

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)  
中華民國110年4月30日印發

院總第 55 號 委員提案第 26484 號

案由：本院時代力量黨團，有鑑於近年軍方定翼機、旋翼機事故不斷發生，各主管機關針對究明事故原因、追蹤管考並有效阻止航安威脅之權責應加以強化。現行運輸事故調查法，雖已明定國家運輸安全調查委員會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故一再發生，惟機關對此之遵循義務，一方面於公務航空器調查範圍明文排除軍用航空器；二方面於境內發生之運輸事故，涉及軍事機關（構）之場站或軍用運具操作者，國家運輸安全調查委員會會同各該機關（構）之調查，僅賴協調聯繫作業機制規範之，導致現有累積二十年以上之調查能量無法發揮最大效用，保障軍用公務航空器之行駛安全。為有效維護我國各類型、目的之公務航空器飛航安全，明文增訂軍用運具之調查範圍，並平衡國防戰、演訓任務持續達成之特定目的，及國防保密之需要，另授權國防部會同本法主管機關訂定調查作業處理規則。爰擬具「運輸事故調查法部分條文」修正草案。是否有當？敬請公決。

提案人：時代力量立法院黨團

邱顯智 王婉諭 陳椒華

運輸事故調查法部分條文修正草案對照表

| 修正條文   | 現行條文   | 說明  |
|--|--|---|
| <p>第二條 本法用詞，定義如下：</p> <p>一、重大運輸事故：指造成一定數量之人員傷害、死亡或財物損害，或造成社會關注且經國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）認定之重大飛航事故、鐵道事故、水路事故及公路事故。</p> <p>二、調查報告：指由主任調查官彙整各專業分組參照國際民用航空組織及國內外相關組織格式撰寫，包括事實資料、分析、結論及改善建議四項，並依本法審議通過之報告。</p> <p>三、運輸事故調查：指對運輸事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定、改善建議提出及調查報告撰寫之作業過程。</p> <p>四、民用航空器：指為執行民用航空運輸業務、普通航空業務、飛行訓練及自用航空器飛航活動，而於民用航空主管機關完成登記及適航檢定之航空器。</p> <p>五、公務航空器：指為執行公務，由政府機關（構）所有或使用之航空器。</p> <p>六、紀錄器：指運輸工具中可記錄系統運行、性能、環境參數、語音或影像之裝置。</p> <p>前項第一款重大運輸事故之範圍，由運安會會同交</p> | <p>第二條 本法用詞，定義如下：</p> <p>一、重大運輸事故：指造成一定數量之人員傷害、死亡或財物損害，或造成社會關注且經國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）認定之重大飛航事故、鐵道事故、水路事故及公路事故。</p> <p>二、調查報告：指由主任調查官彙整各專業分組參照國際民用航空組織及國內外相關組織格式撰寫，包括事實資料、分析、結論及改善建議四項，並依本法審議通過之報告。</p> <p>三、運輸事故調查：指對運輸事故之認定、事實資料之蒐集、彙整、分析、原因之鑑定、改善建議提出及調查報告撰寫之作業過程。</p> <p>四、民用航空器：指為執行民用航空運輸業務、普通航空業務、飛行訓練及自用航空器飛航活動，而於民用航空主管機關完成登記及適航檢定之航空器。</p> <p>五、公務航空器：指為執行公務，由政府機關（構）所有或使用之航空器。<u>但不包括由國防部主管之軍用航空器。</u></p> <p>六、紀錄器：指運輸工具中可記錄系統運行、性能、環境參數、語音或影像之裝置。</p> | <p>一、查國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會）係由成立逾二十年之「行政院飛航安全調查委員會」、「飛航安全調查委員會」改制而來。當時設立及改制之時空背景，係因國籍航空於西元 1994、1998、2002 年接連發生失事意外，各起事故均造成二百人以上乘員罹難。經飛安會調查並函請各相關單位辦理改善建議後，民用航空器事故之傷亡事件已逐年大幅下降。</p> <p>二、近年軍用航空器意外頻傳，以 F-5E 型戰鬥機為例，該機型於我國服役已超過 40 年，至今已發生 29 起事故、並造成 24 名飛官失聯或殉職。國軍於 2020 年 1 月發生空軍救護隊黑鷹直升機墜毀事件，導致參謀總長等 8 名將士不幸殉職後，竟又接連發生另四起軍機（OH-58D 直升機、F-16A 軍機、二起 F-5E 軍機）墜毀事件，顯見國軍軍機事故調查暨飛航安全管考能量不足，應強化內、外部調查能量及管考建議事項之落實，爰修正第一項第五款規定，改於第七條統一規定。</p> |

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>通部擬訂，報請行政院核定。</p>  | <p>前項第一款重大運輸事故之範圍，由運安會會同交通部擬訂，報請行政院核定。</p>   |   |
| <p>第四條 適用本法調查範圍之運輸工具（以下簡稱運具），指民用航空器、公務航空器、超輕型載具、遙控無人機、民用船舶、公務船舶、鐵路系統與大眾捷運系統之車輛及行駛於道路之車輛。</p>  | <p>第四條 適用本法調查範圍之運輸工具（以下簡稱運具），指民用航空器、公務航空器、超輕型載具、遙控無人機、民用船舶、公務船舶、鐵路系統與大眾捷運系統之車輛及行駛於道路之汽車。</p> | <p>為使運輸工具有一致定義，爰修正本條用詞。</p>   |
| <p>第七條 發生於境內之運輸事故，涉及軍事機關（構）之場站或軍用運具之操作者，<u>由運安會負責調查，國防部應協助並配合。</u></p> <p><u>國防部應選任各軍種具備相應專業知識之軍官或士官長，借調至運安會擔任事故調查人員或調查官。每次借調期為六年，得連續借調；借調者得於借調期滿前一年，向國防部及運安會申請繼續借調。非自行申請結束請調者，借調期間不受原單位職務調動安排之影響。</u></p> <p><u>前項國防部派駐運安會之事故調查人員及調查官，應參加運安會之專業培訓課程，增進調查所需之學識，並應與運安會調查官一同參加相關國際會議或訓練課程。</u></p> <p><u>於作戰演訓期間之軍用航空器事故，及軍用航空器因國防保密之需要，調查作業處理規則由國防部會同運安會擬訂，報請行政院核定。</u></p> <p><u>前項調查作業處理規則之訂定，應注意不得妨礙運安會事故調查之公正及獨立</u></p> | <p>第七條 發生於境內之運輸事故，涉及軍事機關（構）之場站或軍用運具之操作者，<u>運安會就涉及事項應會同各該機關（構）調查。</u></p>                     | <p>一、為健全運輸事故調查體制，究明事故原因並強化追蹤管考，並考量國防部對其所屬場站及運具有其專業，爰修訂第一項規定，將涉及軍事機關（構）場站或軍用運具操作之運輸事故，交由運安會負責調查，國防部應配合並提供相關協助。</p> <p>二、因調查人員培訓不易，為避免人員流動頻繁，造成調查經驗難以傳承，爰增訂第二項之規定。</p> <p>三、因運安會與國防部過往之合作備忘錄，無法有效訓練專業調查人才，爰增訂第三項之規定，強化調查官之專業培訓及學識。</p> <p>四、考量公務航空器於作戰演訓期間發生應進行調查之事故，為平衡戰演訓之目標及調查之順利完成，並因應國防機密之保密需要，爰參照國家機密保護法之規定，由國防部會同運安會另訂調查作業處理規則，爰增訂第四項之規定。</p> <p>五、飛安事故之調查為求真實與事後建議改善之成效，必須首重調查之獨立及專業性，故敦促前項命令之訂定原</p> |

立法院第 10 屆第 3 會期第 10 次會議議案關係文書

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>性。</p>  |  | <p>則，應注意本法所訂運安會之獨立調查權限，爰增訂第五項之規定。</p>                         |
| <p>第九條 第六條第一項之運輸事故發生後，運具所有人、使用人、超輕型載具活動團體及運輸管制、<u>消防機關、警察機關或軍事機關（構）</u>均應於得知消息後二小時內通報運安會。</p> <p>疑似第六條第一項之運輸事故發生後，運具所有人、使用人、超輕型載具活動團體及運輸管制、<u>消防機關、警察機關或軍事機關（構）</u>應於得知消息後二十四小時內通報運安會。</p> | <p>第九條 第六條第一項之運輸事故發生後，運具所有人、使用人、超輕型載具活動團體及運輸管制、<u>消防或警察機關</u>均應於得知消息後二小時內通報運安會。</p> <p>疑似第六條第一項之運輸事故發生後，運具所有人、使用人、超輕型載具活動團體及運輸管制、<u>消防或警察機關</u>應於得知消息後二十四小時內通報運安會。</p> | <p>為完善各級機關於運輸事故發生時之通報義務，爰修正第一項及第二項規定，納入軍事機關（構）。</p>           |
| <p>第三十九條 本法規定事項，涉及檢察機關之偵查權責者，運安會應與其協調配合行之。</p> <p>運安會行使本法所定職權，涉及其他機關（構）之權責者，應會同該機關（構）<u>建立調查作業處理規則</u>。</p>  | <p>第三十九條 本法規定事項，涉及檢察機關之偵查權責者，運安會應與其協調配合行之。</p> <p>運安會行使本法所定職權，涉及其他機關（構）之權責者，應會同該機關（構）<u>建立協調聯繫作業機制</u>。</p>  | <p>為避免事故調查之跨部會合作，僅賴合作備忘錄型式規範，爰修正第二項規定，明訂調查作業處理規則為合作依據之型態。</p> |