

院案件出院後3日內同院所再急診率、同日急診返診比率及急診轉住院暫留急診2日以上案件比率等指標。

- 2、醫療院所別醫療品質資訊：(1)服務類指標（含醫院、西醫診所、牙醫、中醫、透析服務）；(2)疾病類指標（含糖尿病病人糖化血色素(HbA1c)、血脂肪、尿液微量白蛋白檢查執行率等指標）。
- 3、專業醫療服務品質報告：讓民眾及學者專家瞭解整體醫療品質情形及趨勢。

#### 醫療品質資訊公開之網頁查詢範例

步驟一：至健保局全球資訊網 (<http://www.nhi.gov.tw>) 的首頁，將滑鼠游標移至網頁右邊「主題專區」的「醫療品質資訊公開」。

步驟二：「醫療品質資訊公開」主題專區內即可查詢到「民眾關心醫院醫療品質指標」、「醫療院所別醫療品質資訊」及「專業醫療服務品質報告」等資訊。

#### 持續提供兼具民眾需求及實證醫學之資訊

由於「醫療品質」的概念可能因身為醫師、病人或醫療管理者等不同角色而異，可含括多元面向，且醫療品質議題牽涉廣泛，舉凡醫療政策、醫療服務的可近性、效率、醫療品質指標監測的程序與方法、醫療品質保證的所需的要項、醫療的行為、醫病關係、醫療教育、醫療文化等都會影響醫療品質，二代健保後將更重視民眾的意見，以公開兼具民眾需求及實證醫學之醫療品質資訊為目標。

### 扣費義務人於給付時，若因故來不及扣取補充保險費或扣取不足時，應如何補救？

(一)一般情形：扣費義務人若因故未於給付時扣費，或是扣取數不足，可於事後向保險對象追扣，若仍無法於繳納之期限內(給付之次月底前)完成扣費，應先行墊繳，事後再向保險對象追償。

(二)特殊情形：對於僅發放股票股利或現金股利不足以支應當次股票股利應扣取之補充保險費或可扣抵稅額變動致有需補繳或退費情事時，扣費義務人應於次年1月31日前，依規定之格式造冊，彙送健保局辦理收取或退費。

## 二代健保實施前應給付之所得，於二代健保實施後給付者，是否需扣取補充保險費？

補充保險費之扣取係依健保法第31條「給付時」認定所得或收入時點，故二代健保實施前應給付之所得，於二代健保實施後給付，原則上，皆須扣取補充保險費，除因爭議致相關法律權利義務待一定法定

程序確定，遲延至二代健保實施後給付者，經出具司法單位、主管機關、依法成立之調解委員會等單位之裁判書、調解書、仲裁判斷書等正式文書時，得免予扣取補充保險費。

### 保健知識

#### 香蕉共和國

【資料來源：行政院農業委員會】

#### 材料：

香蕉蛋糕一個、香蕉三條、麵粉適量、冰淇淋二球、鮮奶一百西西（慕斯材料：砂糖一百、吉利丁片九公克、鮮奶油二百五十公克）

#### 作法：

將香蕉裹上麵糊過油炸一分鐘，瀝油後置於香蕉蛋糕上，取出冷凍後的冰蕉切片後放置蛋糕上。再製作香蕉慕斯，先將香蕉泥和砂糖加熱煮沸，吉利丁片泡冷水待軟，再將鮮奶油打至七分發，將待軟的吉利丁片加入煮沸的香蕉泥中，待微溫把七分發的鮮奶油拌入均勻既可成香蕉慕斯。再搭配一杯香蕉與冰淇淋、鮮奶打出的香蕉奶昔，一份忘憂午後點心帶您進入甜蜜無憂的香蕉共和國。



#### 評價：

將香蕉融合炸、冰、烤多重元素，在夏天吃起來別具風味，是午茶時最好的良伴，也是聚餐時相當好的夥伴喔。

創力指數十分·活力指數八分·魅力指數八分

## 船員走私毒品，誰來買單？（下）

文：駱仔生

### 四、我的保險會買單嗎？

#### 1. 人員

P & I保險對於人員的保障，通常僅限於民事責任，而且是以船東對該等人員有契約或是法律上的責任/義務。船員走私毒品已經涉及刑事責任；再者，通常船員的僱傭契約也會排除船東此類的責任，因此P & I保險將不會承保船員被抓後所產生的任何費用。相關費用，例如聘請刑事律師、保釋金，食宿交通等，將由船員全部自行承擔。在此有一個重要觀念必須要澄清，P & I保險的對象為船東，而不是船員個人，如前所述，只有船東對船員個人有責任/義務時，保險才會承保。

不過任何保險總有例外，如果船員真的是遭他人誣陷，而在海關/權責機關展開調查期間，船員的供詞將會影響到後續對船東的罰款金額，此時P & I將會視情況予以承保。畢竟商業保險總是在商言商，如果可以使保險公司少賠一些錢，其何樂而不為。<sup>4</sup>從P & I的規則解釋(Gard Guidance to the Statutes and Rules)中的這一段話即可以看出端倪：

「Cover is made available in the circumstances outlined in Rule 46 since such costs and expenses are considered by the Association to be an "investment" which is made in order to avoid or minimize liabilities, losses, costs and expenses that would be

otherwise be incurred by the membership as a whole.」

對船東而言，用投資(investment)的概念來決定是否承保，雖然看起來不是非常舒服，不過有總比沒有好。這也就是P & I的承保條款總是有這麼一條損害防阻的條款，例如Gard Rule 46 - Measures to avert or minimise loss：

「The Association shall cover:

- a. extraordinary costs and expenses reasonably incurred on or after the occurrence of a casualty or event for the purpose of avoiding or minimising any liability on the Association, other than:
  - i. costs and expenses claimable in general average;
  - ii. costs and expenses relating to the Ship being overloaded or the cargo being incorrectly stowed;
  - iii. costs and expenses resulting from measures that have been or could have been accomplished by the Crew or by reasonable use of the Ship or its equipment;
  - iv. costs and expenses resulting from making the Ship seaworthy for receiving cargo;
- b. losses, costs and expenses

4一只貨櫃自南美洲運至美國，被美國海關查獲走私457磅海洛因，船東被海關處以美金730萬元高額罰款，不過在P & I律師努力斡旋下，罰款終被取消。Gard P & I News No. 171,2003.

incurred at the direction of the Association.」

## 2. 船舶

依據1983年英國協會定時船體保險(Institute Time Clauses, Hulls - 83)的承保條件，其主要以船舶的實體損失(Physical damage)為前提來承保，然而承保的危險(Clause 6 -Perils)中並沒有船舶沒收(Confiscation)的項目，因此將無法從船體保險中獲得補償。

不過從1983年英國協會定時戰爭與罷工船體保險(Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time 83)的承保危險中，卻有船舶沒收的承保項目(Clause 1.6 - confiscation or expropriation.)，但是就其承保船舶沒收的原因來看，違反海關規定與戰爭或是罷工行為似乎無法等同，因此也是無法從此保險中獲得補償。

船舶的損失通常與船體保險(Marine Hull Policies)或船體戰爭保險(War Hull Policies)有關，若這些保險沒有承保，P & I才會予以承保。所以當船舶因為違反海關規定或是罰款因素(違反海關規定)而遭致船舶被沒收，P & I也會在經過其董事會特殊考量下給予船東部分或是全部補償，但是以無其他保險承保及不超過船舶的市場價值為限。例如Gard Rule 49 - Confiscation of the Ship:

「The Association may, in its discretion, authorise payment, in whole or in part, of a Member's claim for loss of the Ship following confiscation of the Ship by any legally

empowered court, tribunal or authority by reason of the infringement of any customs law or customs regulations, or any fines involving such confiscation, provided that:

- a. the amount recoverable from the Association shall under no circumstances exceed the market value of the Ship without commitment at the date of the confiscation;
- b. the Member shall have satisfied the Association that he took such steps as appear to the Association to be reasonable to prevent the infringement of the customs law or regulation giving rise to the confiscation;
- c. no such claim shall be considered by the Association until such time as the Member has been irrevocably deprived of his interest in the Ship;
- d. the Association shall be under no obligation to give reasons for its decision.」

然而為因應船舶因為毒品關係而遭沒收處分，所衍生的船舶損失，倫敦保險市場上倒是有很多客製化的保險組合。其承保的內容非常廣泛，包含許多標準保險單所除外的風險：<sup>5</sup>

- Physical Damage to Hull (因戰爭所生之船體實體損失)
- Detainment (因戰爭所生之船舶扣留)
- Cargo War (因戰爭所生之貨物毀損滅失)

<sup>5</sup> Liberty Syndicates – Marine War Risk.

- WarP & I (因戰爭所生之船東責任)
- WarLoss of hire (as a result of physical damage and/or detainment) (因戰爭所生之營運損失)
- Drug Seizure (因毒品所生之船舶沒收)

### 3. 罰款

罰款一直以來都是P & I保險所承保的責任風險之一，其承保因下列原因所造成的罰款(Gard Rule 47):

- 貨物之短交或超交，或違反海關有關貨物申報、或文書準備之規定。例如艙單、提單資料延遲申報或是內容錯誤。
- 違反移民法令或規定。例如船員、旅客證件過期、漏船或是發現偷渡客等。
- 意外造成燃油或是任何物質之污染。例如船舶海難事故、船員加油疏忽或是在不知情的情況下之排放。
- 除船上所承載之貨物外，走私物品(包括毒品)或是違反任何海關法令或規定，但以會員船東不知情為限。若是船員個人行為走私或是攜帶物品而規避關稅，依僱傭契約會員船東必需承擔時，P & I亦會承保。
- 船員或是船舶所有人的其他受雇人或代理人於執行與入會船舶有關的職務時而有的過失或錯誤。例如船舶超速或是違反航行規定。
- 協會依其裁量權而認可的罰款。

其實上述罰款的額度通常不高，依不同案件類型、違反程度、甚至港

務當局或海關態度而有所不同，一般為美金數千至數萬元不等。但需特別注意的事，海關認定走私的罰款通常與查獲物品(毒品)價值有關，若查獲物品為高價值之物品，則罰款金額可能高達美金佰萬元以上。

### 4. 營運損失

無論是什麼原因所造成船舶被留置調查，營運損失在一般的標準P & I保險中是不被承保的，因為營運損失的屬性並非“對第三人責任”，所以不是P & I的標準承保風險。然而為因應船舶因為毒品關係而遭扣押/沒收，所衍生的營運損失，某些P & I Club倒是有一種特別的險種叫做毒品扣押險(Drug Seizure Insurance)<sup>6</sup>。其承保的內容除了每日的營運成本(Daily running costs)外，還有貨物(易腐爛或有冷藏貨)的轉運費用、遞補船員的費用(原船員被扣押)及與船舶扣押/沒收有關的額外費用。惟購買此特殊保險的前提是，船東或是營運者(Operators)已有完整的標準P & I保險。

亦或者是在倫敦的保險市場中，也有類似的保險來承保船舶因毒品關係所產生之收入損失(Loss of income)<sup>7</sup>。

### 五、結語

借用2012年的反毒金句 - Never do (毒) it.，無論您有任何理由，毒品這個東西是千萬不能碰的，多年來已有數不清的悲慘案例發生，船東所購買的海上保險大多也只是去承保船東自己的損失，船員因走私毒品所衍生之損失與處罰絕大部分是不能在此獲得保障的！

<全文完>

(本文作者現任職於航運業)

6 Skuld P & I Club.

7 Provins Insurance – Loss after confiscation (drugs).

## 全球海上遇險及安全系統 文：李齊斌

(Global Maritime Distress and Safety System)/(GMDSS)。

國際行動衛星系統。( International Maritime Satellite Organization)/(INMARSAT) / 。

船舶安全性預警系統。又稱船舶警報系統。(Ship Security Alert System) / (SSAS) 。

全球海上遇險及安全系統(GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM)/( GMDSS):

國際航線的客船(全部)以及300總噸位(GT)以上之貨船。須分別裝設不同的遇險及緊急通訊呼叫設備。涵蓋範圍：

A1.海域：涵蓋大約離VHF海岸電臺約30-50海里。

A2.海域：涵蓋大約離MF海岸電臺約150海里左右。須減扣A1海域之範圍。

A3.海域：INMARSAT /衛星系統，涵蓋大約70N度至70S之範圍內。

須減扣A1海域及A2海域之範圍。亦可加裝高頻 (HF) 無線電收發機及印字機，可以不裝INMARSAT衛星通訊系統。

A4.海域：INMARSAT /衛星系統，涵蓋大約70N到北極至70S到南極之範圍內。

VHF：特高頻通訊。船用VHF收發機使用的通訊頻道計有57個頻道；

包括：Ch01-28 以及Ch60-88，其中『Ch16』作為『遇險』及『緊急』通訊頻道。

『Ch70』傳送『遇險』及『緊急DSC』(數位選擇呼叫)的專用頻道。

目前船上的『船舶自動識別系統』(Automatic Identification System)。(AIS)。

係採用VHF:特高頻通訊的『Ch87』作為船舶之間的資料交換之用途。

VHF海岸臺電波涵蓋範圍大約30至50海浬。船岸間通訊內容如下：

- 1.遇險(DISTRESS)信息。
- 2.緊急(EMERGENCY)信息。
- 3.安全(SAFETY)信息。
- 4.一般(ROUTINE)信息。

MF:中頻通訊。VHF海岸臺電波涵蓋範圍大約150海浬。海上遇險，緊急、安全信息之傳送，最好以『MF:中頻通訊』發送。可以達到較遠的距離。

AIS：(Automatic Identification System):『船舶自動識別系統』。

採用VHF：特高頻通訊。Channel 87的兩個頻道，作為船舶間的資料互相交換用途。



MMSI：(Maritime Mobile Service Identification):『海事船臺識別碼』。

『海事船臺識別碼』每艘船舶皆有專屬的號碼，均為9個數目字，其中包含有船籍國名的『海事國碼』(Maritime Identification Digit)/(MID)。

\*MID:中華民國(ROC):416/  
中國(PRC):412/香港



(HONG KONG): 477  
 巴拿馬 (PANAMA):  
 352,353,354 /賴比瑞  
 亞(LIBERIA): 636

### 國際行動衛星系統

(International Maritime Satellite Organization)/(INMARSAT):

又稱：國際海事衛星系統。由三大部分組成：

1. 衛星(Satellite)。
2. 衛星地面臺(Land Earth Station)/(LES)。
3. 衛星船舶臺(Ship Earth Stations)/(SES)。

1. 衛星(Satellite)。

總共有四顆通訊衛星在赤道上空35,700公里之上太空與地球同步運轉中，通訊涵蓋範圍：北緯76度至南緯76度之間。

衛星名稱：

- 1.) 大西洋東衛星(AORE)。
- 2.) 大西洋西衛星(AORW)。
- 3.) 太平洋衛星(POR)。
- 4.) 印度洋衛星(IOR)。

西元2009年元月元日開始三大洋區直接鍵入『電話進入碼』：『870』。直接鍵入『傳真進入碼』：『580』。船臺即可自動搜尋，自動選擇適當之洋區衛星。

1. 衛星地面臺(Land Earth Station)/(LES)。

它是衛星通訊與國內/國際電報、電話、網路的連接點。地面臺設有許多巨大的天線，對準衛星收發訊息，並連接到國內、國際電報、電話、網路系統，使岸、船之間通訊順暢。

地面臺有專屬之『網路連絡臺』(Network Coordinating Station)/(NCS)。

功用：如同電話接線生，連線、控制與監督所有船舶、岸上的電話與電傳電報頻道之工作。

2. 衛星船舶臺(Ship Earth Stations)/(SES)。

每一個船臺都有一個衛星號碼：IMN NUMBER (INMARSAT MOBIL NUMBER)。

\*\*\* 符合GMDSS 要求標準之『地面行動臺』(MOBILE EARTH STATION):

1. 衛星B型:3MID XXX XX(9位數)。
2. 衛星C型:4MID XXX XX(9位數)。
3. 衛星船隊系列77型:60MID XXX X(高速資料傳輸)。

(FLEET F-77) 76MID XXX X (電話、傳真、低速資料傳輸)。

1. 衛星B型:3MID XXX XX(9位數)。  
 IMO 於西元1994年推出，取代第一代之『INMARSAT A型船臺』。有一個隨時可以指向『衛星』之『大型碟形天線』，功能較多：具有『遇險按鍵』，可以發送『電傳電報(TELEX)』，也可以『收發衛星電話』、9.6KBPS 之傳真(FAX)及資料(DATA)傳輸、電子郵件，高速(56/64 KBPS)資料傳送、可以作『視訊會議』(VIDEO-CONFERENCE)影像與聲音傳送、但是連續畫面(VIDEO) 使用存轉(STORE & FORWARD)方式發送。內建EGC電路，可以接收『海事安全網路』(SafeNet)訊息以及『船隊網路(FleetNet)』訊息，符合GMDSS之需求。

2. 衛星C型:4MID XXX XX(9位數)。  
 IMO 於西元1991年推出使用，為了符合GMDSS規範，具有『遇險按鍵』，可以發送『電傳電報』，資料傳送及『內鍵EGC電

路』，可以接收『海事安全網路』(SafeNet)訊息，衛星C型是航行A3海域船舶之重要配備之一。衛星C型有一個『無方向性』的『小巧天線』。配上主機、螢幕、鍵盤及印自字機(Printer)可以列印往來之通訊。

3. 衛星船隊系列77/55/33型：60MID XXX X(高速資料傳輸)。(FLEET F-77/F-55/F-33) 76MID XXX X (電話、傳真、低速資料傳輸)。

其中以FLEET F-77型功用最齊全。具有『遇險按鍵』、『發送遇險電話』、『普通衛星電話』、『傳真(FAX)』、『電子郵件(E.MAIL)』。

最大特點是『衛星無線上網(INTERNET)』、『搜尋』、『上傳』/『下載』資料。

『傳送電子郵件』更是基本功用。

FLEET F-77型是三型中，唯一符合GMDSS要求之『船隊系列衛星臺』。

- A. 一般通話/船對船:(Rountine)/(Ship to Ship):

- 1.) 拿起話筒
- 2.) 選擇優先順序號碼(PRIORITY)。
- 3.) 船對船:撥海岸臺進入碼，再撥00(兩位碼)+洋區碼+IMN碼+『#』字鍵(表示撥號結束)。

- B. 一般通話/船對岸:(Rountine)/(Ship to Shore):

- 1.) 拿起話筒
- 2.) 選擇優先順序號碼(PRIORITY)。
- 3.) 船對岸:撥海岸臺進入碼，再撥00(兩位碼)+國碼+洋區碼+電話號碼+『#』字鍵(表示撥號結束)。

- C. 緊急與安全通話:(Emergency and Safety) :

- 1.) 拿起話筒
- 2.) 選擇優先順序號碼(PRIORITY):『0』:一般/『1』:安全/『2』:緊急/『3』:遇險。
- 3.) 鍵入地面衛星臺(LAND EARTH STATION)。
- 4.) 鍵入緊急狀況兩位碼，最後按『#』字鍵(HASH)，表示撥號結束。
- 5.) 接通後開始傳送『緊急或安全狀況』內容。

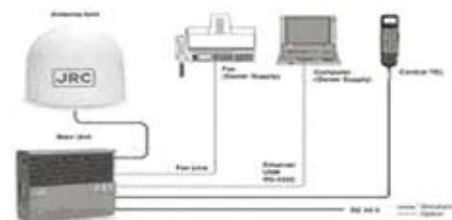
- D. 遇險通話:(Distress)

- 1.) 拿起話筒。
- 2.) 掀開『紅色鍵』外蓋，按下紅色鍵，約五至七秒，聽到鈴聲，待對方接聽。
- 3.) 當值機員接聽時; 清楚說出下列訊息:
  - 『MAYDAY』. 『MAYDAY』. 『MAYDAY』。(三次)。
  - THIS IS 船名/呼號(SHIP'S NAME & CALL SIGN) CALLING INMARSAT FROM 船舶位置(POSITION) 經度/緯度(LAT & LONG.)
  - MY IMN IS (IMN 碼) USING THE (洋區) SATELLITE。
  - MY COURSE AND SPPED ARE : 航向、航速。
  - 遇險性質: ON FIRE / EXPLOSION (失火/爆炸)、SINKING(沉沒)、FLOODING (進水/淹水)、DISABLED(失去動力)、ATTACKED(遭受攻擊)、COLLISION(碰撞)、ABANDONING SHIP(棄船)、GROUNDING(擱淺)、ATTACKING BY PIRATES(遭受海盜攻擊)、VESSEL LISTING(船舶傾斜)。



- I NEED HELP/(本輪需要援助。)
- I REQUIRE A LIFEBOAT/ HELICOPTER/MEDICAL ASSISTANCE/FIRE-FIGHTING ASSISTANCES/ A TUG/ NAVY RESCUE  
(本輪需要一艘救生艇/直升機/醫療援助/滅火援助/一艘拖船/海軍救援。)

- OTHERS / 其它: CREW NUMBER 船員人數/WEATHER CONDITION 天氣狀況/CREW INJURED OR NOT INJURED 船員是否受傷。
- 依照 RCC 救難指揮人員之指示，採取適當行動。



上海智博船舶科技有限公司



NAVITEX Receiver (Navigation Receiver): 『航行電傳接收機』。使用無線電電傳的方式，由『航行電傳電臺』將『海上安全訊息』/ (Maritime Safety Information) 傳送距離電臺大約400海里之海域內的船舶，由船上的『航行電傳接收機』(NAVITEX receiver) 接收並印出。

訊息內容分類如下:

- A.) 航行警告 B.) 氣象警告 C.) 冰山警告. D.) 搜救警告 E.) 氣象

預報。F.) 引水業務 J.) 衛星導航儀資料 K.) 其它電子導航儀之資料。L.) 字母 "A" 以外的航行警告。V、W、X、Y): 特殊業務、測試或以本國文字傳送之訊息。Z). 表示『目前無任何訊息』(NO INFORMATION)。

Ship Security Alert System. SSAS. 船舶安全性預警系統。又稱船舶警報系統。

『船舶安全性預警系統』與『Inmarsat-C系統』互相比較，『船舶安全性

預警系統』更為優良。因為『船安全性預警系統』。『船舶警報系統』亦具有IMO『GMDSS』功能。

特點：

1. 可靠性：現有的Inmarsat-C服務顯著、可靠性。設備系統的零件『使用年限』長達10年。不容易發生故障。
2. 成本效益：船東僅須支付該航儀設備裝設費用一次。
3. 船舶安全性預警：水手TT-3000SSA警報以隱匿消息方式傳達。該功能設定可以直達僅至一個安全遠程、指定的收信者。
4. 靈活性：在尋覓被劫船舶的位置具有靈活性。對『反海盜行為中心』、電子郵件、GSM電話(GSM: 泛歐式行動電話網路。)、電傳、電傳機、電話調制解調器及其他『Inmarsat-C』終端等迅速傳達。
5. 追蹤特點：提供機會使用跟蹤軟件的另外的艦隊，將提高『船舶監控系統』(VMS)與救援艦隊追蹤的可能性。
6. 船舶遠距離識別、追蹤：超越LRIT的要求標準。

『海盜案件報案中心』接獲報案消息，緊急通過覆蓋率極高的「國際海事衛星-C」(Inmarsat C)以及利用『海岸無線電台』向船舶廣播航行資料的國際性廣播系統「NAVITEX RECEIVER (NAVIGATION RECEIVER): 航行電傳接收機。(NAVTEX)。

第一時間把消息傳播出去。在任何狀況下，只要船員有不明瞭之處，都可以通過『衛星電話』，與『海盜案件報案中心』取得聯絡，詢問詳情。

國際海事局『海盜案件報案中心』是全年每天『24小時』無休的運作。『海盜案件報案中心』目前與各國執法機構保持密切地合作，並且負責向相關執法機構通報世界上任何地方可疑的船舶運動、海盜行為及武裝搶劫。

另外，『海盜案件報案中心』也負責根據在東亞及東南亞地區的『衛星』記錄的『海盜攻擊事件』公布每日與每週的案件統計公報。此外，『海盜案件報案中心』也向需要之團體(包括國際海事組織)公布每季的『海盜案件』統計報告。

『國際海事局』為了打擊海盜，與CLS(Collecte Localisation Satellites)共同合作了一套『衛星追蹤系統』「shiploc」，這套系統能夠提供『船東』監控船舶是否在預定的航線上，並指出船舶是否準時到達目的地。『Shiploc』體積約『球鞋盒子』般大小，能夠輕易隱藏。『國際海事局』于西元1998年獲得『國際運輸工人聯盟』的『美金22萬元』捐款後，成立快速反應調查服務(Rapid Response Investigation Service)，提供即時的『海盜案件』處理。

#### 參考文獻資料：

- 1) 國立台灣海洋大學航海人員訓練中心編撰『全球海上遇險及安全系統知識訓練教材』。
- 2) 『全球海上遇險及安全系統』。王一三編著。
- 3) 網路資訊。

