

重大水路事故調查作業處理規則總說明

配合國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）之設置，及運輸事故調查法（以下簡稱本法）之訂定，並為改善水路運輸安全及保障民眾權益，爰依據本法第三十八條授權規定，並參酌國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）「海事安全調查章程（Casualty Investigation Code, CI Code）」與其他國家相關調查規範，擬具「重大水路事故調查作業處理規則」，其訂定要點如下：

- 一、本規則之法源依據。（第一條）
- 二、配合實務運作需要，訂定名詞定義。（第二條）
- 三、運安會參與境外重大水路事故調查之團隊組成。（第三條）
- 四、為利事故後續之判定或調查，明定船舶所有人、相關人員或政府機關（構）之通報義務及通報方式。（第四條）
- 五、為利事故之認定，明定相關機關（構）應協助現場調查官執行任務。（第五條）
- 六、為能客觀公正認定重大水路事故，明定運安會應建立之認定機制。（第六條）
- 七、依據所蒐集到之各項資料及實際狀況，明定運安會於事故調查進行時得中止調查。（第七條）
- 八、為維持事故相關區域之秩序及安全，明定相關調查人員應持調查識別證進入事故管制區。（第八條）
- 九、為利調查作業之進行，明定相關機關（構）於重大水路事故發生後應協助之事項。（第九條）
- 十、為保全事故現場之船舶殘骸，防止現場遭人為破壞，並避免危險物品危及民眾安全，明定相關機關（構）應提供之協助。（第十條）
- 十一、為確保航行資料紀錄器紀錄之完整性，規定船舶營運人或船長於重大水路事故或疑似重大水路事故發生後，應儘速下載航行資料紀錄器資料。（第十一條）
- 十二、為遂行調查作業之進行，明定相關機關（構）應協助專案調查小組採取必要措施，並提供所蒐集之資訊。（第十二條）
- 十三、為防止事故後延伸災害發生，及協助專案調查小組作業，明定經濟

- 部、交通部及國防部之協助義務。(第十三條)
- 十四、為避免影響交通及發生二次災害，明確規範事故現場管理機關清理現場必要之情形。(第十四條)
- 十五、為保障有實質利害關係國家之權益，明定運安會於重大水路事故發生後，應儘速通報各相關國家。(第十五條)
- 十六、為執行調查作業，訂定專案調查小組之組成成員。(第十六條)
- 十七、為確保專案調查小組成員遵守主任調查官指揮及保密義務，明確賦予主任調查官停止違反該義務成員參與調查工作之權力。(第十七條)
- 十八、明定專案調查小組人員於承諾保密及獲得主任調查官同意後，所能參與調查作業之內容。(第十八條)
- 十九、為保障人民對保有運具及載運物品之合法權利，規範運安會歸還證物之條件。(第十九條)
- 二十、為避免受訪人員受到陪同人員影響，造成心理壓力乃至影響訪談內容，明定受訪人員之陪同人員須具備之條件。(第二十條)
- 二十一、訂定限制公開訪談錄音、紀錄及限閱文件之條件。(第二十一條)
- 二十二、訂定國內外機關(構)及被調查單位於收到調查報告草案後，提出至運安會委員會議陳述意見之書面申請時限。(第二十二條)
- 二十三、為改善我國水路安全，規範運安會收到事故發生地調查機關轉發之調查報告應有之作為(第二十三條)。
- 二十四、訂定本規則施行日期。(第二十四條)

重大水路事故調查作業處理規則

條	文	明
第一章 總則		訂定本章章名
第一條	本規則依運輸事故調查法(以下簡稱本法)第三十八條規定訂定之，適用於重大水路事故調查。	本規則之訂定依據。
第二條	<p>本規則用詞，定義如下：</p> <p>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。</p> <p>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：</p> <p>(一) 軍事建制之艦艇。</p> <p>(二) 消防及救災機構岸置之公務小船。</p> <p>(三) 推進動力未滿十二瓩之動力小船。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>五、實質損害：水路基礎設施、船舶全損，或其損害造成：</p> <p>(一) 嚴重影響水路基礎設施或船舶結構完整性、性能或操作特性者。</p> <p>(二) 需經大修或更換主要零組</p>	<p>一、第一款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。</p> <p>二、第二款水面或水中包含海、河、水庫、湖泊，及其相通之水域。</p> <p>三、第三款訂定與各模組相同之死亡定義。</p> <p>四、第四款係與各模組相同之傷害定義。</p> <p>五、第五款係 CI Code 實質損害之定義。</p> <p>六、第六款係人員或船舶失蹤之定義。</p> <p>七、第七款係 CI Code 實質利害關係國 (substantially interested state) 之定義。</p> <p>八、第八至第十四款係運安會調查作業相關名詞定義。</p> <p>九、第十五款內容係船舶之航行資料紀錄器 (voyage data recorder, VDR) 定義。</p>

件者。

- 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。
- 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。
- 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、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。

<p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>第三條 本法第六條第三項境外重大水路事故發生後，運安會於接獲事故發生地調查機關之邀請，應立即指定授權代表，並得邀請事故船舶所有人、營運人、船舶設計者、船舶製造者、船舶入級之船級協會或交通部航港局（以下簡稱航港局）人員組成團隊，參加調查作業。</p>	<p>本條旨在明訂運安會依本法第六條第三項派遣人員前往境外從事調查前，所邀請團隊人員之組成。</p>
<p>第二章 重大水路事故通報</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>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。</p>	<p>為利後續事故之判定或調查，明確規範相關自然人、法人及機關（構）於重大水路事故或疑似重大水路事故發生後，應儘速於本法第九條規定期限內通報運安會，以及明確規範應通報之狀況與通報方式。</p>
<p>第三章 重大水路事故認定</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>第五條 運安會接獲通報後，認有必要時，得先行任命現場調查官，率領先遣小組至事故現場，執行事故認定必要之作為，包含留置證物及證人。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）、航港局或海巡署，</p>	<p>為利事故認定工作之進行及現場調查官執行任務，爰明定重大水路事故發生後，相關自然人、法人及機關（構）之協助義務。</p>

<p>應協助現場調查官執行任務。</p>	
<p>第六條 運安會應依通報內容及先遣小組蒐集之資料，認定通報事件是否為重大水路事故，必要時並得組成審查會對認定之爭議進行審查。</p>	<p>為能客觀公正認定通報事件是否屬於重大水路事故，爰規範運安會應建立一認定機制以避免爭議。</p>
<p>第七條 運安會經審度調查之必要性後，得於事故調查進行時中止調查。</p>	<p>明定運安會於事故調查進行時，得依據所蒐集到之各項資料及實際狀況，中止調查。</p>
<p>第四章 重大水路事故現場處理</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>第八條 先遣小組及專案調查小組人員應持運安會核發之調查識別證進入事故現場、殘骸搜尋區、存放區、重建區、調查指揮中心、港區等與事故相關之管制區。</p>	<p>為維持事故相關區域之秩序及安全，明定先遣小組及專案調查小組人員進入事故管制區時，須配帶運安會核發之調查識別證。</p>
<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 	<p>為利調查作業之進行，明定相關機關（構）於重大水路事故發生後應協助之事項。</p>
<p>第十條 重大水路事故發生後，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）、航港局或海巡署應於不影響法定職務情形下，提供調查指揮中心作業及船舶殘骸暫存所需場地、通信及辦公設備。</p>	<p>為保全重大水路事故現場之船舶殘骸，防止現場遭人為破壞，並避免危險物品危及民眾安全，爰明定相關機關（構）應提供之安置及戒護等協助。</p>

<p>運安會得協請港口經營管理機關(構)及各警察機關對事故地區執行必要之安全維護及戒護措施,避免事故船舶之殘骸或所裝載之危險物品危及民眾安全,並防止現場遭人為破壞。</p>	
<p>第十一條 依本法第十二條第二項規定,船舶營運人或船長應儘速於重大水路事故或疑似重大水路事故發生後,下載航行資料紀錄器資料,確保相關資料完整。</p>	<p>一、參酌國際海事組織為協助事故調查,船舶裝置航行資料器應符合海上人命安全國際公約(SOLAS)第五章第二十條及其相關性能標準之要求。</p> <p>二、航行資料紀錄器之記錄時間有其限制,為確保事故相關資料完整,以利後續調查作業,爰規定船舶營運人或船長於重大水路事故或疑似重大水路事故發生後,應儘速下載航行資料紀錄器資料,避免重要紀錄遺失。</p>
<p>第十二條 內政部、國防部、交通部、海洋委員會、地方政府或其他運安會認為適當且受委託之民間業者於調查期間,得按專案調查小組要求採取空中監測、攝影等措施,並將蒐集之資訊儘速通報運安會。</p>	<p>為遂行調查作業,明定相關機關(構)應協助專案調查小組執行空中監測、攝影等必要措施,並提供所蒐集之資訊。</p>
<p>第十三條 重大水路事故發生後,為防止發生二次延伸災害,專案調查小組得要求經濟部、交通部及國防部提供公用氣體與油料管線、輸電線路圖、標示資料及其他必要之資料圖表。</p>	<p>為防止重大水路事故後發生二次延伸災害,明定經濟部、交通部及國防部之協助義務。</p>
<p>第十四條 有下列情形之一發生之虞者,事故現場管理機關(構)與運安會得依本法第十三條規定同意對重大水路事故之現場進行必要之清理:</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、殘骸受到二度破壞。 二、發生二次災害。 三、一般民眾受到傷害。 四、環境污染。 五、港區或航道無法運作。 	<p>依據本法第十三條規定,除為救援、消防及交通之必要外,事故現場應維持現場之完整,惟如有重大影響交通而有清理現場之必要,應由事故現場管理機關徵得主任調查官之同意而為之,爰明確規範必要清理現場之情況。</p>

第五章 重大水路事故調查	訂定本章章名
第十五條 本法第六條第一項之重大水路事故發生後，運安會應儘速通報實質利害關係國。	重大水路事故發生後，為保障其他有實質利害關係國家之權益，爰參酌 CICode 規定，規範運安會應儘速通報各相關國家。
第十六條 主任調查官為執行本法第十一條規定，認有必要時，得邀請下列機關(構)之代表及專家組成之調查團隊，加入專案調查小組： 一、航港局。 二、事故有關機關(構)。 三、船舶所有人或營運人。 四、實質利害關係國之水路事故調查機關。 五、其他水路運輸安全相關專業組織。 律師及保險公司代表不得參與專案調查小組。	主任調查官為執行調查作業，應成立專案調查小組，爰訂定專案調查小組之組成成員。
第十七條 前條參與調查之人員如不遵守主任調查官之指揮或違反保密切結事項，主任調查官得停止其參與專案調查小組工作。	本法第二十條、第二十一條及第二十二條規範專案調查小組成員有保密及遵守主任調查官指揮之義務，爰此明確賦予主任調查官對於不遵守指揮或違反保密承諾之專案調查小組成員，具有停止其參與調查工作之權力。
第十八條 依本法第二十條規定，實質利害關係國之水路事故調查機關授權代表，於書面承諾保密及獲得主任調查官之同意，得從事下列工作： 一、探查現場。 二、檢視船舶殘骸。 三、獲取證詞及提出訪談證人之問題。 四、檢視相關證據。 五、獲取相關文件影本。 六、參與航行資料紀錄器之解讀過程。 七、參與現場外調查工作，如零組件檢視、技術簡報、測試與模	訂定專案調查小組人員於承諾保密及獲得主任調查官之同意後，所能參與調查作業之內容。

<p>擬。</p> <p>八、參加有關分析報告、調查結果、原因及改善建議等之調查進度會議。</p> <p>九、對各項調查過程提出建議。</p>	
<p>第十九條 依本法第十四條規定，運安會得優先保管有關證物。於調查期間，得將已無調查需要之有關證物返還相關機關（構）。</p> <p>運安會於調查報告發布後，應儘速將船舶、殘骸、文件及手冊等相關證物返還有關機關（構）。</p> <p>重大水路事故如涉及人員傷亡，須獲檢察機關同意後，始得將相關證物返還有關機關（構）。</p>	<p>為保障人民合法之權利(對於運具以及載運物品之所有權)，明確規範運安會歸還證物之條件：</p> <p>一、調查期間已無調查需要之證物。</p> <p>二、調查報告發布後。</p> <p>三、涉及人員傷亡案件，獲檢察機關同意後。</p>
<p>第六章 訪談</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>第二十條 受訪談人員得於訪談前要求容許一名陪同人員進入訪談現場；受訪談者之主管、雇用人、律師或保險人員非經運安會同意，不得擔任陪同人員。</p> <p>受訪談人員之陪同人員承諾不對外揭露訪談內容及不妨礙訪談後，始得進入訪談現場。</p> <p>訪談過程中，受訪談人員應據實陳述運安會專案調查小組所提問題，陪同人員於訪談進行中不得發言或干擾、妨礙訪談，但受訪談人員得與陪同人員討論之。</p> <p>受訪談人員之主管或雇用人不得於訪談前，為任何形式之行為影響受訪談人員對事實之陳述或妨礙訪談。</p> <p>訪談現場除專案調查小組許可之人員外，不得進入。</p> <p>受訪談人員於訪談後，不得對外揭露訪談內容。</p>	<p>事故調查之目的旨在避免類似事故之再發生，而非以處分或追究責任為目的，故專案調查小組訪談案件相關人員，目的係希望受訪談者在無任何壓力情形下，真實說出事故發生當時之實際情況，此對發現事故可能肇因有莫大幫助。如受訪者之主管或雇用人等亦進入訪談現場，可能影響受訪者之心理及發言內容，爰此明定訪談者陪同人員之條件與承諾，及其於訪談過程中所受到之限制；另亦規範受訪談人員於訪談後，所應遵守之保密原則。</p>

<p>第二十一條 訪談錄音、紀錄及任何限閱文件，有本法第二十一條、第二十二條或政府資訊公開法第十八條第一項各款情形之一者，應限制公開。</p>	<p>為保護個人隱私，明定限制公開訪談錄音、紀錄及限閱文件之條件。</p>
<p>第七章 調查報告審議及改善建議</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>第二十二條 國內外機關(構)及被調查單位得依本法第二十四條第三項規定於收到審核後之草案十五日內，以書面申請至運安會委員會議陳述意見。</p>	<p>訂定國內外機關(構)及被調查單位於收到調查報告草案後，提出至運安會委員會議陳述意見之書面申請時限。</p>
<p>第二十三條 本國籍船舶發生之重大水路事故由他國事故調查機關主導調查者，相關機關(構)應於收到運安會轉發他國事故調查機關之安全改善建議九十日內，告知運安會已採取或考慮採取之改善措施，有窒礙難行之處，亦應敘明理由。</p> <p>為改善水路安全，運安會得參考前項他國事故調查機關之事故調查報告，對政府有關機關提出改善建議。</p>	<p>一、如本國籍船舶發生之重大水路事故由他國事故調查機關主導調查，我國於收到安全建議之後，依本法第二十七條辦理。</p> <p>二、為改善我國水路運輸安全，運安會得於他國調查機關完成調查報告後，就其調查發現提出安全改善建議。</p>
<p>第八章 附則</p>	<p>訂定本章章名</p>
<p>第二十四條 本規則自發布日施行。</p>	<p>訂定本規則之施行日期。</p>