國家運輸安全調查委員會　公告　　中華民國 114 年 3 月 21 日
運水字第 1140001133A 號

主　　旨：預告修正「重大水路事故調查作業處理規則」第二條、第四條、第九條草案

依　　據：行政程序法第一百五十一條第二項準用第一百五十四條第一項。

公告事項：

一、修正機關：國家運輸安全調查委員會。

二、修正依據：運輸事故調查法第三十八條。

三、「重大水路事故調查作業處理規則」第二條、第四條、第九條修正草案如附件。本案另載於本會全球資訊網站（https://www.ttsb.gov.tw）「法規與資訊／運輸安全法規／草案預告」網頁。

四、本案係修正重大水路事故通報事項，為利水路事故通報與調查作業遂行，各機關（構）對規定修正有儘速實施之期待，對本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登公報隔日起 14 日內陳述意見或洽詢：

（一）承辦單位：國家運輸安全調查委員會。

（二）地址：新北市新店區北新路三段 200 號 11 樓。

（三）聯絡人：曾先生。

（四）電話：（02）77276248。

（五）傳真：（02）89127399。

（六）電子郵件：rangertzeng@ttsb.gov.tw

重大水路事故調查作業處理規則第二條、第四條、第九條修正草案總說明

國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）為配合一百十四年二月十八日修正發布「重大運輸事故之範圍」之重大水路事故定義調整，爰參考運安會「民用航空器及公務航空器重大飛航事故調查作業處理規則」第五條「重大飛航事故或疑似重大飛航事故」之通報範圍，修正「重大水路事故調查作業處理規則（以下簡稱本規則）」第四條規定，納入原「重大運輸事故之範圍」中「水路失事」及「水路重大意外事件」之事故情況為通報範圍，以維持原事故調查之事故樣態。

另因應中央政府二級機關調整，一併修正本規則條文第四條第一項及第九條部分機關名稱文字。

其修正要點如下：

一、 修訂死亡之定義。（修正條文第二條）

二、 修正部分機關名稱文字。（修正條文第四條第一項及第九條）

三、 新增重大水路事故或疑似重大水路事故之情況。（修正條文第四條第二項）

重大水路事故調查作業處理規則第二條、第四條、第九條修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第二條　本規則用詞，定義如下： 一、重大水路事故：指依本法第二條第二項規定訂定之重大運輸事故之範圍所定重大水路事故。 二、船舶：指裝載人員或貨物在水面或水中，具動力之載具，包含客船、貨船、漁船、特種用途船、遊艇及小船，但下列船舶不適用： （一）軍事建制之艦艇。 （二）總噸位未滿三百且無乘客之船舶。 三、死亡：指人員於船舶運作中，非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及船員乘坐區域所致，當場死亡或受傷三十日內死亡者。 四、傷害：指人員於船舶運作中，非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及船員乘坐區域致受傷失能後，七天內無法正常活動超過七十二小時。 五、實質損害：水路基礎設施、船舶全損，或其損害造成： （一）嚴重影響水路基礎設施或船舶結	第二條　本規則用詞，定義如下： 一、重大水路事故：指依本法第二條第二項規定訂定之重大運輸事故之範圍所定重大水路事故。 二、船舶：指裝載人員或貨物在水面或水中，具動力之載具，包含客船、貨船、漁船、特種用途船、遊艇及小船，但下列船舶不適用： （一）軍事建制之艦艇。 （二）總噸位未滿三百且無乘客之船舶。 三、死亡：指人員於船舶運作中，非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及船員乘坐區域所致，當時或三十日內死亡者。 四、傷害：指人員於船舶運作中，非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及船員乘坐區域致受傷失能後，七天內無法正常活動超過七十二小時。 五、實質損害：水路基礎設施、船舶全損，或其損害造成： （一）嚴重影響水路基礎設施或船舶結	運安會為統一飛航、水路、鐵道與公路等調查模組對於死亡之定義與敘述方式，爰修正條文第一項第三款死亡之定義為「指人員於船舶運作中，非因自然因素、自身行為、他人入侵、或因偷渡藏匿於非乘客及船員乘坐區域所致，當場死亡或受傷三十日內死亡者。」

修正條文	現行條文	說明
構完整性、性能或操作特性者 （二）消防及救災機構岸置之公務小船。	構完整性、性能或操作特性者 （二）消防及救災機構岸置之公務小船。	
六、失蹤：指國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）認定之搜尋終止時，人員或船舶殘骸仍未發現者。	六、失蹤：指國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）認定之搜尋終止時，人員或船舶殘骸仍未發現者。	
七、實質利害關係國：指涉及重大水路事故之船舶登記國、沿岸國、環境受重大影響國、死亡或傷害人員國籍國、擁有調查相關重要資訊國，及其他有利害關係之國家。	七、實質利害關係國：指涉及重大水路事故之船舶登記國、沿岸國、環境受重大影響國、死亡或傷害人員國籍國、擁有調查相關重要資訊國，及其他有利害關係之國家。	
八、授權代表：指重大水路事故發生後，實質利害關係國官方指派之個人，有權率領該國一名或數名顧問協助事故發生國或其委託國家主導之重大水路事故調查工作者。	八、授權代表：指重大水路事故發生後，實質利害關係國官方指派之個人，有權率領該國一名或數名顧問協助事故發生國或其委託國家主導之重大水路事故調查工作者。	
九、值日官：指由運安會調查人員輪替擔任，二十四小時值勤，負責處理水路事故通報作業之人員。	九、值日官：指由運安會調查人員輪替擔任，二十四小時值勤，負責處理水路事故通報作業之人員。	
十、現場調查官：指運安會知悉重大水路事故或疑似重大水路事故後，由運安會指定，負責指揮先遣小組執行重大水路事故現場認定及調查相關作業之水路調查官。其任務於主任調查官任命後終止。	十、現場調查官：指運安會知悉重大水路事故或疑似重大水路事故後，由運安會指定，負責指揮先遣小組執行重大水路事故現場認定及調查相關作業之水路調查官。其任務於主任調查官任命後終止。	
十一、先遣小組：指由運安會調查人員組成，執行重大水路事故認定、	十一、先遣小組：指由運安會調查人員組成，執行重大水路事故認定、	

修正條文	現行條文	說明
現場勘查及蒐集事故資訊之任務編組。 十二、主任調查官：指重大水路事故發生後，經運安會依本法指定負責調查作業之調查官。 十三、專案調查小組：指由主任調查官依本法成立之調查任務編組，於調查期間，受主任調查官指揮，進行相關作業。 十四、調查指揮中心：指為執行現場調查及專案調查小組進行會議、任務簡報等相關作業所設置之指揮、管制、通訊及後勤支援之場所。 十五、航行資料紀錄器：指記錄船舶系統、性能、環境參數及駕駛臺語音之裝置。	現場勘查及蒐集事故資訊之任務編組。 十二、主任調查官：指重大水路事故發生後，經運安會依本法指定負責調查作業之調查官。 十三、專案調查小組：指由主任調查官依本法成立之調查任務編組，於調查期間，受主任調查官指揮，進行相關作業。 十四、調查指揮中心：指為執行現場調查及專案調查小組進行會議、任務簡報等相關作業所設置之指揮、管制、通訊及後勤支援之場所。 十五、航行資料紀錄器：指記錄船舶系統、性能、環境參數及駕駛臺語音之裝置。	
第四條 本法第六條之重大水路事故或疑似重大水路事故發生後，船舶所有人或其代理人、營運人、船長或小船駕駛、事故地區之地方政府、事故現場管理機關、港口經營管理機關（構）、航港局、海洋委員會海巡署（以下簡稱海巡署）、國家科學及技術委員會、教育部及農業部，應於本法第九條規定期限內，儘速以電話將下列重大水路事故或疑似重大水路事故之情況，通報運安會值日官，另填具重大水路事故通報表，以電傳方式傳至運安會。 重大水路事故或疑似重大水路事故之情況：	第四條　本法第六條之重大水路事故或疑似重大水路事故發生後，船舶所有人或其代理人、營運人、船長或小船駕駛、事故地區之地方政府、事故現場管理機關、港口經營管理機關（構）、航港局、海洋委員會海巡署（以下簡稱海巡署）、科技部、教育部及行政院農業委員會（以下簡稱農委會），應於本法第九條規定期限內，儘速以電話將重大水路事故或疑似重大水路事故之情況，通報運安會值日官，另填具重大水路事故通報表，以電傳方式傳至運安會。	一、依據114年2月18日 公告修正之「重大運輸事故之範圍」辦理。 二、參考「民用航空器及公務航空器重大飛航事故調查作業處理規則」第五條新增。 三、修正草案涵蓋前版重大運輸事故範圍之重大水路事故之情況。 前版如下： 重大水路事故：指水路失事及水路重大意外事件。 （一）水路失事：指民用船舶或公務船舶於運作中發生非故意行為之事故，且有下列情形之一者：

修正條文	現行條文	說明
一、人員死亡。 二、船舶全損。 三、十人以上之人員傷害。 四、人員失蹤。 五、船舶棄船或失蹤。 六、與船舶安全操作直接相關之船員，無法履行其職責而對人員、財產或環境安全構成威脅。 七、船舶裝備故障，對人員、財產或環境安全構成威脅。 八、須採取緊急措施，以避免重大水路事故。 九、船舶發生沉沒、傾覆、浸水、擱淺、碰撞、觸碰、失火、爆炸。 十、船舶之貨物落海、移動或液化影響適航性。 十一、船上意外釋放危險或輻射物質達國際海運危險品章程之通報標準。 十二、對環境有重大影響或船上殘油外洩達一百公噸以上。 十三、船舶或水路基礎設施實質損害，或有充分理由認為該船舶或水路基礎設施遭受實質損害。		1、人員死亡。 2、船舶全損。 3、對環境有重大影響，且經運安會認定有調查之必要。 （二）水路重大意外事件：指民用船舶或公務船舶於運作中發生下列情形，有造成水路失事之虞，且經運安會認定有調查之必要者： 1、十人以上之人員傷害。 2、人員失蹤。 3、船舶棄船或失蹤。 4、與船舶安全操作直接相關之船員，無法履行其職責而對人員、財產或環境安全構成威脅。 5、船舶裝備故障，對人員、財產或環境安全構成威脅。 6、須採取緊急措施，以避免重大水路事故。 7、船舶發生沉沒、傾覆、浸水、擱淺、碰撞、失火、爆炸。 8、船舶之貨物落海、移動或液化影響適航性。 9、船上意外釋放危險或輻射物質達國際海運危險品章程之通報標準。 10、水路事故致船上殘油外洩達一百公噸以上七百公噸以下。

修正條文	現行條文	說明
		11、船舶或水路基礎設施實質損害，或有充分理由認為該船舶或水路基礎設施遭受實質損害。 四、國際海運危險品章程係指 International Maritime Dangerous Goods Code，簡稱 IMDG Code。 五、因應中央政府部分機關調整。
第九條 重大水路事故發生後，船舶所有人、營運人、事故地區之地方政府、事故現場管理機關、港口經營管理機關（構）、航港局、海巡署、內政部、國防部、國家科學及技術委員會、教育部及農業部，除協助專案調查小組指定之調查及處理作業，並應依其職權協助下列事項： 一、蒐集人員死亡、受傷情況。 二、蒐集船舶損害狀況。 三、蒐集重大水路事故現場情況。 四、對船員實施酒精及藥物測試。 五、航行資料紀錄器與其他船舶紀錄裝置之位置協尋。 六、船員及現場證人之聯絡資料並記錄其陳述內容。 七、運送及空偵。 八、其他有助於調查之相關資料。	第九條 重大水路事故發生後，船舶所有人、營運人、事故地區之地方政府、事故現場管理機關、港口經營管理機關（構）、航港局、海巡署、內政部、國防部、科技部、教育部及農委會，除協助專案調查小組指定之調查及處理作業，並應依其職權協助下列事項： 一、蒐集人員死亡、受傷情況。 二、蒐集船舶損害狀況。 三、蒐集重大水路事故現場情況。 四、對船員實施酒精及藥物測試。 五、航行資料紀錄器與其他船舶紀錄裝置之位置協尋。 六、船員及現場證人之聯絡資料並記錄其陳述內容。 七、運送及空偵。 八、其他有助於調查之相關資料。	因應中央政府部分機關調整。