

重大水路事故調查作業處理規則

第二條修正總說明

國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）依運輸事故調查法（以下簡稱本法）第三十八條，訂定「重大水路事故調查作業處理規則（以下簡稱作業規則）」，並於一百零九年二月二十六日發布施行。

運安會自一百零八年八月一日成立至一百一十二年三月十三日止，水路事故共立案調查逾一百九十七件，其中一百五十件為漁船事故。經檢視國際海事組織（IMO）海上人命安全國際公約（SOLAS）與海事安全調查章程（CI Code）適用範圍，本會調查船舶範圍顯著多於國際海事組織之規範。

為利實務運作及提升本會水路事故調查品質，專注水路運輸安全議題之探討，系統性有效提升水路運輸安全，擬具本作業規則第二條修正條文，其修正要點如下：

- 一、 參考國際海事組織海上人命安全國際公約（SOLAS）及國際勞工組織漁業工作公約（C188）相關規範，及國內水路事故安全調查之需求，且以乘客安全考量為要，爰修正本作業規則船舶定義，不適用總噸位三百以下無乘客之船舶。

重大水路事故調查作業處理規則第二條修正對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第二條 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 style="padding-left: 2em;">（一）軍事建制之艦艇。</p> <p style="padding-left: 2em;">（二）<u>總噸位未滿三百且無乘客之船舶。</u></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</p>	<p>第二條 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 style="padding-left: 2em;">（一）軍事建制之艦艇。</p> <p style="padding-left: 2em;">（二）<u>消防及救災機構岸置之公務小船。</u></p> <p style="padding-left: 2em;">（三）<u>推進動力未滿十二瓩之動力小船。</u></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</p>	<p>一、本法第二條第一項第一款重大運輸事故定義略以：「指造成一定數量之人員傷害、死亡...」，並參考國際海事組織海上人命安全國際公約（SOLAS）及國際勞工組織漁業工作公約（C188）等相關規定，修正第一項第二款船舶不適用本作業規則之定義，以符實務水路事故調查之需求。</p> <p>二、目前國內消防及救災機構岸置公務小船，與推進動力未滿十二瓩之動力小船，總噸位皆未滿三百，故刪除現行條文。</p>

<p>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件者。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>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件者。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>十、現場調查官：指運安會知悉重大水路事故或疑</p>	
---	---	--

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> <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>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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> <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>	
--	--	--