

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國107年11月7日印發

院總第55號 委員提案第22478號

案由：本院委員黃國書、鄭寶清、施義芳等18人，鑑於近年臺鐵等公共運輸事故發生頻繁，為確保運輸安全，預防運輸事故再發生，應設置獨立機關調查。我國運輸事故調查模組僅有「飛航安全調查委員會」為獨立機關，其他諸如軌道、船舶及公路等運輸模組之事故均非由獨立機關進行調查，恐有球員兼裁判之嫌。諸衡國際，美國、加拿大、澳洲、紐西蘭等國皆有獨立的多模組運輸事故調查組織，且設立方式多由航空為始，逐步擴充加入船舶、軌道或公路等運輸調查模組。為使運輸安全調查具超然、公正之角色，讓運輸事故之預防能有全盤性考量與規劃，並符合世界潮流。爰擬具「運輸安全委員會組織法草案」。是否有當？敬請公決。

提案人：	黃國書	鄭寶清	施義芳		
連署人：	李昆澤	葉宜津	陳素月	蔡培慧	陳曼麗
	李麗芬	陳明文	張廖萬堅	郭正亮	邱志偉
	尤美女	江永昌	蔡易餘	吳焜裕	何欣純

運輸安全委員會組織法草案總說明

運輸事故調查之主要目的是為找出可能肇因，據以提出改善建議，旨在避免類似事故再發生，非以處分或追究責任為目的。「飛航安全調查委員會」成立於民國 87 年 5 月，主要職掌為航空器飛航事故調查，並於 101 年 5 月 20 日成為法制化獨立機關，將事故調查機制獨立於交通監理機關之外。惟我國運輸事故調查模組僅有「飛航安全調查委員會」為獨立機關，其他諸如軌道、船舶及公路等運輸模組之事故，均非由獨立機關進行調查，恐引起球員兼裁判之非議。

為整合飛航、軌道、船舶及公路等運輸模組之運輸事故調查資源，使運輸事故預防措施能有全盤性考量與規劃，並結合飛航安全調查委員會累積之調查能量與經驗，建構完整的運輸安全體系，應建立獨立之「運輸安全委員會」。

諸衡國際，美國、加拿大、澳洲、紐西蘭等多國皆有獨立的多模組運輸事故調查組織，且設立方式多由航空為始，逐步擴充加入船舶、軌道或公路等運輸調查模組，足見此發展乃國際潮流。

獨立之「運輸安全委員會」不僅能夠強化運輸安全調查專業，並將監理與調查效區隔，獨立行使職權，其組織宜以法律定之。爰擬具「運輸安全委員會組織法草案」，條文計十二條，其要點如下：

- 一、本會設立之目的、隸屬關係、層級及權限執掌。（草案第一條及第二條）
- 二、本會委員人數、任命、任期、政黨、性別比例及免職方式等規定。（草案第三條）
- 三、本會委員應具備之專業資格及條件。（草案第四條）
- 四、本會委員應嚴守利益迴避之原則，並設置旋轉門條款。（草案第五條）
- 五、應經本會委員會議議決之事項。（草案第六條）
- 六、本會委員會議之運作方式及相關資訊公開。（草案第七條）
- 七、本會調查人員之配置與聘任，並設置旋轉門條款。（草案第八條）
- 八、本會各職稱之官等職等及員額，另以編制表定之。（草案第九條）
- 九、本法施行前已聘兼之飛航安全調查委員會委員之任期規定。（草案第十條）
- 十、本法施行日期。（草案第十一條）

運輸安全委員會組織法草案

條 文	說 明
<p>第一條 行政院為改善飛航、軌道、船舶及公路等運輸模組之運輸安全，辦理事故調查，特設運輸安全委員會（以下簡稱運安會），為中央二級獨立機關。</p>	<p>運輸安全委員會（以下簡稱運安會）設立之目的、隸屬關係，層級定位為相當中央二級獨立機關，地位超然、獨立運作，以利運輸安全促進及運輸事故調查之工作。</p>
<p>第二條 運安會掌理下列事項：</p> <p>一、運輸事故之通報處理、調查、鑑定原因、調查報告及運輸安全改善建議之提出。</p> <p>二、國內、外運輸事故調查組織與運輸安全組織之協調及聯繫。</p> <p>三、運輸事故趨勢分析、運輸安全改善建議之執行追蹤、調查技術之研究發展及重大影響運輸安全事件之專案研究。</p> <p>四、運輸事故調查技術之能量建立、紀錄器解讀及性能分析。</p> <p>五、運輸事故調查法令之擬訂、修正及廢止。</p> <p>六、其他有關運輸事故之調查事項。</p>	<p>運安會之權限職掌。</p>
<p>第三條 運安會置委員九人至十一人，由行政院院長提名經立法院同意任命之。行政院院長為提名時，應指定一人為主任委員，一人為副主任委員。主任委員、副主任委員及委員二人為專任，其餘為兼任。</p> <p>主任委員、副主任委員或委員出缺時，行政院院長應於一個月內依前項程序提名任命之，繼任者之任期至原任期屆滿之日為止。</p> <p>委員任期為四年，任滿得連任一次。但本法施行後，第一次任命之委員，其中四人之任期為二年。</p> <p>委員中具有同一黨籍者，不得超過委員總額二分之一，且單一性別之人數不得少於三分之一。</p> <p>本會委員有下列情形之一者，得由行政院院長予以免職：</p> <p>一、因罹病致無法執行職務。</p> <p>二、違法、廢弛職務或其他失職行為。</p> <p>三、因刑案受羈押或經起訴。</p>	<p>一、依中央行政機關組織基準法第二十一條規定，「獨立機關合議制之成員，均應明定其任職期限、任命程序、停職、免職之規定及程序。但相當二級機關之獨立機關，其合議制成員中屬專任者，應先經立法院同意後任命之」、「一級機關首長為前項任命時，應指定成員中之一人為首長，一人為副首長」，爰於第一項明定運安會主任委員、副主任委員及委員之任命方式。</p> <p>二、運安會委員出缺時，由行政院院長依第二項規定補提人選，並明定其繼任人之任期，以填補原任期為原則。</p> <p>三、為確保運安會委員行使職權之獨立性，並使新舊委員能有經驗傳承及避免新任委員尚未熟悉業務時所產生之空窗期，爰於第三項明定本法施行後，第一次任命委員之任期採取交錯制。</p> <p>四、第四項明定委員之政黨、性別比例等問題。</p> <p>五、第五項明定運安會委員免職之事由。</p>

立法院第 9 屆第 6 會期第 8 次會議議案關係文書

<p>第四條 本會委員應具有運輸、航空、軌道、船舶、公路、機械、電子、工程、法律、氣象、管理、醫學、心理或其他運輸事故調查相關學識及經驗。</p>	<p>獨立機關委員之選任，應著重其專業性，爰規定運安會委員應具備之專業背景及經驗。</p>
<p>第五條 本會委員不得兼公營事業機關或公司代表官股之董事或監察人，並不得兼運輸事業團體之職務。</p> <p>本會委員於其離職後三年內，不得擔任與其離職前五年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理、執行業務之股東或顧問。</p> <p>本會委員於其離職後三年內，不得就與離職前五年內原掌理之業務有直接利益關係之事項，為自己或他人利益，直接或間接與原任職機關或其所屬機關接洽或處理相關業務。</p>	<p>委員應嚴守利益迴避原則，並訂定運安會委員之旋轉門條款。</p>
<p>第六條 下列事項，應經本會委員會議決議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、運輸事故調查報告之審議。 二、運輸事故重新調查之審議。 三、運輸事故調查相關法規之審議。 四、本會與其他相關機關協調聯繫作業機制之審議。 五、本會年度預算及決算之審議。 六、委員提案之審議。 七、其他依法應由委員會議決議事項。 	<p>委員會議為運安會之決策機構，爰明訂應由委員會議議決之事項，以發揮合議制之功能。</p>
<p>第七條 本會委員會議每月舉行一次，由主任委員召集之，另得召開各運輸模組委員會議。</p> <p>前項會議，由主任委員擔任主席，主任委員因故不能出席時，由副主任委員代理。</p> <p>本會委員會議之決議，應有全體委員過半數之出席，出席委員過半數之同意行之。</p> <p>本會委員會議對外不公開。但委員會議紀錄，依政府資訊公開法第七條規定，主動公開。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 一、第一項至第三項規定運安會委員會議之運作方式。 二、第四項規定委員會議紀錄相關資訊應予主動公開。
<p>第八條 本會置資深運輸事故調查官、副資深運輸事故調查官、運輸事故調查官、副運輸事故調查官、工程師、副工程師及助理工程師等職務，依聘用人員聘用條例聘用之。</p> <p>本會聘用人員經主任委員指派得兼任主管。</p>	<p>一、運輸事故調查為高度專業及技術之業務，調查人員須具備豐富之運輸實務經驗。為網羅上述人員，以超然執行調查工作，確實發掘事故可能肇因，獲致社會大眾信任，爰於第一項規定以約聘方式延攬專業人才，以遂行運安會業務。</p>

立法院第 9 屆第 6 會期第 8 次會議議案關係文書

<p>前項聘用人員離職後三年內，不得擔任離職前五年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理，及執行業務之股東或顧問。</p>	<p>二、第二項規定聘用人員應嚴守利益迴避原則，並訂定運安會聘用人員之旋轉門條款。</p>
<p>第九條 本會各職稱之官等職等及員額，另以編制表定之。</p>	<p>中央政府機關總員額法第六條雖已授權各機關訂定編制表，惟考量如僅於條文中規定主委、副主委之配置，將難窺知機關人員配置及運作之全貌，爰於本條再予重申。</p>
<p>第十條 本法施行前已聘兼之飛航安全調查委員會委員，於本法施行後依第三條規定委員任命之日視為任期屆滿。</p>	<p>對於飛航安全調查委員會現任委員任期之過渡予以明定。</p>
<p>第十一條 本法施行日期，由行政院以命令定之。</p>	<p>由於本法涉及組織變更、人員移撥等問題，為考量平順整合，宜有緩衝期間進行機關整併，爰明定本法施行日期，由行政院定之。</p>

立法院第 9 屆第 6 會期第 8 次會議議案關係文書