以及風險評估結果擬定次年稽核計畫，總部各部門、分公司及國內子公司每年至少辦理一次，國外重要子公司每年辦理一次，每月至少稽核船隊屬輪 1 艘，此外每年查核數家國外代理行，就委辦事項進行稽核。稽核室每月呈送上月份之稽核報告至各獨立董事，同時每季向董事會報告各項稽核所發現缺失改善情形，並持續追蹤直至改善為止。

3.5 風險管理

為有效率地預防及控制風險，並從而維持正常營運以達成企業之永續經營。本公司進行全方位的風險管理，將集團整體皆列入管理範圍。建立風險管理制度與各項管理重點。定期就市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整，檢討各項風險管理程序與評估之標準。本公司每一年度均針對主要風險進行評估，評估內容包含過去年度評估出的高度風險項目之改善措施後的執行成效（殘餘風險），及因市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整所產生的新風險。以上評估報告皆陳核至董事長並每季進行追蹤。

在全球趨勢下，海運業也面臨氣候變遷潛在風險與節能減碳之壓力，近年來陽明海運參與各項環保平台，討論各項氣候變遷議題，透過現成船改裝、能源效率控管措施來節省油耗、持續進行船舶汰舊換新計畫，提高船隊效能；遵守國際公約達成減碳、降低空汙，不但可讓本公司降低營運風險，業務順利運作，也可為環保盡一份心力。本公司針對氣候變遷與環境風險管理所面臨的衝擊與機會或對財務的影響請見「1.4 未來營運規劃」的揭露；採取的措施與實蹟請見「第四章環境管理」的說明。惟氣候變遷所影響的風險，因管控後殘餘風險為低度故未列於下表。本公司於 2019 年間並無違反經濟、社會及環保相關法律之案件。



關於本公司於 2019 年評估出高風險項目與對應方式如下：

風險控制	2019 年風險評估出的項目	陽明的對應方式
市場 風險控管	國際局勢不確定 (美中貿易戰)	觀測貨流走向，重新配置艙位以應對轉單效應，使裝港 / 裝量消長之間不受影響。
營運 風險控管	1. 碼頭罷 (怠) 工影響碼頭作業及船期 2. 危險品於船舶上洩漏或起火案件 (危險品瞞報或品名不實申報) 3. 配艙失誤導致海損	1. 加強與各主要靠泊港及船長保持密切聯繫，調整船期、靠泊順序等方式，避免損失持續擴大。 2. 加強人員訓練與宣導，提昇人員的警覺性與注意，並透過黑名單機制，禁收有不良紀錄貨主的貨載。 3. 加強配艙人員訓練與相關碼頭之聯繫。
財務 風險控管	1. 營運資金不足或資金流動性不足 2. 油價波動對公司營運之影響	1. 辦理普通公司債籌資。 2. 分散短期借款到期時點。 3. 借款幣別由美元轉換台幣等外匯操作避險。 4. 運用避險工具進行燃油避險。
資訊 風險控管	1. 資訊設備自發性故障 (網路中斷、核心應用系統毀損等二項) 2. 系統開發人力短缺	1. 對外上網線路已採用雙電信公司線路互相備援。 2. 核心資料庫主機已採安全性較高的系統。針對重要主機採行互相備援，且即時同步資料庫至異地備援中心儲存設備。 3. 加強招募及專業培訓。
法規 風險控管	1. 違反各國公平交易法 / 反競爭法 / 反托拉斯法 2. 違反各國個人資料保護法	1. 隨時更新國際重要地區法規更新及案例分享。 2. 彙整各國競爭法對海運業之規範 (如豁免現況) 供法務室及法遵室人員查閱。 3. 辦理教育訓練。 4. 總公司及各子公司需於每月例行會議宣導「遵法行為守則」。 5. 向集團全球之子公司及代理行發送競爭法法遵指引 (General Guidance of Competition Law)。 6. 定期辦理個人資料保護法清點作業。

3.6 提升資訊透明度

本公司營運透明並注重股東權益，於每次董事會後均即時將董事會之重要決議辦理公告。本公司亦訂定「內部重大資訊處理作業程序」，以建立本公司之內部重大資訊處理及揭露機制，提升並強化公司資訊透明度。

內部重大資訊處理作業程序

https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/Info_process.pdf

四、環境管理

4.1 管理範疇

在碳排放法規部分，2018 年 4 月 IMO MEPC 72 制訂降低二氧化碳排放及溫室氣體之短中長期目標：與 2008 年相比，預期逐步減少碳排放量於 2030 年需減少碳排放 40%、於 2050 年減少碳排放 70% 以上。碳排放法規趨嚴，將直接影響本公司未來決策與布局次世代船舶之時點、成本支出、船舶設計與燃料選擇，故本公司目前已針對同業作法、主機技術、LNG 動力船舶、燃料加注方式以及未來國際海事組織在船舶碳排放標準上修規範等，蒐集相關資訊並成立專案小組討論與因應。

因應中長期航運業之去碳目標，以及法規面針對原訂 2025 年 EEDI Phase 3 的目標可能將提早至 2022 年實施，其針對載重噸 1 萬 5 千噸以上之船舶減碳排比例可能自 30% 依不同載重噸提升至 35%~45%，故將驅使航商積極研究替代能源的使用，且又以 LNG 在綜合表現上最有可能作為船舶動力之替代能源。惟目前 LNG 動力所費不貲且於海運業運用當屬起步階段，又相關之加氣站等基礎建設尚未普及，現階段本公司已就此議題成立專案小組，評估 LNG 動力使用之可行性，以利未來於時機成熟時，於考量布建新造船時，一併納入使用 LNG 動力之評估。惟對於中長期之去碳目標，除使用 LNG 外，仍須搭配船舶設計面（吃水、載重噸、船速）的適當調整，以符合碳排放能源指標之相關規定。

● 對應聯合國永續發展目標 (SDGs)



燃油為船上最大之能源消耗，陽明的新船皆為節能船型設計，現成船舶則透過局部船型變更、各種環保設備改裝及能源效率控管措施來節省油耗。未來，陽明將持續進行船舶汰舊換新計畫，提高船隊效能，達到節能減碳目的。

同時，本公司嚴格遵守國際公約及地方法規，準時安裝各項環保設備如脫硫塔及壓艙水處理設備，拒絕投機手段並使用品質優良穩定之環保設備。



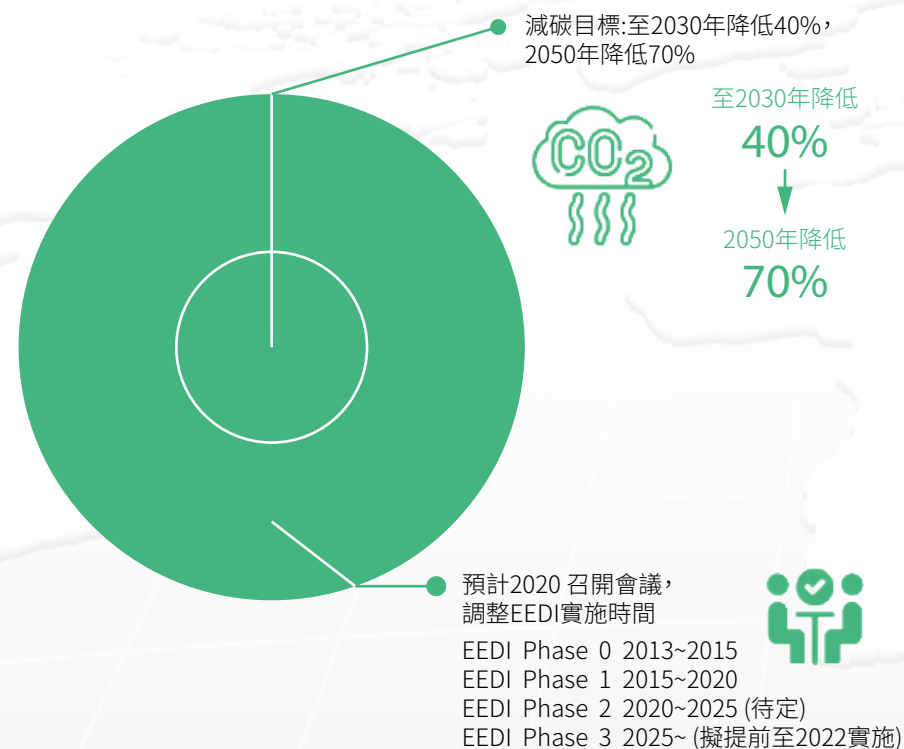
以下是陽明於 2019 年執行節能減碳方針、績效及未來計劃說明：

節能方針	管理方式	2019 年績效	未來計劃	
建置船舶主機油耗異常 Alert 程式系統	透過分析相關大數據資料，以改善異常油耗情況	規劃專責單位，利用大數據分析工具及成果，並加強監管的時效性。	由專責單位負責大數據監控，並提出船隊改善方案。	
	船隊衛星通信升級 利用全球衛星通訊岸上即時查看船端布建遠端支援系統	目前規劃未來營運超過 3 年的自有船舶都安裝衛星寬頻，現成船由智慧船舶任務小組負責依船型提出改裝進度規劃，新造船規範則已納入智慧船舶需求，包含網路資安架構及數據同步及圖形呈現系統。	2020 年陽明新造船智能等級將能達到電腦自主或由人員進行遠程監視與操控，新造船將以 Kongsberg 提供的 Ship@web 及 Kognifai 系統進行 ICMS 即時監控及能效監控。	
開發船隊監控平台	船舶動態、船位、船期三監控	目前已經完成 CSM (Cargo Schedule Management) 系統建置，其主要功能以及效益如下述： 1. 結合船舶 AIS 資訊，對於旗下運營的船舶 (或聯營夥伴船舶)，計算出含蓋天氣和船舶性能等變數的下一港估計抵港時間 (ETA)。可以提升靠港準確率。同時可定義各種抵港、離港，惡劣天氣之預警以強化航行安全管理。 2. 分析各港口個別航商船舶之碼頭平均作業時間、錨地平均等待時間，亦可呈現航商各別船期之準班率，以及平均延遲時間情況。做為運航操作效率之判斷。	CSM 結合 LOOP 及整合 NRA(協力廠商開發中) 成為一個監控船舶安全 / 動態及船期 / 預估油耗及能效管理系統，新的船隊監控系統將可以初步滿足各部門的業務需求，達成數位化管理的目的。	
	大數據分析 (Big Data Analysis, AIS)			
	監控行動化	每日接收船舶異常警報，並針對主機電機及貨艙艙底水等警報，建立管理機制。		專責單位負責大數據資料監控，並提出船隊改善方案。
	商業智慧平台 (BI Business Intelligent System)	公司升級 ORACLE 系統後，原先 BI 提供的功能受到影響，暫時無法繼續使用。		規劃改以微軟 Power BI 取代。
	大數據分析 (BI Big Data Analysis)	利用 AIS 大數據及綜合超級電腦模擬計算船舶油耗，藉以達成談判目的，節省巨額買艙成本。		持續執行
進行主機節能減排檢測與調整	U2/U3 型船船舶最佳俯仰差專案	持續執行，並驗證梅型船 CFD 計算數據。	預期將梅型船原先佔 70% 較耗油的航行方式，調整成較佳之航行姿態開船。	
	14,000TEU 船舶最佳航行姿態專案 (14K trop project)	持續執行，並驗證梅型船 CFD 計算數據。	新造船 2.8K 在造船規範即要求 CFD 計算，將於交船驗證數據後，實施最佳航行姿態作業方式。	
	因應 EU MRV & IMO 船舶燃料消耗數據收集規定，修訂 SEEMP 納入數據收集程序，以符合驗證需求。	船隊皆符合驗證需求，並取得符合證書。	持續執行	
	納入船舶燃油使用效率 (EEOI) 為長期監測目標	提供船隊 EEOI 指標，以利船隊自我審查，並每季提供相關更新參數，供公司碳排放計算器使用。	持續執行	
	導入 OPTEMAR 專家合作計畫 - 針對主機調校提昇船隊燃油使用效率，降低溫室氣體排放及廢棄物產生量	與法國 Optemar 公司合作此項技術服務專案，惟影響船舶油耗的因素頗多，估算參與 5 船的省油績效平均值約 3%，仍有達到節能減排目的。	本專案已於 2019 年 12 月屆滿，現正評估中。	

4.2 節能減碳

國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 為聯合國下 15 個專門機構之一，主要任務是促進各國政府和各國航運業界在改進海上安全，防止海洋污染及海事技術合作的國際組織。近年來國際海事組織對於減排的努力與目標簡述如下：

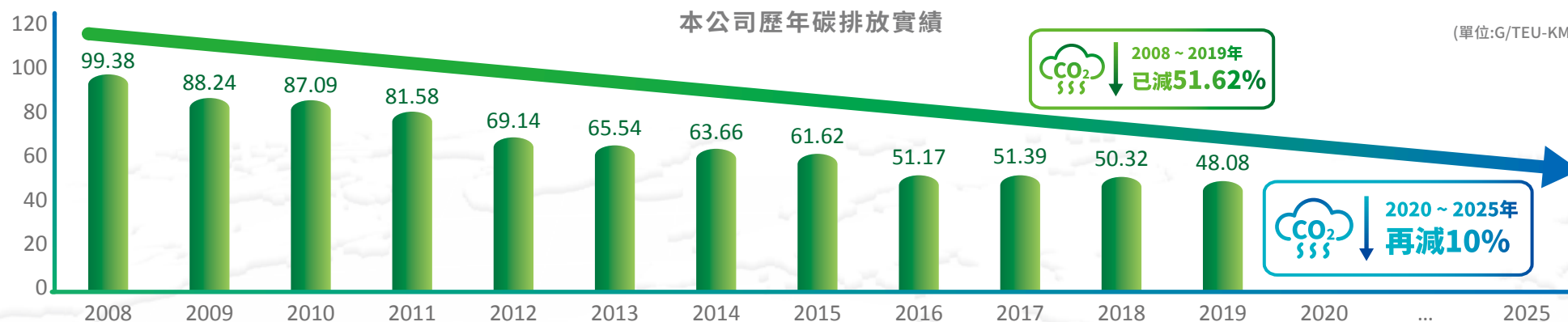
國際海事組織 (IMO) 減排目標



目前業界對於降低溫室氣體排放的議題、可行方式與陽明的作法，歸納如下：

議題	可行的方式	陽明的作法
提高載重量 DWT improvement	船舶大型化 (Large ship design) · 結構輕量化 (Light weight structure)	本公司船隊逐步更新，萬 TEU 級租入船陸續交付，目前船隊中最大船型可達 14,000 TEU 的裝載量。
降低主機功率 Lower engine power	降低設計船速 (Design speed reduction)	本公司已降低航線營運航速並配合進行現成船主機負荷降載改裝及調整並依其訂定新造船之設計船速。
提高能源效率 Energy efficiency improvement	船型最佳化 (Optimized hull form)、俯仰最佳化 (Optimized trim)、防污油漆精進 (Anti-Fouling coating improvement)、推進系統最佳化 (Optimized propulsion system)、節能裝置 (Energy saving device)、主機效率提升 (M/E efficiency improvement)	本公司於 2013 年起陸續辦理各項船舶節能改裝工程，成效經驗證皆符合預期；相關經驗亦反饋至新造船設計。
替代能源 Alternative energy	甲醇 (Methanol)、生質燃油 (Biofuel)、液化天然 / 石油氣 (LNG/LPG)、氨氣 (Ammonia)、氫氣 (Hydrogen)、純電力系統 (Fully electric)	前本公司已成立專案小組，評估 LNG 動力使用之可行性，惟中長期之去碳目標，除使用 LNG 外，仍須搭配船舶設計面 (吃水、載重噸、船速) 的適當調整，以符合碳排放能源指標之相關規定。
再生能源 Renewable energy	太陽能 (Solar power) · 風力 (Wind power)	目前貨櫃船尚未有適合方案

透過自行推展各種節能減碳措施及改裝計畫，本公司 2019 年每 TEU-km 之碳排放量已較 2008 年減少 51.62%。本公司目前規劃至 2025 年約用 25 萬 TEU 的運量改用節能船型，兼具節能及大容量的優點，另外聯盟船速也預計大幅降低，故設定目標至 2025 年，累計降低 60% 碳排放。本公司將配合 IMO 政策，達成其溫室氣體減排目標。



註：陽明 2016 年以前統計範圍僅自有船，2017 年以後統計範圍為營運超過 183 天的船舶，2019 年以後統計範圍為營運超過 90 天的船舶。以上統計方法自 2016 年經 DNV GL 認證。

現成船 節能減碳方案	船型與艘數
節能球艏 (ES BOW)	萬明型 (8,600 teu) x 5 艘 結明型 (8,600 teu) x 5 艘 震明型 (6,600 teu) x 4 艘 強明型 (4,250 teu) x 4 艘
主機降低額定馬力	常明型 (8,600 teu) x 3 艘
節能螺槳 (ES Propeller)	常明型 (8,600 teu) x 3 艘 結明型 (8,600 teu) x 5 艘 震明型 (6,600 teu) x 2 艘
新造船 2,800 TEU 節能減碳方案	相較 IMO EEDI phase I 碳排放標準
最高船速設定 節能球艏 + 螺槳 節能全動舵 超長衝程節能主機	他航 (2.8K): -2.3% 陽明 (2.8K): -15.7% 勝

以 2008 年為基準年，規劃至 2025 年累計降低 60% 碳排放，實施方法：

- 2,800 TEU 新造船
 - 船體優化，如 高效率節能螺槳、船體線型依據實用區間設計
 - 新式主機選用
 - 新式能源管理系統
 - 智慧船舶概念設計
- 14 艘 11,000 TEU 新造船交付、7 艘 5,500 TEU 老船汰售及 5 艘老船還船
- 船舶大量採用節能操作，如：固定馬力及最佳航行姿態

為了達到空污減量，本公司依各港規定於特定海域轉換燃油與低硫燃油的使用、持續自願參與 Environmental Ship Index(ESI) 專案，我們也透過「能源效率營運指數」(EEOI)、「船舶能源效率管理計畫」(SEEMP) 控管能源效率，達到減碳之管理。以下簡述陽明作法與實績：

近年來使用各類能源量統計如表：

表：以平均單位運輸作業 CO₂ 排放量 (g/teu-km) 為計算單位

年度	海運重油	海運汽油	航行距離	CO ₂ 排放量	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量 (g/teu-km)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善量 (g/teu-km)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善百分比
	總消耗量 (MT)	總消耗量 (MT)	總海裡數				
2019	1,633,922	119,525	8,625,580	5,477,577	48.08	51.30	51.62%
2018	1,655,950	106,056	8,482,151	5,479,839	50.32	49.06	49.36%
2017	1,655,495	115,433	8,820,244	5,525,283	51.39	47.99	48.29%
2016	1,512,074	98,870	8,055,983	5,025,576	51.17	48.21	48.51%
2008	1,224,835	20,611	5,878,398	5,681,294	99.38	基準年	基準年

表：以平均單位運輸作業能源消耗量 (kJ/teu-km) 為計算單位

年度	海運重油	海運汽油	航行距離	CO ₂ 排放量	平均單位運輸作業能源消耗量 (kJ/teu-km)	平均單位運輸作業能源消耗量改善量 (kJ/teu-km)	平均單位運輸作業能源消耗量改善百分比
	總能源消耗量 (MJ)	總能源消耗量 (MJ)	總海裡數				
2019	65,059,506,196	5,103,717,500	8,625,580	5,477,577	615.92	655.57	51.56%
2018	65,936,617,100	4,528,591,200	8,482,151	5,479,839	647.11	624.38	49.11%
2017	65,918,499,910	4,928,989,100	8,820,244	5,525,283	658.90	612.59	48.18%
2016	60,207,762,532	4,221,749,000	8,055,983	5,025,576	656.03	615.46	48.40%
2008	48,770,480,030	880,089,700	5,878,398	5,681,294	1271.49	基準年	基準年

註：1. CO₂ 計算單位：噸

2. CO₂ 公式：每公斤重油排放 3,114 克 CO₂。每公斤柴油排放 3,206 克。

3. 消耗量包括船舶主機、發電機與鍋爐等輔機用的燃油。

4. 2016 年為基準年的理由 - 公司於 2017 年起請 DNV GL 進行上年度之第三方驗證，以確保資料品質之正確性。

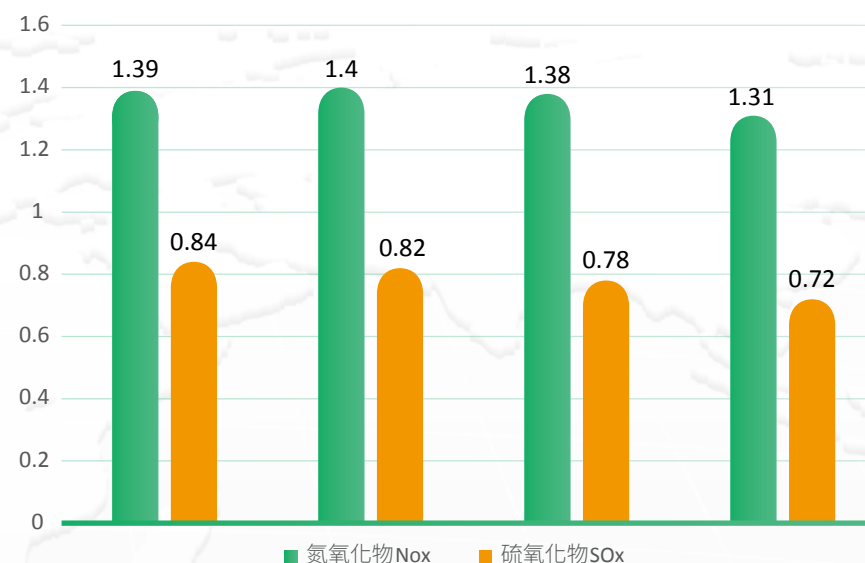
5. 平均單位運輸作業 CO₂ 排放量 (g/teu-km) = (海運重油總消耗量 (T)*1000*1000* 排放係數 + 海運汽油總消耗量 (T)*1000*1000* 排放係數) / (各輪 TEU 數 * 航行距離 * 1.852)
 平均單位運輸作業能源消耗量 (kJ/teu-km) = (海運重油總消耗量 (T)*1000* 淨熱值 (kJ/kg) + 海運汽油總消耗量 (T)*1000* 淨熱值 (kJ/kg)) / (各輪 TEU 數 * 航行距離 * 1.852)

4.3 降低空污排放量

為配合 IMO 2020 限硫令的要求，自 2019 年底起，陽明船隊大部分更換使用超低硫船用燃料油 (VLSFO) 作為主要燃料；並規劃部分船舶安裝脫硫塔，目前已安排進塢預計 2020 年陸續完成安裝，以符合國際公約要求也更為環保。陽明船隊 2019 年氮氧化物 NOx 排放量為 14.8 萬噸，平均單位運輸作業排放量 1.31g/teu-km；硫氧化物 SOx 排放量為 8.2 萬噸，平均單位運輸作業排放量 0.72g/teu-km，相較前兩年成績，平均單位排放量皆有減少的趨勢。

年度	氮氧化物 NOx		硫氧化物 SOx	
	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teu-km)	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teu-km)
2019	148,964	1.31	82,428	0.72
2018	150,113	1.38	85,328	0.78
2017	150,608	1.40	88,278	0.82
2016	137,186	1.39	82,715	0.84

氮氧化物 / 硫氧化物平均單位運輸作業排放量 (g/teu-km)



註：1.SOx 排放計算公式：含硫量為 1% 時每公斤燃油排放 20 克硫氧化物。含硫量為 3% 時每公斤燃油排放 60 克硫氧化物。2019 年度本公司船舶使用的重油平均含硫量為 2.76%；低硫 C 油的平均含硫量為 0.3%；柴油的平均含硫量為 0.05%。

2.NOx 排放計算公式：二衝程，每公斤燃油排放 87 克氮氧化物；四衝程，每公斤燃油排放 57 克氮氧化物。

3.CO₂、NOx、SOx 的揭露依照 CCWG 的規範，2017 年以後統計範圍為營運超過 183 天的船舶，2019 年以後統計範圍為營運超過 90 天的船舶。以上統計方法自 2016 年經 DNV GL 認證。

4.4 防止海水污染控管作業

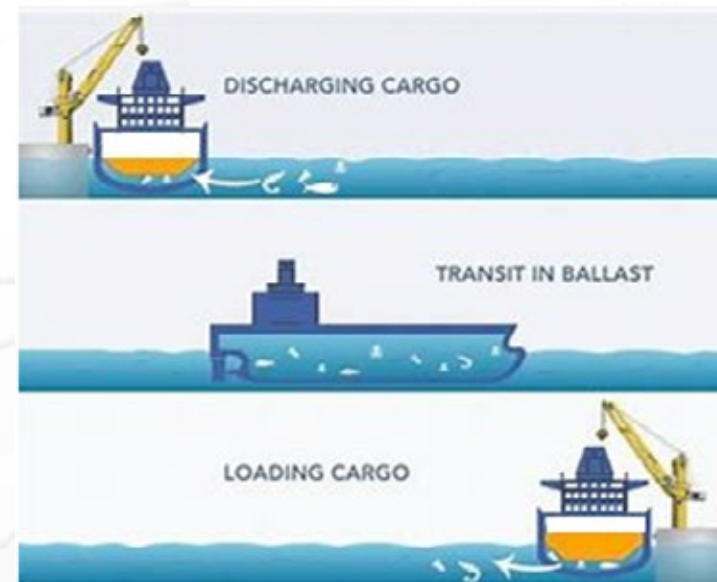
按照國際海事組織 (IMO) 訂定的要求，必須切實遵守 MARPOL 73/78 規定以及港務當局要求之規章與管制等標準。已正式生效的「船舶壓艙水與沈積物管理國際公約」，要求所有船舶必須於期限內加裝壓艙水處理系統，以移除、無害化或避免攝入或排放含於壓艙水及沈積物中的水生生物與病原體，影響海洋環境與生態平衡。壓艙水處理系統公約規範海運業者在 2019 年 9 月 8 日後，需於下次國際防止油污證書 (IOPP) 換證前完成裝設壓艙水系統。本公司近期交付的新船皆符合此規定，現有船也已安排進塢維修時陸續安裝。本公司全船隊皆符合「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(壓艙水公約) 規定並取得壓艙水管理證書，並以審核通過之壓艙水管理計畫書並配合港口國區域規定施行。

為避免造成油污，保護環境，符合國際及管理標準公約 (國際船舶安全管理章，ISM Code) 與國內法規之規定，本公司訂有船隊的「環保手冊」，內含「船舶有害物質事故報告程序」、「載運有害物質貨櫃程序」、「船上垃圾處理程序」、「駁油作業程序」、「船上污水處理程序」、「艙底水作業程序」、「油料紀錄簿作業程序」、「船舶壓艙水作業程序」，採取各種防止措施，預防或及時減輕船舶對海上環境之影響。本公司亦訂有「船上油污染應急計畫」與「重大事故通報及處理程序」，若船舶遭遇船舶損漏事件或重大海事案件時，可藉由通報程序，讓公司及主管官署及早瞭解事故狀況，俾採取適當因應措施，以達到減少損害之最終目的。

相關證書請見連結：

https://www.yangming.com/about_us/security_regulation/Vessel_ISM_ISPS_Certificate.aspx

船上垃圾無論處理後排海、海拋、送岸交由岸上回收公司處理或焚化皆需留有紀錄。2019 年並未有違反的紀錄。



- 船舶運輸過程中，為保持船舶穩定性，必要時需打入「壓艙水」以保持平衡。壓艙水中可能攜帶當地的水生生物，若在異地排放恐造成外來物種入侵，這些生物也可能在沒有天敵的情況下大量繁殖，造成海中環境生態衝擊。「壓艙水處理系統」能有效移除、淨化含於壓艙水及沈積物中的水生生物與病原體，避免影響海洋環境與生態平衡。

以下為本公司處理垃圾、船舶污水、壓艙水、生物污染的實際作法整理：

項目	對海洋或航運的影響	法源	本公司因應措施	陽明實績			
				項目	2019 年數量 / 單位	2018 年數量 / 單位	2017 年數量 / 單位
海洋垃圾	影響海洋環境	國際防止船舶汙染公約	船上垃圾管理計畫書	塑膠類	857.142(m3)	890.94(m3)	961.83(m3)
				食物廢棄物	25.582(m3)	60.41(m3)	90.83(m3)
				生活廢料	572.881(m3)	615.88(m3)	696.89(m3)
				食用油	4.107(m3)	4.90(m3)	3.98(m3)
				焚化殘餘	3.639(m3)	5.51(m3)	4.86(m3)
				廢燈管	9048(pcs)	13,066(pcs)	12,559(pcs)
				廢電池	4142(pcs)	5,070(pcs)	6,662(pcs)
				污油	19,324.14(m3)	21,209.76(m3)	20,040.801(m3)
				艙底水	309.44(m3)	657.05(m3)	184(m3)
				油泥	76.06(m3)	22.30(m3)	372.46(m3)
船舶污水	影響海洋環境	國際防止船舶汙染公約	品質文件 2900A300 環保手冊	1. 衛生水必須經由處理裝置收集於儲存櫃，並按法規規定於離岸 3 哩以上且必須充分依照衛生水處理 / 排放標準，始得排放入海。 2. 操作所產生的油汙水，必須經過油水分離器解析，其濃度低於 15ppm 方准排放入海。			
壓艙水	海洋生物入侵新環境	船舶壓艙水及沉積物管理國際公約	壓艙水管理計畫書	必須嚴格依照國際海事組織及美國海岸防衛隊壓艙水 D-2 處理標準，對任何泵入或泵出壓艙水，必須充分達到每立方米中最小尺寸大於或等於 50 微米的可生存生物少於 10 個，每毫升中最小尺寸小於 50 微米但大於或等於 10 微米的可生存生物少於 10 個。 好處： 船隊充分配備了壓艙水管理計畫書 / 壓艙水處理記錄簿，以妥善維護船上實施教規規定之所有壓艙水置換程序。壓艙水置換後必須將置換的日期、置換的地點 (經緯度)、置換的方式、壓載水艙的容量、當時置換壓艙水的水深，確實依照規定記錄在壓艙水處理紀錄簿，以杜絕未經處理的壓艙水所帶來水生物對海洋環境的危害。			
生物污染	生物汙損對船及海洋造成的危害，增加船舶航行的阻力、堵塞管道、加速金屬腐蝕、損壞海洋儀器、影響水產養殖業的產量和質量、影響海上石油平臺的安全性、導致海洋病蟲害的傳播與擴散。	2011 年減少外來生物入侵的船舶生物污染控制和管理導則	船舶生物汙垢管理計畫書	1. 防汙垢系統和使用的操作方法或處理的細節。 2. 防汙垢系統的計畫檢查。 3. 修理、維護保養和換新的日程表。 4. 選擇適合的防汙垢系統和操作方法。 5. 對船員進行相關教育訓練，以利船上作業符合各項法令要求。 6. 為驗證生物汙垢記錄簿中記錄的任何處理所要求的文件細節。 好處： 1. 幫助本公司船上的操作方法和總體的生物汙垢管理計畫的有效性。 2. 有利益的各國主管機關快速和有效地評估船舶潛在的生物汙垢風險，從而最大程度減少對船舶操作的延誤。			

4.5 其它的環保措施

對於貨櫃或辦公室環保，皆維持近年的措施。如貨櫃使用水性漆作為貨櫃內外部的噴塗，降低揮發性有機化合物 (Volatile Organic Compound) 對環境以及人體健康的影響。本公司於 2019 年綠色採購金額增加新台幣 1,400 萬。較 2018 年的採購金額增加新台幣 873 萬。目前設備、用品在成本能負擔的範圍內，多考量具環保標章的產品，為環保盡一份心力。

辦公室永續落實



於垃圾集中處，清楚標示回收桶
大型紙類回收垃圾桶
電池與燈泡等專用廢棄物回收桶

回收紙製品
影印紙須符合 FSC 或 PEFC 認證
鼓勵雙面列印

資訊數位化、少紙化

提供不銹鋼 304 規格、
可清洗餐具

約 25% 同仁
食用素食員工餐
以減少甲烷排放

提供飲水機或濾水器
以減少塑膠寶特瓶

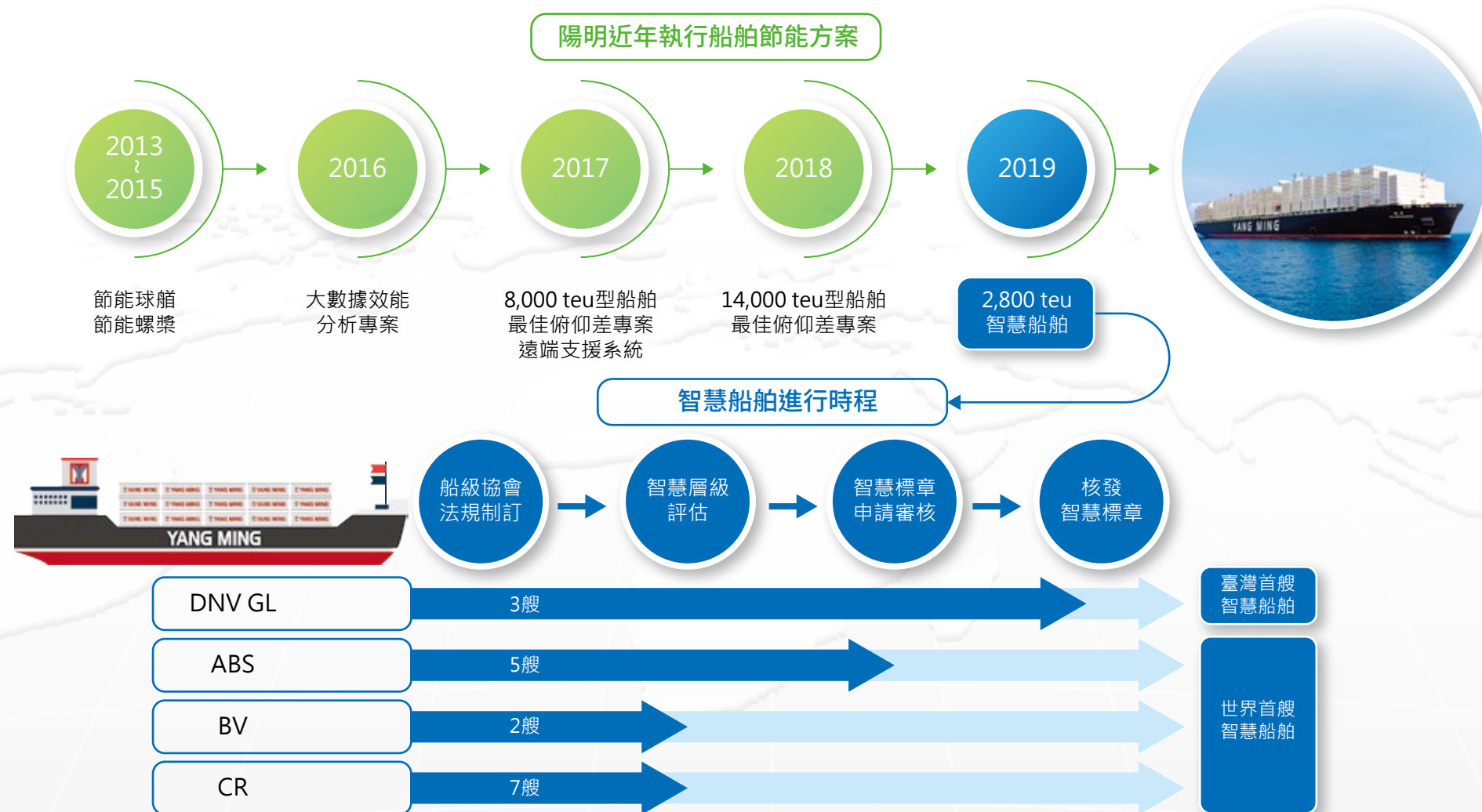
鼓勵同仁開會自帶水杯，
減少瓶裝水使用

落實用紙、水、電紀錄
鼓勵視訊代替出差

- 除了環保，本公司對提供員工一個安全衛生的環境作了努力：本公司依職業安全衛生相關法令規定，定期進行二氧化碳濃度、飲水機水質、照度、汗水流放水檢測。檢測結果均符合規定，並公告同仁周知。

4.6 2019 年永續發展重大專案 - 智慧船舶標章

陽明近年執行船舶節能方案



註：1. 10 艘 2,800TEU 新船的智慧標章於 2019 年仍處於審核階段，已於 2020 年第二季完成認證與核發。

2. 10 艘 2,800TEU 新船皆為同等規格，各船交船時將分別註冊於 ABS、BV 與 DNV GL 船級協會並獲頒各對應船級協會之智慧船舶標章，另 10 艘中的 7 艘船亦同時獲得 CR 船級協會核可智慧船舶，未來此等船舶若有註冊於 CR 亦將自然獲頒其對應之智慧船舶標章。

	法規、規範	功能	優點
DNV GL	智慧營運 (Operational Enhancements, OE)	特定航路貨櫃積載 RSCS notation	提高裝貨彈性
	智慧表現 (Performance Enhancements, PE)	最佳俯仰差軟體 NAVIS-TROP	降低航行油耗
ABS	智慧船舶結構監測 (Structural Health Monitoring, SHM)	雲端監視船舶受外力(負載、波浪及風力等)影響後結構強度及疲勞強度餘裕	即時掌握船舶強度餘裕
		如船舶遭受較危急之外力影響, 將即時通知船東	危急情況即時應變措施
	受外力影響之結構損害評估	先期評估可能損害範圍以降低修費及修期	
	智慧船資料架構 (Data INF rastructure for Smart Function Implementation, INF)	智慧資訊架構技術, 可蒐集航行大數據並即時傳遞至雲端以為資料收集與後續處理分析應用	船上資料的傳遞與收集, 並適用於後續各種系統分析
BV	智慧機艙資料架構 (MACHINERY 1)	通過監控整合系統收集信息和監視可達成無人當值機艙	大幅提昇航行安全
CR	智慧船體 - 結構健康評估 (Basic function of smart hull, H)	監視船舶受外力(負載、波浪及風力等)影響後結構強度及疲勞強度餘裕	即時掌握船舶強度餘裕
		受外力影響之結構損害評估	先期評估可能損害範圍降低修費及修期
	智慧能效 - 俯仰最佳化 (Optimal stowage based on trim optimization, Et)	特定航路貨櫃積載 最佳俯仰差軟體	提高裝貨彈性 降低航行油耗
	智慧整合平台 (Basic functions of smart integration, I)	智慧資訊架構技術, 可蒐集航行大數據並即時傳遞至雲端以為資料收集與後續處理分析應用	船上資料的傳遞與收集, 並適用於後續各種系統分析

本公司於 2020 年 5 月取得全臺首艘 ABS 智慧船舶標章；後續新船將依船級取得 BV 及 DNV GL 智慧船舶標章。



▼ 本公司 2020 年 5 月新交 2,800 teu 船舶

五、員工關懷與社區融合

5.1 員工僱用狀況

本公司支持全球性 CSR 倡議與規範

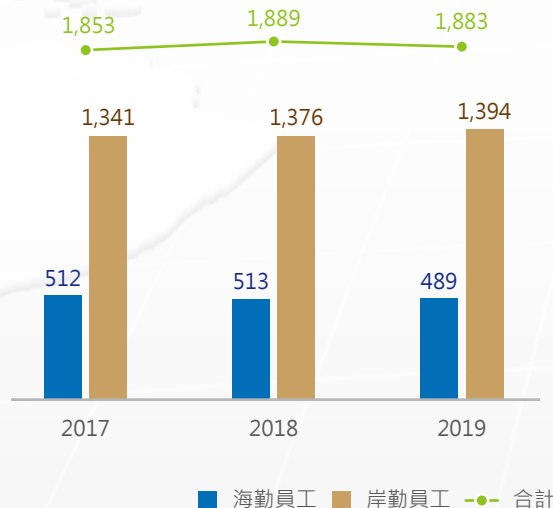
● 對應聯合國永續發展目標 (SGDs)



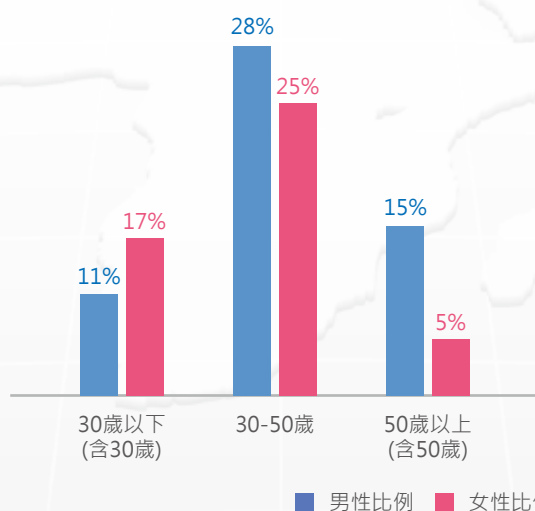
本公司營業據點遍佈全球，在人權方面，尊重和維護國際公認的各項人權，絕不參與任何漠視與踐踏人權的行為；在勞工標準方面，維護結社自由、承認及維護勞資集體談判的權利，致力消除任何形式的不當勞動行為，並杜絕僱用方面的歧視行為。陽明海運公開揭示人權政策並力挺人權議題的重要性，且建立違反之處理機制，持續將守護人權的相關議題納入公司政策，並公開表明尊重人權的決心。2018年11月12日經第19屆第3次董事會通過「人權政策」，中英文版已公布於公司網站。本公司於2019.12.06 - 2019.12.31已針對「人權政策」向全公司岸勤員工進行0.5小時線上宣導，共計1,265人次通過測驗，完成度91%。

https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/人權政策.pdf

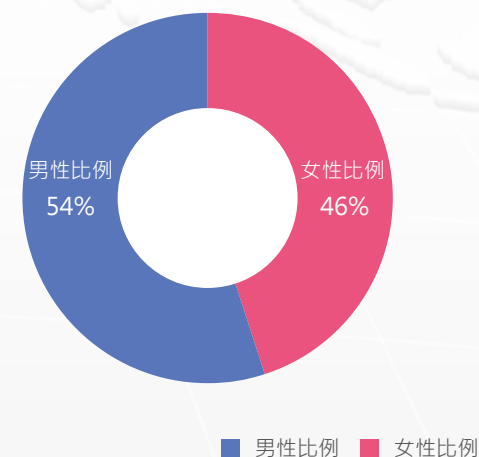
近三年岸勤及海勤員工人數



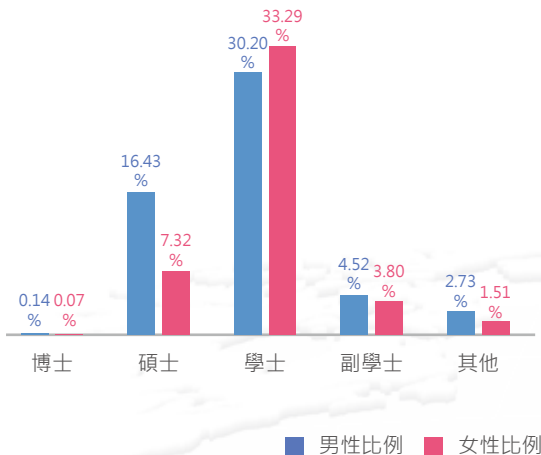
2019年岸勤員工年齡分布



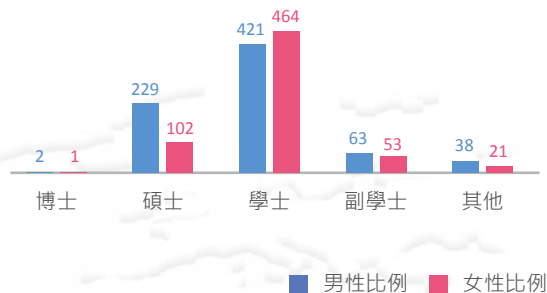
2019年岸勤員工性別分布



2019年岸勤員工學歷分布比例

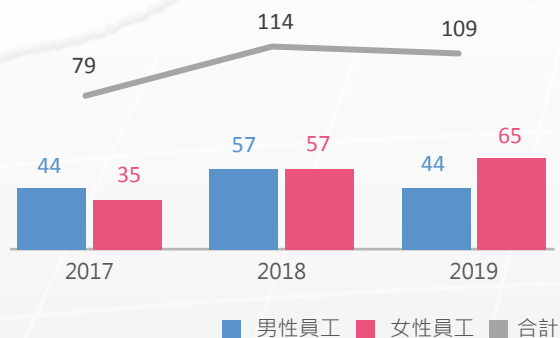


2019年岸勤員工學歷人數分布

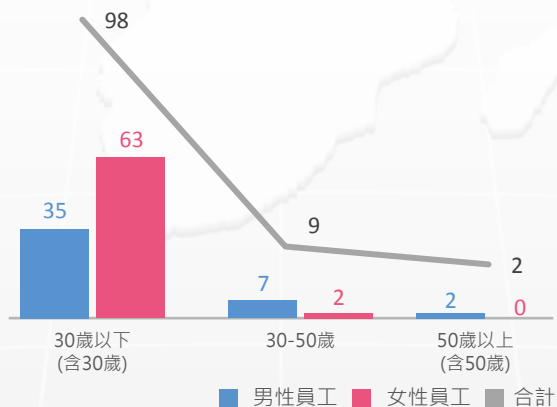


- 符合「勞動基準法」法令規定。
- 遵守國際公認之勞動人權
- 未僱用童工、強迫勞動或涉及人權侵害之活動。
- 兩性平等、不歧視。目前陽明總部共進用 9 位身心障礙同仁，如有僱用身心障礙及原住民不足額時，則依法繳納代金。目前均依法令規定辦理。
- 本公司因工作性質，未僱有臨時或兼職員工。另聘有部分外籍海勤人員。

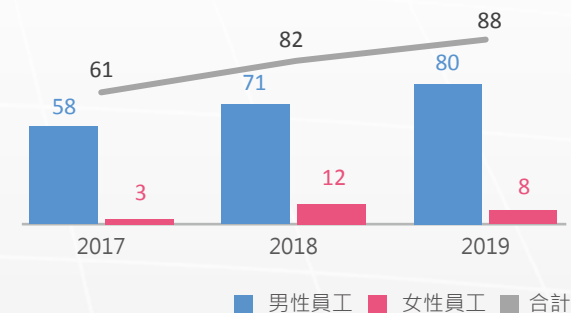
近三年新進岸勤員工統計表



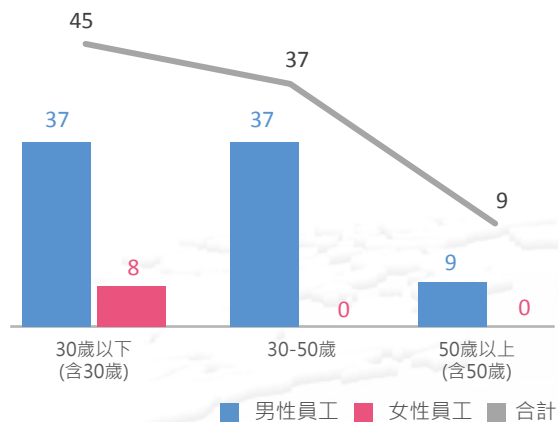
2019年新進岸勤員工年齡分布



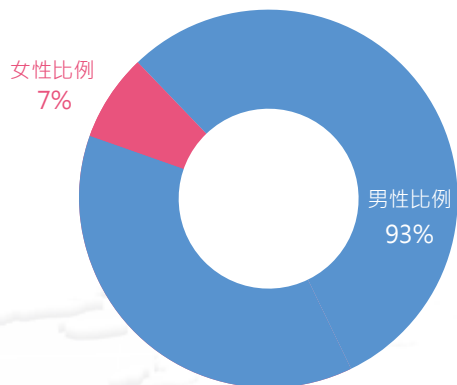
近三年新進海勤員工統計表



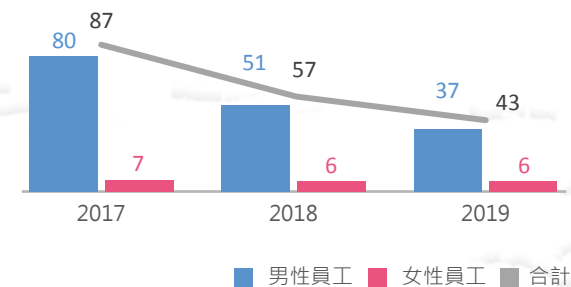
2019年新進海勤員工年齡分布



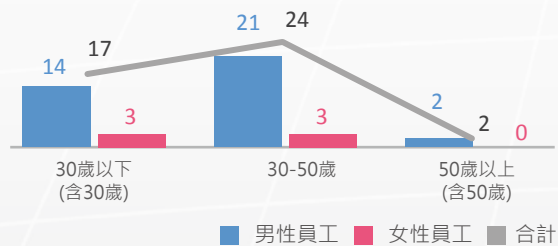
2019年海勤員工性別分布



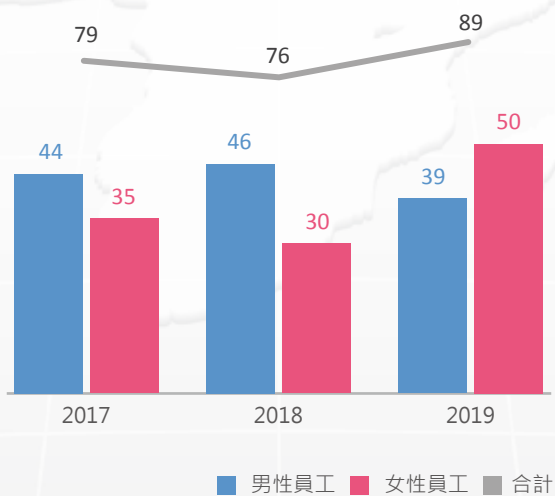
近三年海勤員工離職人數統計



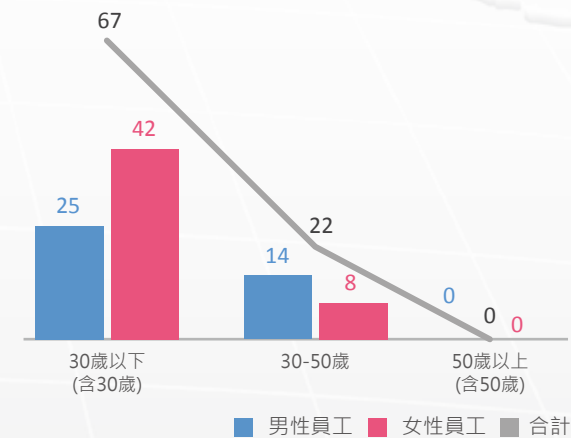
2019年海勤員工離職人數年齡分布



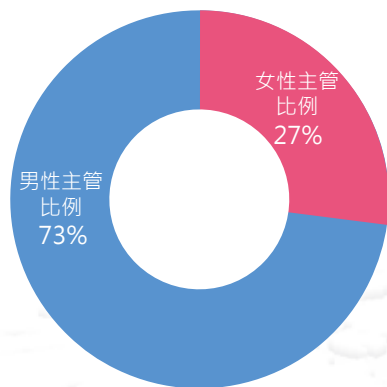
近三年岸勤員工離職人數統計



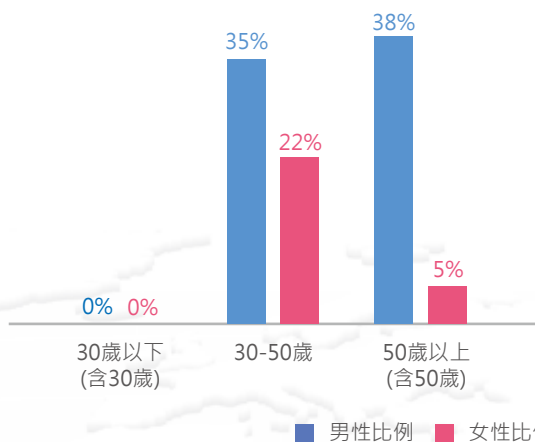
2019年岸勤員工離職人數年齡分布



2019年公司主管性別比例

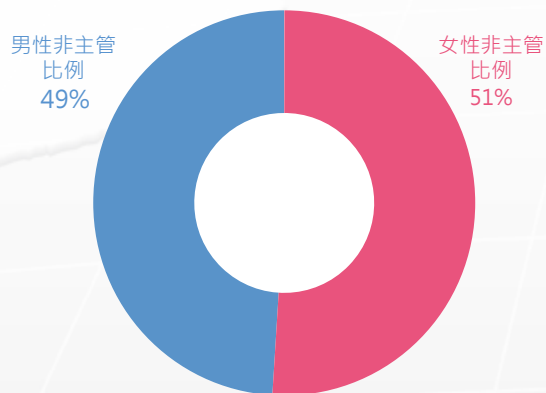


2019年公司主管年齡比例分布

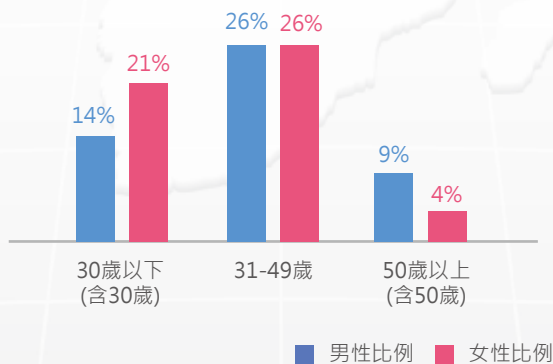


業依性別工作平等法之規定，明訂性騷擾防治、申訴及懲戒處理程序書。另外，對於員工的召募、甄選、任用、考核和升遷，也依循性別工作平等法，男女一律平等，雖海運業傳統上仍以男性員工為多數，但本公司的岸勤女性員工及主管都逐年上升。2019 年公司主管女性比例為男性主管 73%，女性主管 27%，女性主管比例較 2018 年提升 2%

2019年非主管性別比例



2019年公司非主管年齡比例分布



2019 年岸勤人員申請育嬰留停情形

類別	女性	男性	合計
本年度符合育嬰留停人數 *	66	54	120
本年度申請育嬰留停人數	17	0	17
育嬰留停預計於本年度復職人數	14	0	14
本年度育嬰留停復職人數	11	0	11
前一年度育嬰留停復職人數	19	2	21
前一年度育嬰留停復職後持續工作一年人數	16	1	17
育嬰留停復職率 (%)	79%	0%	79%
育嬰留停留職率 (%)	84%	50%	81%

- 註：1. 本表僅統計岸勤人員，依勞基法及本公司留職停薪處理要點之規定辦理。
 2. 女性船員生產後無法在船服務時，經徵詢個人意願並視公司業務需要，安排轉至岸勤工作。
 3. 陽明海運員工除可依法申請育嬰留職停薪外，亦享有生育補助之福利。

5.2 員工學習

5.2.1 海勤人員

船上工作因其氣候多變、醫療不便等因素，職安風險遠大於岸上，為了有效增進航海安全，根據 ISM CODE 訂立船上相關安全管理政策及辦法，並成立船隊品質組與船隊管理一組，藉由隨輪稽核與督導或登輪訪船機制提昇整體船舶操作航行安全。並依規定每年定期辦理 ISM CODE 教育訓練及各種岸訓課程。參訓人員涵蓋甲級、乙級船員及實習生。

目的	管理辦法	實施方式
航海安全	設置職業安全裝備	船員皆配有安全工作靴及安全盔等，符合各項作業規範之人員保護裝備。並輔以標準作業程序 (SOP) 降低作業風險。
	風險評估制度	建立風險評估標準程序，船長得以確實之風險評分來輔助重要決策。
	操船模擬機情境訓練	與國立臺灣海洋大學合作將歷年海事案件利用操船模擬機重建現場模型，定期安排在岸航海人員接受情境訓練，並由資深船長做專業輔導。
	防範海盜威脅	依照船舶航行海域風險，配置保全器材例如刀片鐵絲網等，防阻海盜登輪。平時進行海盜襲擊演練，提昇船員保全意識，並製發海盜及武裝搶劫防範手冊供船長運用。
職業安全訓練	確實執行 SOLAS ISM Code 之規定	每年定期辦理 ISM Code 教育訓練及消防安全訓練課程，並確實記錄並保存相關資料，以追蹤案件處理及相關費用支出情況。
	船舶保全系統執行 SOLAS ISPS Code 之規定	根據船舶暨港口設施安全規則 (ISPS)，所有船員皆取得保全職責訓練證書；高階船員並接受船舶保全員訓練後擔任船舶保全官負責維護船舶保全系統。
	工安體感課程	由實境體驗職災及學習正確的安全技能，以強化個人對風險之認識，進而於日後實務作業時能落實防護措施以降低職安災害的發生。
船員健康	落實船員派船前之風險評估	觀察船員現場身、心狀態，並確保其完全了解安全管理制度及相關公約，才得以派船。

依規定每年定期辦理 ISM CODE 教育訓練及各種岸訓課程，2019 年訓練統計如下：

類別	總時數	男	女	總人數	總人時數	平均每人時數	男性平均時數	女性平均時數
甲板部	218	265	70	335	3,443	10.28	10.58	9.14
機艙部	186	118	0	118	2,645	22.42	22.42	0
共同課程	112	147	18	165	3,392	20.56	20.58	20.39

註：因工作性質特殊，目前女性海勤員工多從事甲板工作。

5.2.2 海勤人員產學合作

本公司獲邀擔任國立臺灣海洋大學航運產業講座之講師，由董事長在 10 月 2 日首先開講。演講主題為「海運業發展 - 知古、觀今、思未來」講座內容豐富充實，從過去的貿易發展為基礎，探討現今航運的發展概況，以及在面臨全球經濟放緩、地緣政治緊張、國際油價上漲、環保法規趨嚴等影響下，未來航運應如何發展。本演講對象為航運管理研究所碩士生，董事長希望透過學生的提問，提供經驗分享，帶給同學們不同於教科書上的知識，有助教育理論與業界實務的結合。

除了董事長外，本公司亦有其它專精的同事於海大演講之資訊如下：

日期	學校	內容	時數
2019.10.2	國立臺灣海洋大學	海運業發展 - 知古、觀今、思未來	2.5
2019.10.9	國立臺灣海洋大學	貨櫃定期航商的運櫃業務簡介	2.5
2019.10.16	國立臺灣海洋大學	海運業的新契機 - 數位轉型營運創新	2.5
2019.10.23	國立臺灣海洋大學	海運業行銷理論與實務	2.5

2019 年本公司亦接受國立東港海事水產職業學校邀請，共同合作辦理「暑期教師赴公民營機構研習計劃」，本專案共有 15 位高職教師參與隨輪研習海勤技術實務，以強化教師實務教學經驗，縮短學習落差；並藉由彼此交流互動提昇企業形象，將海勤工作的願景傳達給在校學生，為產業培育人才，善盡企業社會責任。

全球海運業的競爭從未間斷，惟有受過良好教育和訓練的人才才能勝任此一高度專業的工作；且需要產學一致的努力來解決關鍵的人力資源問題。除了提供在校學生在船實習機會、亦積極推動產學合作計畫、除與國立臺灣海洋大學共同推動產學合作計畫，就雙方既有的設備與資源，提供在校學生一個培養興趣、專注學習且能適性發展的機會。2019 年再提供國立臺灣海洋大學輪機學士後在校生至總公司實習以及與國立基隆高級海事職業學校、國立東港高級海事職業學校分別簽署產學人才媒合合作意向書、就業導向課程專班訓練計畫等，加強雙邊合作，讓理論與實務接軌。



2019 年完成實習學程人數如下：

學校	航海實習生人次	輪機實習生人次	合計人次
高雄海洋科技大學	7	6	13
國立臺灣海洋大學	4	6	10
台北海洋科技大學	5	6	11

5.2.3 岸勤人員

員工為企業珍貴之資本，本公司重視人才培育，配合集團發展需要，訂有人力資源培育方針：團隊學習、多能員工、全方位經理人、國際化人才，提供員工完整的培訓計畫。

針對基層員工，本公司開設簡報技巧、溝通技巧、團隊合作等相關課程；針對中高階主管，開設相關核心職能領導課程等，希望每位主管與學員學以致用，為工作創造更好績效。

員工培育方針



團隊學習、多能員工
全方位經理人、國際化人才



新進人員職前訓練

包括建立對公司經營理念、使命和願景的認同。提供海運經營管理實務系列課程，奠定海運業的基礎知識以及職場工作觀念，引領新人順利進入工作崗位。



內部師資培訓

配合學習體系之規畫，由不同領域的傑出同仁擔任內部講師，講授海運經營管理實務等，及藉由實務操作中的個案，舉辦案例分享會，累積海運業核心專業知識，以更有效的方式進行知識管理。



管理才能訓練

人力資源制度、主管管理能力及談判技巧等為必修能力。亦不定期提供各項管理職能外訓或邀請外部講師開設相關課程。不定期邀請社會賢達與成功企業主，分享其經營管理之理念或成功經驗，增進異業交流與標竿學習的機會。

2019 年岸勤平均每人受訓時數

項目	岸勤員工				
	主管		非主管		小計
	女性	男性	女性	男性	
員工人數	78	210	563	543	1,394
訓練總時數	1,225	3,337	12,699	10,508	27,769
平均訓練時數	15.7	15.9	22.6	19.4	19.9

外訓課程	受訓時數	受訓人數	時/人
語言訓練補助 (包含英語、日語、德語、西班牙...等)	1,699	42	40.5hr
專業訓練補助 (包含品質、稽核、財會、人資、運輸、職業安全等部門專業訓練)	2,516	95	164.4hr

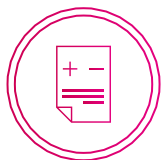
年度	數位學習平台 (YM e 起學) 使用人數
2017	1,189
2018	1,337
2019	1,274

註：2019 年計算方式調整為使用人數，過去計算方式為使用人次。



▲此為本公司學習平台畫面

5.3 員工發展



員工績效考核

- 海勤人員總計至2019年12月止，晉升船長5人、大副14人、輪機長3人及大管輪7人，共晉升29人。
- 透過個人績效管理系統(含績效及職涯發展檢核)，全員參與。
- 每年定期之工作目標設定、考核與進度追蹤。



培養國際化人才

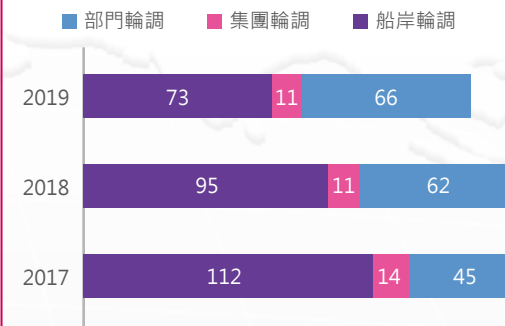
- 2019年駐外人員皆佔當年岸勤人員人數約11%。
- 持續辦理國際人才交流計畫，邀請海外子公司同仁至總公司見習。



輪調機制

- 職缺公告
- 加強部門內部輪調

近三年調動類別及人數



亞洲區國際人才訓練

為培養海外各站當地優秀人才，傳遞總部經營理念並促進總部與外站人才之交流，人力資源部於2019年1月7日至11日辦理「亞洲區國際人才訓練營」，特別挑選出來自亞洲區12國家(日本、韓國、新加坡、馬來西亞、越南、泰國、菲律賓、印尼、印度、阿聯、中國、澳洲)當地潛力人才共26名，來台參與為期一週之訓練。

期望能透過本次的活動，讓受訓人員返回該地區後，能將總部之期望與要求帶回各站，傳承總部與當地之想法，共同為集團目標努力。



5.4 職業安全衛生

5.4.1 職場工作安全

本公司經營貨櫃碼頭及船舶運輸事業，其高風險工作場所為船上及貨櫃場現場作業部分，船上作業較高風險者為甲板部分之高空作業、裝卸作業以及機艙部分之高溫作業、機械操作運轉維修作業；貨櫃場部分則包括操作機具裝卸貨櫃作業及拖車運輸作業等。相關作業均依照海事法規及陸上安全衛生相關規定進行管理。

另本公司依業務需要辦理各項工作安全訓練，包括危險品訓練、防火管理人訓練、急救人員、作業主管、道路交通安全講習、安全衛生管理人員在職訓練、承攬採購管理訓練等，2019 年岸勤部分辦理完成 57 場次工作安全訓練，共計 1,052 人次。

本公司 2019 年職災事件的事故類型為員工上下班交通事故及船員船上作業相關作業傷害等，本公司將持續要求落實執行工作場所各項安全衛生措施，以有效防止未來類似情事發生。

2019 年	總數	男	女
工傷率 (IR)	0.33	0.51	0.13
職業病率 (ODR)	0	0	0
誤工率 (LDR)	2.1	3.98	0.13
缺勤率 (AR)	0.49	0.2	0.8
因工死亡數	0	0	0

- 註：1. 工傷率 IR=(工傷總次數/總工時)*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。工傷率計算不包含員工上下班交通事故。
 2. 職業病率 ODR=(職業病總數/總工時)*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。
 3. 誤工率 LDR=(工傷損失天數/總工時)*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。指員工因公傷或職業病失去勞動能力，而脫離崗位，即工傷假。
 4. 缺勤率 AR=(工傷假天數 + 病假天數)/總上班天數 *100%。

為響應海事勞工公約 (MLC) 保障船員就醫權利與在傷病黃金時間內及時治療，以降低傷病可能帶來殘疾失能之不確定風險，外加船舶航行期間就醫困難，故向海勤同仁宣導船舶靠泊期間，若身體有不適情形，包含牙科治療及例行性回診，提供所有靠泊港口免費就醫檢查服務。

國籍船員意外事故失能頻率及嚴重率

	2016	2017	2018	2019
失能傷害頻率 (註一)	4.78	5.09	3.90	3.88
失能傷害嚴重率 (註二)	20	56	22	19

- 註：1. 每百萬總經歷工時之失能傷害次數 (計算至小數點後兩位)=(船員意外傷害事故與死亡人數 x 10⁶)/總經歷工時
 2. 每百萬總經歷工時之失能傷害損失日數 (計算至整數)=(船員意外傷害事故與死亡日數 x 10⁶)/總經歷工時
 3. 「失能傷害頻率」、「失能傷害嚴重率」已涵蓋船員死亡失蹤、船員受傷、船員生病數據。

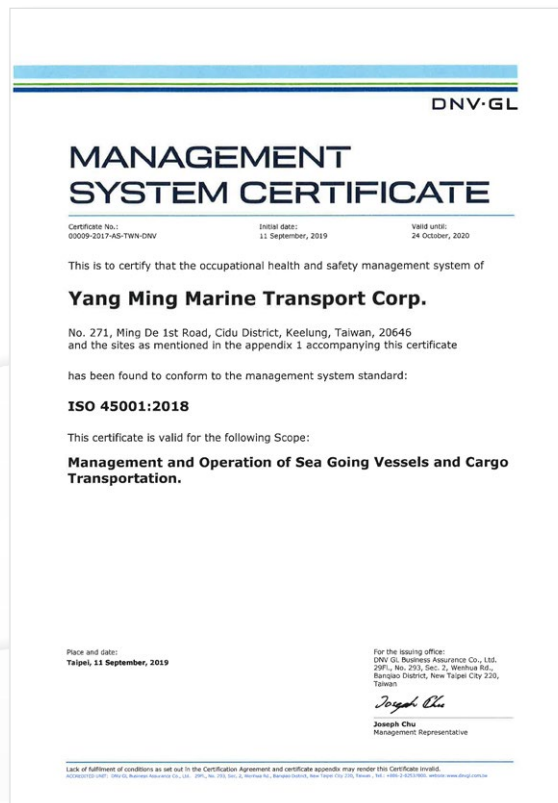


5.4.2 臺灣第一家海運業取得 ISO45001 證書

本公司依法設置職業安全衛生專責管理單位，在總公司為職業安全衛生部、分公司或分支單位為職業安全衛生組或相關管理組織及人員，負責擬訂、規劃、督導及推動安全衛生管理事項，並指導有關部門實施。本公司亦設置職業安全衛生委員會，勞工代表占所有委員人數超過 1/3。本公司不斷改善職業安全衛生管理績效，除進行人員訓練、各項職安作業程序更新，並持續與員工及員工代表溝通、諮詢及討論。業於 2019 年 9 月獲得第三方驗證機構 DNV GL 頒發國際職業安全衛生管理系統標準 ISO45001 證書，以及臺灣職業安全衛生管理系統 TOSHMS(CNS45001) 證書。取得上述國際及臺灣管理系統認證，代表本公司對於遵守國際標準要求及建立一個安全及健康的職場的承諾。

相關細節，請見以下連結：

https://www.yangming.com/About_Us/ISO_Management/Safety_and_Health_Management.aspx



ISO45001 證書



總公司 TOSHMS 中文證書

5.4.3 健康管理與健康照護

陽明海運照顧員工健康措施如下：

項次	項目	說明
1	到院健康檢查	本公司提供員工兩年一次健康檢查，頻率優於法令規定。本公司 2019 年度辦理全體岸勤員工健康檢查，共完成 1,092 人次檢查。
2	建構緊急醫療救護機制	於本公司臺灣地區 6 個職場設置傻瓜電擊器 (AED)，如有緊急突發健康狀況發生便能給予即時救助。
3	聘僱醫師及護理師	本公司依法令規定聘僱醫師及護理師，辦理健康諮詢、健康管理、健康風險評估及健康促進活動。2019 年全公司共完成健康諮詢 1,059 人次。
4	健康講座	本公司邀請相關領域的專家舉辦健康安全講座，提供正確的健康與醫療知識，2019 年各職場共辦理完成 23 場次健康講座，參與同仁 900 人次。
5	健康促進活動	2019 年辦理體重控制班，參加人數 71 人。
6	推動員工協助方案	辦理員工協助方案 (EAPs)，提供同仁心理、情緒、法律、健康等問題諮詢管道，2019 年共提供同仁初步諮詢服務 44 人次，專家諮詢服務 7 人次。使用滿意度方面，平均滿意度為 5.6 分 (滿意度 6 分)。
7	辦理員工紓壓按摩	委託基隆市啟明關懷弱勢協會服務總公司員工按摩紓壓，舒緩肩頸痠痛，員工反應熱烈都很積極參與，一方面照顧弱勢團體，一方面藉此體恤員工工作之辛勞。2019 年度總計提供 4,130 人次按摩服務。
8	健康知識宣導	利用 email 及陽明月刊不定期將健康資訊分享給同仁，提昇同仁健康新知及自我健康管理做法。
9	遠端醫療諮詢服務	船上一旦發生重大船員傷病，船長或幹部需要岸端醫療諮詢，經由傳真醫療諮詢書至衛福部基隆醫院急診室後，醫師根據船上現有醫療資源提供書面診察建議，船員傷病及送岸就醫前的緊急醫療可先依照諮詢書指示處理，讓船員健康照護獲得保障。2019 年船上遠端醫療諮詢服務共計 17 次。



臨場服務醫師人因工程走動式服務



急救人員在職訓練 CPR+AED 現場實地演練 (法令要求在職訓練 3 年實施 3 小時)



戒菸班實施肺活量檢測活動



公司大力推廣母性保護措施並致贈懷孕員工有機六層紗毛毯



口腔癌篩檢活動



5.4.4 公司緊急應變措施

為提升員工緊急應變能力，發生災害時能有效處置，避免災害繼續擴大蔓延，並落實推動火場安全管理機制，本公司緊急應變相關演練包括防颱演練、危險品洩露演練、消防演練、防水閘門防洪泵操作演練、侷限空間緊急應變演練等。希望藉由各種演練，讓所有人員熟悉管理機制，保障全體人員之生命安全及降低財物損失。

七堵大樓火災搶救模擬演練

消防局提醒，唯有全體員工平時落實緊急應變訓練，火災發生時才能有效地進行初期自救，降低災害擴大及人員傷亡，同時強化場所「自我財產自我保護」觀念；期望藉由定期演練，能讓所有人員熟悉火場安全管理機制，保障全體人員之生命安全及降低財物之損失。

本公司七堵大樓為高層建築物，依消防法規定，係屬應設消防安全設備之乙類場所，為落實消防安全設備之維護管理，每月均委託專業機構定期維護檢修消防安全設備。另依規定於每年申報規定期限前製作「消防安全設備檢修申報書」，向消防主管機關提出申報。為落實平時之火災預防，盱衡本場所之使用特性、防火避難設施、燃氣設備及消防安全設備之設置等情形，實施預防管理編組，並藉由每半年之消防演練向同仁進行宣導及演訓，期使人人均能擔負防災救災之責任。



七堵大樓火災搶救模擬演練

5.5 員工權益與福利

陽明海運堅信員工是公司最寶貴的資產，為了使員工發揮潛能，展現高工作品質，我們在符合法令規定或符合履行船員團體協約要求下，提供岸勤及海勤人員合理薪酬、完善福利制度來照顧我們的員工，並結合公司營運目標與個人績效表現給予獎勵，以吸引、留任優秀人才。本公司遵守勞動基準法之規定，維持和諧的勞資關係。

5.5.1 工作時間

公司之工作時間、休息、休假及加班等相關規定均符合勞動法令規定。

5.5.2 員工福利措施

本公司整體薪酬，秉持同工同酬的精神，基層人員的起薪無性別差異。陽明公司員工基本起薪 NTD 32,000(臺灣基本起薪 NTD23,100)。非擔任主管職務之全時員工薪資資訊亦依規定按時於公開資訊觀站公告 (<https://mops.twse.com.tw/mops/web/t100sb15>)。

非擔任主管職務之全時員工薪資資訊

(單位：新台幣千元)

項目	2018 年	2019 年	與前一年度差異 (%)	說明
非主管全時 員工人數	1,480	1,485	0.34%	
薪資平均數	994	1,037	4.33%	
薪資中位數	NA	914	NA	2020 年 4 月底申報首次適用

本公司提供福利項目說明如下：

1. 福利金提撥	依營業收入千分之 0.6 提撥福利金，並按月依員工薪資千分之 5 代為扣繳福利金，交由職工福利委員會辦理各項福利業務。
2. 有薪事病假	岸勤人員除按勞基法規定給假外，每年另提供五天的給薪事病假，方便同仁有請假需求時，可彈性安排。 海勤人員因業務特殊，相關休假遵循船員法規定辦理。
3. 退休保障	依據「勞動基準法」及「勞工退休金條例」訂定員工退休撫卹辦法，每月皆依規定提撥退休金至指定帳戶，保障員工退休金的提撥及給付，進一步鼓勵同仁在公司長期的服務與投入。
4. 持股信託	公司提供 30% 補助，鼓勵全體員工參加持股信託，購買公司股票。
5. 保險	勞工保險、全民健保及國內外團體商務旅行平安保險。
6. 健康照護與促進	提供優質健康檢查，頻率優於法令規定。由專業人員定期提供正確的健康與醫療知識，並舉辦健康講座與活動。相關內容可見 5.4.3 說明。
7. 各類補助費	2019 年補助項目；參與 / 受惠人次；投入 / 補助金額 生日禮金；1,899 人；3,798(千元) 結婚禮金；36 人；180(千元) 退休慰問金；50 人；500(千元) 住院慰問金；99 人次；200(千元) 生育補助；59 人；295(千元) 員工子女教育補助 (每年 2 次) 1,016 人次；4,351(千元) 員工子女績優獎學金 (每年 2 次)；136 人次；650(千元)
8. 結婚金飾	為增進同仁家庭和諧幸福，每年辦理職工結婚四十、三十、二十、十周年紀念活動，致贈每戶金飾乙只，並分六錢、五錢、四錢、三錢為原則。2019 年共計 70 人領取。
9. 社團	目前有 30 個社團，包括桌球、羽球、高爾夫球、排球、網球、籃球、游泳、保齡球、攝影、有氧舞蹈、瑜珈、桌遊等。
10. 健行活動	舉辦年度健行活動，邀請岸勤 / 海勤同仁及其眷屬，以及退休員工同樂，並舉辦抽獎活動，健全身心且聯絡情感。
11. 托兒措施	與合法連鎖托兒服務機構合作，簽訂托育服務，提供同仁托育服務優惠，符合性別工作平等法之規定。

5.5.3 結社自由

陽明海運企業工會已成立超過 21 年，員工可依個人意願參加或退出，2019 年底統計，工會參與度有 75.5%。本公司目前勞資關係和諧，目前並未訂有團體協約。



5.6 暢通的溝通管道

身為國際性的海運公司，將資訊即時、正確的傳達給各地同仁是必要的。而協助各地員工迅速解決工作上之需求，也是公司責無旁貸的責任。除了日常工作的即時溝通外，公司不定期舉辦員工意見調查、滿意度調查、發行陽明月刊或直接面談，傾聽並回應員工意見及聲音，以提昇管理效益。另為確保勞資溝通管道暢通，自 2019 年 1 月起，共計召開 4 次勞資會議，每季召開 1 次，爾後持續每季定期召開。

另為增進團隊和諧、保障員工權益，協助員工解決人資相關問題，公司並設置員工專屬網路信箱：employeebox@yangming.com，員工對於人資事項可建議、詢問、投訴至本信箱，信箱僅限專責單位主管或指定之負責人可進入處理，所以過程均機密處理。



5.7 社區融合

陽明海運結合本身的海運專業與提昇社會人文精神涵養之理念，推展海洋文化事業，設立「財團法人陽明海運文化基金會」，2004 年於基隆成立之「陽明海洋文化藝術館」及 2007 年於旗津地區設立之「陽明高雄海洋探索館」，策劃各種海洋文化特展與活動，積極推廣以社會普遍參與為主軸的在地文化教育，在各項特展、藝文活動、課程、工作坊的推廣上，皆獲得好評。「陽明高雄海洋探索館」因配合未來策略規劃，於 2019 年 12 月起停止營運。



高雄海洋探索館停止營運

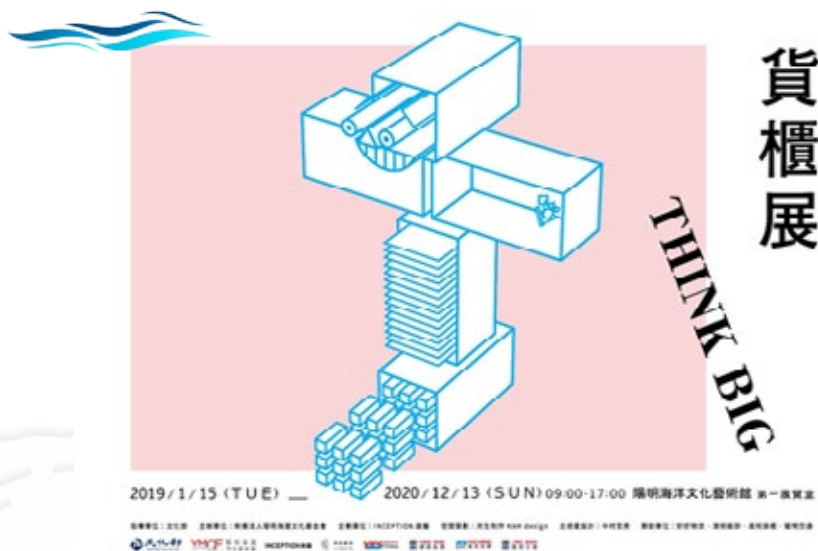
財團法人陽明海運文化基金會（下稱“陽明文化基金會”）營運之「陽明高雄海洋探索館」因配合未來策略規劃，於 2019 年 12 月起停止營運，在南臺灣寫下完美的篇章。

陽明高雄海洋探索館自開幕經營以來，長期用心於在地耕耘，曾於高雄市各國小舉辦行動博物館的巡迴展，也於館內設置海洋講堂、辦理漁村文化體驗、親子 DIY 等多樣與海洋教育有關的活動，收到許多美好的迴響。多年來也邀請國小以下學童免費參觀館舍，讓學童們能更接近海洋，了解各種面貌的海洋風情。歷經 12 年在地經營，陽明高雄海洋探索館累積舉辦超過 235 場活動、策劃 19 檔專題展覽，吸引超過 85 萬人次參訪，成功轉型為高雄旗津地區具有文化指標意義的民營館舍，在舉辦文化特展之餘，也為旗津帶來不少遊客人氣。

陽明文化基金會感謝所有曾經來訪「陽明高雄海洋探索館」的朋友及孩童，彼此告別但已經留下精采的回憶。位於基隆的陽明海洋文化藝術館仍將持續傳承推廣海洋文化的公益使命，為地方海洋教育盡上一己之力。

5.7.1 辦理海洋文化特展與活動

陽明海洋文化藝術館 - 貨櫃展 Think Big



此項展兩特色為結合航運專業，由 INCEPTION 啟藝文創企畫，主視覺邀請設計師中村至男操刀設計，以 THINK BIG 的「設計」觀點，重新解構「貨櫃」在日常、未來及海運的重要性！展覽也邀請 8 名從事平面設計、插畫、金工創作、拼貼藝術、3D 列印、印刷及建築設計的臺灣新生代藝術家，聯合展出。

隨著運輸革新拉近國與國之間的距離，「海運」成為國際間交換物資的主要方式，而「貨櫃」在其中擔任不可或缺的要角。這一個個方正的鐵盒子，乘載著來自世界各地的貨品，日以繼夜地在海上航行，為的就是將阿拉斯加的新鮮鱈魚送進你的碗裡，將越南製造的衣物送進你的衣櫃，將臺灣製造的電腦送到歐洲的商場；細數生活中的一磚一瓦、一景一物，近乎所有物件都是經由海上而來，從貨櫃而出。

貨櫃除了裝載外，有沒有其他可能？在這裡，除了帶你認識貨櫃的來龍去脈，更邀你一起轉轉腦袋，拆解、重組這些鐵盒子，看見它們的無限潛能，不只 THINK，還要 THINK BIG！



5.7.2 2019 年整年活動項目

1 月、2 月

- 貨櫃展 Think Big (OCAM)
- 海海人生 - 運輸文藝復興特展 (OCAM)
- 海帶特展 Super Seaweed (MOME)
- 春節「豬年鴻運到·筊筊好運到」迎春活動 (MOME)



3 月、4 月

- 靠！海海市集 (OCAM)
- 2019 基隆童話藝術節 (OCAM)
- 貨櫃屋打卡拍照活動 (OCAM)
- 交旅處合作 / 基隆借問站 (OCAM)

註：2019 基隆童話藝術節 (2019.04.04-04.07) 本公司共有員工共計 21 人參與義工活動

5 月、6 月

- 2019 海上漂浮屋創客競賽、成果展 (OCAM)
- 小米酒故事展 - 你把我們放在心上 (OCAM)
- 2019 暑假工作坊 (OCAM)
- 「海洋小管家」環境教育體驗活動 (MOME)



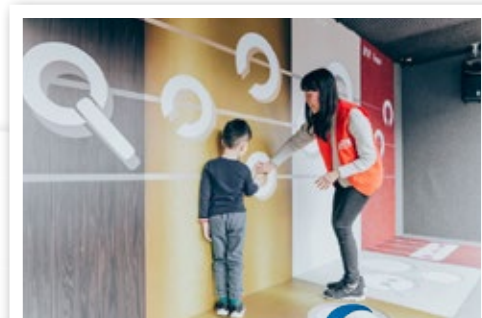
7 月、8 月

- 海海人生市集 (每月辦理) (OCAM)
- 「海洋小學堂」海帶特展與捕蟹體驗 (MOME)
- 「戀戀高雄港」團體遊港遊程 (MOME)
- 高雄瘋藝夏 (MOME)



9 月、10 月

- 2019 大海之聲系列講座 (OCAM)
- 萬聖節踩街活動 (OCAM)
- 與海共生特展 - 信號旗的密碼 (OCAM)



11 月、12 月

- 基隆港幼童繪本徵件 (OCAM)
- 海上搜救海洋委員會 (OCAM)
- 與雪人喝咖啡·過聖誕！ (OCAM)
- Maker 製造動力船課程 x Scratch 程式設計課 (OCAM)
- 甜點課 / 暖心小時光 (OCAM)
- 學習型城市 - 走讀活動 (OCAM)

陽明海洋文化藝術館 (活動項目及參與人數)

活動名稱	活動時間	參與人數	投入新台幣金額 (含政府補助)	參與對象
貨櫃展 Think Big	2019.01.15-2020.12.13	14,194 人次	300 萬	全民
海海人生 - 運輸文藝復興特展	2019.01.15-2019.12.31	14,194 人次	50 萬	全民
靠！海海市集	2019.02.10	90 人次	0(搭配海海人生特展)	全民
2019 基隆童話藝術節	2019.04.04-2019.04.07	308,628 人次	270 萬	基隆市民
貨櫃屋打卡拍照活動 (臉書平台活動)	2019.01.15-2019.03.31	37,146 人次	9,000 元	全民
借問站小雞雨衣行銷活動	2019.02.01-2019.03.31	29 人	0(搭配基隆市政府活動)	全民
2019 海上漂浮屋創客競賽活動	教師研習： 2019.01.23(國小組) 2019.01.24(國中組) 決賽 :2019.05.18	160 人	75 萬	基隆市國中小學生
小米酒故事展 - 你把我放在心上	2019.06.07-2019.07.06	178 人	25 萬	全民
小米酒故事展 - 你把我放在心上 (工作坊)	2019.06.07-2019.08.25	867 人		18 歲以上
2019 暑假工作坊	2019.07.20-2019.08.17	30 人	6,000 元	親子
海海人生市集	2019 每月第二週六日	400 人次	5 萬	全民
2019 大海之聲系列講座 (5 場)	2019.09.21-2019.10.26	146 人	0(與海洋大學共同辦理)	全民
萬聖節踩街活動	2019.10.03-2019.10.28	150 人	3,000 元	親子
與海共生特展 - 信號旗的秘密	2019.10.03-2019.10.28	241 人次	0(協作平台共同辦理)	全民
基隆港幼童繪本徵件	2019.09.01-2019.10.31	36 件作品	徵件計畫 30 萬、推廣計畫 30 萬	18 歲以上
海上搜救海洋委員會	2019.11.07 2019.11.08 2019.11.15 2019.11.20 2019.11.21	280 人	10 萬	全民
與雪人喝咖啡 · 過聖誕！	2019.12.10-2020.01.05	200 人	5 萬	全民
Maker 製造動力船課程 x Scratch 程式設計課	2019.09-2019.12	166 人	0	親子
甜點課 / 暖心小時光	2019.09-2019.12	156 人	25,900 元	親子
學習型城市 - 走讀活動	2019.10.01-2019.11.31	320 人	20 萬	北北基國小學生
2019 年辦理遊港船活動	2019 整年	1,637 人	0(船商贊助)	全民

高雄海洋探索館 (活動項目及參與人數)

活動名稱	活動時間	參與人數	投入新台幣金額 (含政府補助)	參與對象
海帶特展 Super Seaweed	2019.01.01-2019.11.30	37,841 人次	150 萬	全民
春節「豬年鴻運到·筊筊好運到」迎春活動	2019.02.06-2019.02.08	1,726 人次	3 萬	全民
「海洋小管家」環境教育體驗活動	2019.06.05-2019.06.09	212 人	30 萬	親子
「海洋小學堂」海帶特展與捕蟹體驗 (16 場)	2019.06 月 -2019.11 月	875 人	1 萬	親子
「戀戀高雄港」團體遊港遊程 (3 團)	2019 年 1-6 月	95 人	1 萬 5	團體
高雄瘋藝夏	2019.08.06	253 人次	0	全民



2020 規劃

計畫名稱	計畫種類	計畫目標	計畫實施內容	預定期程	實施方式	預估活動場次	預估人數	預期效益
1 運輸的文藝復興特展 - 2019 貨櫃展 -Think Big	<input checked="" type="checkbox"/> 常態性 <input type="checkbox"/> 系列性	以貨櫃作為媒介，講述臺灣經濟、基隆文化、日常生活。	貨櫃，承載了臺灣經濟發展、民生物資，更是基隆在地最常見的巨大風景。從歷史到現代，從大經濟到小消費，貨櫃不只是裝貨，更裝了許多人的夢想與生活。	2019/01/15~2020/12/09	展演	1	20,000	認識臺灣貨櫃運輸發展。
					推廣宣傳	3	300	
2 歷史建築與航運展	<input checked="" type="checkbox"/> 常態性 <input type="checkbox"/> 系列性	回溯歷史建築物的核心價值並建立地方航運產業知識庫。	講述「建築物歷史」、「航運文化」重新連結歷史建築、港口與運輸的關係。	2019/11-2020/12/10	展演	1	20,000	保存基隆文化、航運歷史價值。
3 基隆童話藝術節 - Color Keelung 藝術共創	<input type="checkbox"/> 常態性 <input checked="" type="checkbox"/> 系列性	共創基隆港大型地景藝術，市民集體創作及歷史蒐集。	透過市民共創藝術裝置、照片徵集、市集活動等，創造基隆港城市的色彩風景。	2020/4-2020/5	推廣宣傳	1	50,000	活絡地文化特質、提升市民藝術文化素養
4 海上漂浮屋 - 漂浮貨櫃宅創客競賽	<input type="checkbox"/> 常態性 <input checked="" type="checkbox"/> 系列性	結合環境教育議題、貨櫃再利用，討論氣候變遷下的未來居住方案。	發展教師研習課程結合創客程式能力，並討論環境改變下的未來居住方案。以競賽方式邀請基隆各校參加。決賽後得獎作品巡迴。	2020/1~2020/05	研習研討	2	200	推廣環境保育概念
					競賽	1	200	
5 基隆港幼童繪本徵選	<input type="checkbox"/> 常態性 <input checked="" type="checkbox"/> 系列性	運用繪本徵選、出版推廣，保存引導幼童了解家鄉特色：基隆港。	針對主題適宜年齡 5~9 歲幼童閱讀之繪本創作，均可報名參加徵選。初選審查→複選面談→得獎公布→繪本創作→出版推廣→新書發表會	2019/9~2020/12	競賽	1	35	認識基隆港
					獎助補助	1	1	
					推廣宣傳	5	100	

附錄一 CO₂ 及 SO_x 排放第三方驗證報告

DNV·GL

INDEPENDENT ASSURANCE STATEMENT

Statement No.: 00005-2020-AG-TWN
Issued date: 10 March, 2020
Page 1 of 2

This is to verify the reported Clean Cargo Working Group (CCWG) CO₂ and SO_x data submission (2019) of


YANG MING MARINE TRANSPORT CORP.

Scope of Verification
DNV GL Business Assurance (hereafter "DNV GL") has been commissioned by YANG MING MARINE TRANSPORT CORP. (hereafter "YM") to perform a verification of the reported data of the reported Clean Cargo Working Group (hereafter "CCWG") CO₂ and SO_x data submission for the year ended of 31st Dec., 2019 (hereafter "the Reported Data" or "the Data Submission").

Verification Criteria and GHG Programme
The verification was performed on the basis of CCWG's assurance methodology "Procedure and guidance for verifying the CO₂ and SO_x emissions data submission Version 3.0", which is based on BSR's professional experience, as well as criteria given to provide for consistent GHG emission identification, calculation, monitoring and reporting.
The verification was conducted in accordance with recognized international standards in this area, in particular ISO 14064-3 "Specification with Guidance for the Validation and Verification of Greenhouse Gas Assertions".

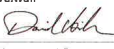
Verification Statement
It is DNV GL's opinion that with limited assurance, on the basis of the verification undertaken, nothing came to our attention to suggest that the Reported Data downloaded in 29th February 2020 does not properly describe YM's adherence to the verification criteria identified as stated above. In terms of reliability of the performance data, nothing came to our attention to suggest that these data have not been properly collated from information reported at operational level, nor that the assumptions used were inappropriate.

For and on behalf of DNV GL Taipei Office
Hsianglin Tim Kuo
CHG Verifier



Place and date:
Taipei, 10 March, 2020

For the issuing office:
DNV GL Business Assurance Co., Ltd.
29/F, No. 293, Sec. 2, Wenhua Rd.,
Banqiao District, New Taipei City 220,
Taiwan



Management Representative

Lack of fulfillment of conditions as set out in the Certification Agreement may render this Certificate invalid. This Verification Opinion is based on the information made available to us and the engagement conditions detailed above. Hence, DNV GL cannot guarantee the accuracy or correctness of the information. DNV GL cannot be held liable by any party relying or acting upon this Verification Opinion.
因本報告所載之資訊未完全符合驗證協議之規定，可能會導致本證書失效。本驗證意見是基於我們所獲得之資訊及驗證協議之條件。因此，DNV GL 不能保證資訊之準確性或正確性。DNV GL 不能對任何依賴或採取行動之人士負責。
DNV ZNATW-OP-F50, Rev.7, 2015-11

DNV·GL

Statement No.: 00005-2020-AG-TWN
Place and date: Taipei, 10 March, 2020
Page 2 of 2

Supplement to Statement

Process and Methodology
The reviews of the Data Submission and the subsequent follow-up interviews have provided DNV GL with sufficient evidence to determine the fulfilment of stated criteria. The verification process including,

- Desk review: Initial review of data submitted in the CCWG Turnkey system and supporting documentation, including completeness check and review of the methodology used.
- Office audit:
 - Review of monitoring and reporting processes,
 - interview with personnel responsible for the aggregation and submission of CO₂ and SO_x emissions data and qualitative information, and sampling of historical data.
 - Verify the effective implementation of the system for collecting and reporting emissions data and information for the sampled vessels,
 - Sample vessel emissions data, and
 - Cross-check the data against the carrier database and other supporting documentation made available.

In this stage, DNV GL verified ten (10) sampling vessels within one hundred and two (102) vessels in total.

- Final review and audit report: Final review of data submitted in the Turnkey system after corrections and audit report stating the level of assurance, observations and recommendations.

DNV GL's verification engagements are based on the assumption that the data and information provided by YM as part of review have been provided in good faith. DNV GL expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Statement.

Materiality
YM have established the data collection and aggregation process for the CCWG project. The process to determining the issues that are most relevant to YM for CCWG CO₂ and SO_x data collection and reporting from each vessel. Nothing came to our attention that the Reported Data does not properly.

Completeness
Per CCWG requirement, the Data Submission should cover the full reporting period (1st Jan. to 31st Dec. 2019) and all vessels (owned and chartered) operated by YM, this includes all owned and chartered vessels operated by the carrier for over 90 days during the reporting period. Nothing came to our attention that the Reported Data does not properly.


Accuracy and Reliability
The Company has developed the data flow for capturing and reporting CCWG Data Submission. Some errors or omissions of the data identified during the verification process have been corrected. In accordance with limited level assurance requirements, we conclude that no systematic errors were detected which causes us to believe that the specified data and information presented in the Data Submission is not reliable.

Verification Opinion

Verified without Qualification
 Verified with Qualification, explain Qualifications:
 Unable to Verify

Lack of fulfillment of conditions as set out in the Certification Agreement may render this Certificate invalid. This Verification Opinion is based on the information made available to us and the engagement conditions detailed above. Hence, DNV GL cannot guarantee the accuracy or correctness of the information. DNV GL cannot be held liable by any party relying or acting upon this Verification Opinion.
因本報告所載之資訊未完全符合驗證協議之規定，可能會導致本證書失效。本驗證意見是基於我們所獲得之資訊及驗證協議之條件。因此，DNV GL 不能保證資訊之準確性或正確性。DNV GL 不能對任何依賴或採取行動之人士負責。
DNV ZNATW-OP-F50, Rev.7, 2015-11

附錄二 企業社會責任報告驗證



Independent assurance statement

Scope and approach

Yang Ming Marine Transport Corporation ('Yang Ming' or 'the Company') commissioned DNV GL Business Assurance Taiwan ("DNV GL") to undertake independent assurance of the 2020 Corporate Social Responsibility Report (the "Report") for the year ended 31 December 2019.

We performed our work using DNV GL's assurance methodology VeriSustain™¹, which is based on our professional experience, international assurance best practice including International Standard on Assurance Engagements 3000 (ISAE 3000) and the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards.

We understand that the reported financial data and information are based on data from Yang Ming Annual Report and Accounts, which are subject to a separate independent audit process. The review of financial data taken from the Annual Report and Accounts is not within the scope of our work.

We planned and performed our work to obtain the evidence we considered necessary to provide a basis for our assurance opinion. We are providing the evaluation of reporting principles and selected performance information with a Moderate level of assurance, according to the DNV GL VeriSustain™.

Responsibilities of the Directors of Yang Ming Marine Transport Corporation and of the assurance providers

The Directors of YANG MING have sole responsibility for the preparation of the Report. In performing our assurance work, our responsibility is to the management of YANG MING; however, our statement represents our independent opinion and is intended to inform all of YANG MING stakeholders. DNV GL was not involved in the preparation of any statements or data included in the Report except for this Assurance Statement.

DNV GL provides a range of other services to Yang Ming, none of which constitute a conflict of interest with this assurance work. This is the 4th year that we have provided assurance.

DNV GL's assurance engagements are based on the assumption that the data and information provided by the client to us as part of our review have been provided in good faith. DNV GL expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Assurance Statement.


Basis of our opinion

A multi-disciplinary team of sustainability and assurance specialists performed work at headquarters and site level. We undertook the following activities:

- Review of the current corporate responsibility issues that could affect YANG MING and are of interest to stakeholders;
- Review of YANG MING's approach to stakeholder engagement and recent outputs;
- Review of information provided to us by YANG MING on its reporting and management processes relating to the Principles;
- Interviews with selected Directors and senior managers responsible for management of corporate responsibility issues and review of selected evidence to support issues discussed;
- Site visits to the HQ to review process and systems for preparing site level corporate responsibility data and implementation of corporate responsibility strategy;
- Review of supporting evidence for key claims and 2019 data in the report. Our checking processes were prioritised according to materiality and we based our prioritisation on the materiality of issues at a consolidated corporate level;
- Review of the processes for gathering and consolidating the specified performance data and, for a sample, checking the data consolidation. Where financial data had been checked by another third party, and, where data of ships' Green House Gases Emission has been verified by DNV GL, we tested transposition from these sources to the report.
- An independent assessment of Yang Ming reporting against the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards (Core Option).
- The verification was conducted based only on the Chinese version Report.

Opinion

¹ The VeriSustain protocol is available on dnvgl.com



On the basis of the work undertaken, nothing came to our attention to suggest that the Report does not properly describe Yang Ming adherence to the Principles. In terms of reliability of the performance data, in accordance with Moderate level assurance requirements, nothing came to our attention to suggest that these data have not been properly collated from information reported at operational level, nor that the assumptions used were inappropriate.

Observations

Without affecting our assurance opinion we also provide the following observations.

- The management approach can be improved by involving with clearer and consistent strategies in each significant topic. It is suggested to establish specific objectives/ targets from short terms to long terms for continuous performance improvement.
- The process of stakeholder engagement could be improved. The methodology of determination of stakeholders, engagement topics and communication process should be established and maintained.
- This is the first year that Yang Ming applied the frameworks provided by Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Followings are the areas that need improvement:
 - consider longer-term strategies and most efficient allocation of capital in light of the potential financial impacts of climate change;
 - resilience strategy, taking into consideration a transition to a lower-carbon economy consistent with a 2°C or lower scenario, and scenarios consistent with increased physical climate-related risks.
- Improving the data gathering process to cover all impact boundaries of significant topics for continual reporting.

Stakeholder Inclusiveness

The Company has identified the expectations of stakeholders through internal mechanisms in dialogue with different groups of stakeholders. The stakeholder concerns are well identified and documented. The significant CSR issues identified through this process are reflected in the Report.

Sustainability Context

Corporate Social Responsibility Report provides an accurate and fair representation of the level of implementation of related Corporate Social Responsibility (CSR) policies, and meets the content requirements of the GRI Standards.

Materiality

The process developed internally has not missed out any significant, known material issues, and these issues are fairly covered in the Report. A methodology has been developed to evaluate the priority of these issues.


Completeness

The Report covers performance data against the GRI Standards core indicators that are material within the Company's reporting boundary. The information in the Report includes the company's most significant initiatives or events that occurred in the reporting period.


Accuracy and Reliability

The Company has developed the data flow for capturing and reporting its CSR performance. In accordance with Moderate level assurance requirements, we conclude that no systematic errors were detected which causes us to believe that the specified CSR data and information presented in the Report is not reliable.

For and on behalf of DNV GL Taiwan
Date: 26 MAY 2020



Johnny Wu
Lead Verifier
DNV GL – Business Assurance Taiwan
Statement Number: 00006-2020-ACSR-TWN



David Hsieh
Sustainability Service Manager,
Greater China

DNV GL Business Assurance Taiwan is part of DNV GL – Business Assurance, a global provider of certification, verification, assessment and training services, helping customers to build sustainable business performance. www.dnvgl.com

附錄三 全球永續性報告指標 GRI (Global Report Initiative) Standard 對照表

GRI 準則編號	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 102	一般揭露	102-01	組織名稱	1.1 公司綜覽	P.04
GRI 102	一般揭露	102-02	活動、品牌、產品與服務	1.1 公司綜覽	P.04
GRI 102	一般揭露	102-03	總部位置	1.1 公司綜覽	P.04
GRI 102	一般揭露	102-04	營運據點	1.1 公司綜覽	P.04
GRI 102	一般揭露	102-05	所有權與法律形式	1.1 公司綜覽 1.3 股權結構與財務績效	P.04 P.06
GRI 102	一般揭露	102-06	提供服務的市場	1.2 業務計畫	P.05
GRI 102	一般揭露	102-07	組織規模	1.1 公司綜覽 1.2 業務計畫 1.3 股權結構與財務績效 5.1 員工僱用狀況	P.04 P.05 P.06 P.43
GRI 102	一般揭露	102-08	員工與其他工作者的資訊	5.1 員工僱用狀況	P.43
GRI 102	一般揭露	102-09	供應鏈	1.6 供應鏈與供應商管理	P.12
GRI 102	一般揭露	102-10	組織與其供應鏈的重大改變	編輯原則 - 報告範圍與概況	P.01
GRI 102	一般揭露	102-11	預警原則或方針	4.1 管理範疇	P.32
GRI 102	一般揭露	102-12	外部倡議	2.4 參與的組織與身份	P.18
GRI 102	一般揭露	102-13	公協會的會員資格	2.4 參與的組織與身份	P.18
GRI 102	一般揭露	102-14	決策者的聲明	經營者的理念與願景	P.02
GRI 102	一般揭露	102-15	關鍵衝擊、風險及機會	經營者的理念與願景 1.4 未來營運規劃	P.02 P.07
GRI 102	一般揭露	102-16	價值、原則、標準及行為規範	1.1 公司綜覽 1.6.1 供應商管理 3.3 重視誠信道德及防範內交易	P.04 P.12 P.29
GRI 102	一般揭露	102-18	治理結構	2.2 永續發展分工 3.1 治理架構	P.16 P.28

GRI 準則編號	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 102	一般揭露	102-21	與利害關係人諮商經濟、環境和社會主題	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.20
GRI 102	一般揭露	102-40	利害關係人團體	2.6 鑑別利害關係人與溝通 2.6.1 2019 年永續發展重大議題	P.20 P.22
GRI 102	一般揭露	102-41	團體協約	5.5.3 結社自由	P.57
GRI 102	一般揭露	102-42	鑑別與選擇利害關係人	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.20
GRI 102	一般揭露	102-43	與利害關係人溝通的方針	2.3 CSR 內化與溝通 2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.17 P.20
GRI 102	一般揭露	102-44	提出之關鍵主題與關注事項	2.6 鑑別利害關係人與溝通 3.6 提升資訊透明度	P.20 P.31
GRI 102	一般揭露	102-45	合併財務報表中所包含的實體	編輯原則 - 報告範圍與概況 1.3 股權結構與財務績效	P.01 P.06
GRI 102	一般揭露	102-46	界定報告書內容與主題邊界	編輯原則 2.6.1 2019 年永續發展重大議題	P.01 P.22
GRI 102	一般揭露	102-47	重大主題表列	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.20
GRI 102	一般揭露	102-48	資訊並無重編	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-49	報導改變	2.6.1 2019 年永續發展重大議題	P.22
GRI 102	一般揭露	102-50	報導期間	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-51	上一次報告書的日期	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-52	報導週期	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-53	可回答報告書相關問題的聯絡人	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-54	依循 GRI 準則報導的宣告	編輯原則	P.01
GRI 102	一般揭露	102-55	GRI 內容索引	附錄三	P.66
GRI 102	一般揭露	102-56	外部保證 / 確信	編輯原則	P.01

GRI 準則編號	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 103	管理方針	103-2	管理方針及其要素	經營者的理念與願景	P.02
				1.2 業務計畫	P.05
				1.4 未來營運規劃	P.07
				1.5 客戶服務	P.08
				2.1 短中長期永續發展策略	P.15
				2.2 永續發展分工	P.16
				2.3 CSR 內化與溝通	P.17
				3.1 公司治理藍圖與實績	P.28
				3.5 風險管理	P.30
				4.1 管理範疇	P.32
				4.2 節能減碳	P.34
GRI 200 經濟					
GRI 201	經濟績效	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	1.3 股權結構與財務績效	P.06
GRI 201	經濟績效	201-2	氣候變遷所產生的財務影響及其它風險與機會	3.5 風險管理 4.1 管理範疇	P.30 P.32
GRI 300 環境					
GRI 302	能源	302-4	減少能源消耗	4.1 管理範疇 4.2 節能減碳	P.32 P.34
GRI 302	能源	302-5	降低服務的能源需求	4.1 管理範疇 4.2 節能減碳	P.32 P.34
GRI 305	排放	305-1	直接 (範疇一) 溫室氣體排放	4.1 管理範疇 4.2 節能減碳 4.3 降低空污排放量	P.32 P.34 P.37
GRI 305	排放	305-5	溫室氣體排放減量	4.1 管理範疇 4.2 節能減碳 4.3 降低空污排放量	P.32 P.34 P.37
GRI 305	排放	305-7	氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx) 及其他重大的氣體排放	4.3 降低空污排放量	P.37
GRI 306	廢污水和廢棄物	306-2	按類別及處置方法劃分的廢棄物	4.4 防止海水污染控管作業	P.38
GRI 307	有關環境保護的法規遵循	307-1	遵循環保法規	4.1 管理範疇	P.32

GRI 準則編號	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 400 社會					
GRI 401	勞雇關係	401-1	新進員工和離職員工	5.1 員工僱用狀況	P.43
GRI 401	勞雇關係	401-2	提供給全職員工的福利	5.5 員工權益與福利	P.56
GRI 401	勞雇關係	401-3	育嬰假	5.1 員工僱用狀況	P.43
GRI 403	職業安全衛生	403-1	由勞資共同組成正式的安全衛生委員會中的工作者代表	5.4 職業安全衛生	P.52
GRI 404	訓練與教育	404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	5.2 員工學習	P.47
GRI 412	人權評估	412-2	人權政策	經營者的理念與願景	P.02
GRI 417	行銷與標示	417-1	產品和服務資訊與標示的要求	1.5 客戶服務 1.6 供應鏈與供應商管理 2.4 參與的組織與身份 4.1 管理範疇	P.08 P.12 P.18 P.32
GRI 417	行銷與標示	417-2	遵循服務之資訊與標示相關法規的事件	1.6 供應鏈與供應商管理 4.1 管理範疇	P.12 P.32
GRI 419	社會經濟法規遵循	419-1	遵循社會與經濟領域之法律和規定	3.5 風險管理 5.5 員工權益與福利 5.6 暢通的溝通管道	P.30 P.56 P.57

註：藍色文字表示本次重大主題