

「參與依災害防救法所定災害之救災及災後復原重建工作且工作具有高度危險性人員」投保額外保險通案標準表(空難部分)

修正對照表

| 修正規定 | | | | | 現行規定 | | | | | 說明 |
|--------|------|--|---|-----------------------------|--------|------|---|---|-----------------------------|--|
| 中央主管機關 | 災害種類 | 工作範圍 | 工作性質 | 投保時機及期間 | 中央主管機關 | 災害種類 | 工作範圍 | 工作性質 | 投保時機及期間 | |
| 交通部 | 空難 | <p>一、指揮官：</p> <p>(一) 於災害現場指導、協調或指揮相關救災及災情蒐集與聯絡事宜。</p> <p>(二) 督導空難之災後復原相關作業。</p> <p>二、消防、救護人員：</p> <p>(一) 航空器災害搶救及災後復原重建相關作業。</p> <p>(二) 因空難致機場區各建築物發生火災之搶救作業。</p> <p>(三) 機場旅客及工作人員傷病之緊急救護與送醫作業。</p> <p>(四) 因空難致機場週遭發生車禍消救及現場污染清理作業。</p> <p>三、蒐證、調查人員： <u>災害發生後，進行勘察或協助蒐證、調查事宜。</u></p> | <p>一、於空難現場指揮調度時，因接近失事現場，易受瞬間上昇數百度℃以上之燃油及爆炸事件波及，危及生命安全。</p> <p>二、航機結構不耐高溫，亦無法承受高速撞擊，機身合金易因燃燒而熔化變形，可能於瞬間爆炸，加上機艙內空間窄小，行走困難，搶救行動不易，更易因回火等因素致使第一線救援之消防人員脫身不易，易陷身火場，有立即危害生命之危險。</p> <p>三、於濃煙、可燃性及毒性氣體籠罩密閉空間指揮、執行救災，確具高度危險性。</p> <p>四、於空難現場指揮、執行各項緊急救護及災後清理、善後復原作業時，易受到各式病菌感染危及生命。</p> <p>五、<u>空難現場所在地之多變性及氣候不可預測性提高蒐證及調查任務執行風險，如事故現場殘骸之爆裂物、在偏遠山區或海上作業，可能必須通過崎嶇山路、湍急溪流，面臨陌生險峻之環境；此外，事故現場可能存有血媒</u></p> | 無法預測之災害：自災害發生時起投保至任務執行完竣時止。 | 交通部 | 空難 | <p>一、指揮官：</p> <p>(一) 於災害現場指導、協調或指揮相關救災及災情蒐集與聯絡事宜。</p> <p>(二) 督導空難之災後復原相關作業。</p> <p>二、消防、救護人員：</p> <p>(一) 航空器災害搶救及災後復原重建相關作業。</p> <p>(二) 因空難致機場區各建築物發生火災之搶救作業。</p> <p>(三) 機場旅客及工作人員傷病之緊急救護與送醫作業。</p> <p>(四) 因空難致機場週遭發生車禍消救及現場污染清理作業。</p> | <p>一、於空難現場指揮調度時，因接近失事現場，易受瞬間上昇數百度℃以上之燃油及爆炸事件波及，危及生命安全。</p> <p>二、航機結構不耐高溫，亦無法承受高速撞擊，機身合金易因燃燒而熔化變形，可能於瞬間爆炸，加上機艙內空間窄小，行走困難，搶救行動不易，更易因回火等因素致使第一線救援之消防人員脫身不易，易陷身火場，有立即危害生命之危險。</p> <p>三、於濃煙、可燃性及毒性氣體籠罩密閉空間指揮、執行救災，確具高度危險性。</p> <p>四、於空難現場指揮、執行各項緊急救護及災後清理、善後復原作業時，易受到各式病菌感染危及生命。</p> | 無法預測之災害：自災害發生時起投保至任務執行完竣時止。 | 除既有之指揮官及消防、救護人員外，同樣於空難現場執行勘察或協助蒐證、調查人員，均為空難災害應變體系成員之一，亦須面臨具相同風險且陌生險峻之現場環境，具有高度危險性，爰增列第三類蒐證、調查人員。 |

| 修正規定 | | | | 現行規定 | | | | | 說明 | |
|--------|------|------|---|---------|--------|------|------|------|----|---------|
| 中央主管機關 | 災害種類 | 工作範圍 | 工作性質 | 投保時機及期間 | 中央主管機關 | 災害種類 | 工作範圍 | 工作性質 | | 投保時機及期間 |
| | | | <u>性病毒，複合材料灰塵或高壓器瓶等危險品，均會危及現場人員之生命安全，亦具高度危險性。</u> | | | | | | | |