

立法院法制局法案評估報告

編號：1399

本報告僅供委員參考

飛航事故調查法修正草案 評估報告

法 制 局 彭文暉 撰

中華民國 107 年 12 月

飛航事故調查法修正草案評估報告

目 次

摘 要.....	3
壹、背景說明.....	4
貳、提案重點.....	5
參、問題檢討與建議.....	7
一、本草案「重大運輸事故」之定義，似可參照現行有關規定酌予修正。(建議修正草案第 1 條及第 2 條)	7
二、本草案之用詞，除基於規範目的或執行必要而須特予定義者外，應得援用現行有關法規所定內容，以求簡明。(建議修正草案第 2 條及第 4 條)	9
三、發生於境內(外)之重大運輸事故，運安會得「委請」他國或受他國「委請」進行調查。(建議修正草案第 6 條)	11
四、應為「通報」之重大運輸事故或疑似重大運輸事故，宜由主管機關訂定具體明確之認定規範。(建議修正草案第 9 條)	15
五、運輸事故現場之處理機制，宜依災害防救法由權責主管機關與運安會共同協商。(建議修正草案第 13 條).....	17
六、關於發現運輸事故相關資料及物品，「非經運安會同意」不得擅自移動之禁制規範，宜有完整明確之要件規定。(建議修正草案第 15 條)	19
七、監理機關或其他有關機關(構)，無正當理由違反調查協力義務者，宜定有處罰規範。(建議修正草案第 32 條).....	20

八、法案性別及人權影響評估.....	24
肆、結論.....	24
伍、條文對照表.....	27
參考文獻：.....	58
附錄 1：「飛航事故調查法修正草案」評估報告（初稿）書面審查意見及 參採情形	60
附錄 2：「飛航事故調查法修正草案」法案及性別影響評估檢視表	61
附錄 3：立法院法制局法案性別與人權影響評估檢視表	70

摘 要

飛航事故調查法於 2004 年 6 月 2 日公布施行，並於 2014 年 6 月 18 日修正。鑒於 2018 年 10 月 21 日臺鐵普悠瑪 6432 號車次於宜蘭發生正線車輛脫軌意外，造成 18 人死亡，2 百餘人輕重傷之重大行車事故，而任何事故之肇因，除管理機制之問題外，監理缺失亦可能直接或間接造成影響。行政院為將監理權與調查權做適當之切割，建立安全調查機制，發掘事故根本原因與潛在風險，提出改善建議，避免類似運輸事故再發生，經參考世界各國運輸事故多模組調查機制及我國飛航事故調查運作之經驗，爰以飛航事故調查為基礎，設置國家運輸安全調查委員會，執行飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，以改善運輸安全、保障民眾權益。

行政院針對運輸事故調查之需要，已擬具「飛航事故調查法」修正草案，名稱並修正為「運輸事故調查法」函送本院審議。本報告經就該草案內容進行檢討，並就其性別及人權影響評估結果加以檢視及分析，爰提出修法建議，俾供本院委員審查法案及問政之參考。

飛航事故調查法修正草案評估報告

壹、背景說明

飛航事故調查法（以下簡稱本法）於 2004 年 6 月 2 日公布施行，並於 2014 年 6 月 18 日修正。鑒於 2018 年 10 月 21 日臺鐵普悠瑪 6432 號車次於宜蘭發生正線車輛脫軌意外，造成 18 人死亡，2 百餘人輕重傷之重大行車事故，而任何事故之肇因，除管理機制之問題外，監理缺失亦可能直接或間接造成影響。行政院為將監理權與調查權做適當之切割，建立安全調查機制，發掘事故根本原因與潛在風險，提出改善建議，以避免類似運輸事故再發生，經參考世界各國運輸事故多模組調查機制及我國飛航事故調查運作之經驗，以飛航事故調查為基礎，設置國家運輸安全調查委員會（以下簡稱運安會），執行飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，藉以改善運輸安全、保障民眾權益。

關於運輸事故之調查法制，經查本院委員亦曾先後提出不同版本之立法或修法草案，如「公共運輸事故調查法草案」¹、「飛航事故調查法部分條文修正草案」²、「大眾運輸事故調查法草案」³、「運輸事故調查法草案」⁴、「公共運輸事故調查法草案」⁵、「公共運輸事故調查法草案」⁶、「運輸事故調查法草案」⁷及「運輸重大事故調查法草案」⁸等。而行政院針對運輸事故調查之需要，所擬具「飛航事故調查法」修正草案（以下簡稱本草案），名稱並修正為「運輸事故調查法」，經提該院 2018 年 11 月 15 日

¹ 參本院委員陳素月等 19 人提案，院總第 55 號，委員提案第 20755 號議案關係文書。

² 參本院委員周春米等 21 人提案，院總第 55 號，委員提案第 20928 號議案關係文書。

³ 參本院委員李昆澤等 19 人提案，院總第 55 號，委員提案第 20850 號議案關係文書。

⁴ 參本院委員林俊憲等 16 人提案，院總第 55 號，委員提案第 21549 號議案關係文書。

⁵ 參本院委員黃國書等 18 人提案，院總第 55 號，委員提案第 22483 號議案關係文書。

⁶ 參本院親民黨黨團提案，院總第 55 號，委員提案第 22466 號議案關係文書。

⁷ 參本院委員葉宜津等 18 人提案，院總第 55 號，委員提案第 22599 號議案關係文書。

⁸ 參本院委員鄭寶清等 16 人提案，院總第 55 號，委員提案第 22585 號議案關係文書。

第 3626 次會議通過，並於 2018 年 11 月 16 日以院臺交字第 1070216741 號函送請本院審議；嗣 2018 年 11 月 23 日經本院第 9 屆第 6 會期第 10 次院會決定：「交交通委員會審查」。本報告爰就本草案內容進行檢討研析，並提出相關修正建議，俾供本院委員審查法案及問政之參考。

貳、提案重點

行政院擬具本草案(名稱並修正為「運輸事故調查法」)⁹之修正重點如下：

- 一、修正本法立法目的為重大運輸事故之獨立調查。(修正條文第1條)
- 二、修正重大運輸事故及紀錄器等用詞定義，並授權由運安會會同交通部擬訂重大運輸事故之範圍，並報請行政院核定。(修正條文第2條)
- 三、修正本法調查範圍之運輸工具。(修正條文第4條)
- 四、修正各類運輸事故於境內外調查權之分配。(修正條文第6條)
- 五、修正各類運輸事故涉及軍事機關（構）時，運安會會同各該機關（構）調查之方式。(修正條文第7條)
- 六、修正運輸事故或疑似運輸事故發生後，具有通報義務之人員及機關、團體。(修正條文第9條)
- 七、修正相關機關（構）及人員須提供運安會調查所須資料之種類。(修正條文第17條)
- 八、修正不得記載於對外發布調查報告中之資料。(修正條文第22條)
- 九、為加速水路、鐵道及公路事故之調查，修正各機關(構)及被調查單位回復調查報告草案意見之期限。(修正條文第24條)
- 十、修正各類運輸事故運具所有人、使用人及超輕型載具活動團體相關罰則。(修正條文第28條、第29條、第31條及第32條)

⁹ 院總第 55 號，政府提案第 16548 號議案關係文書。

十一、增訂未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品之罰則。
(修正條文第 34 條)

叁、問題檢討與建議

一、本草案「重大運輸事故」之定義，似可參照現行有關規定酌予修正。(建議修正草案第 1 條及第 2 條)

按所謂「運輸」(transportation)一般係指利用各種運輸工具及通路，將人及貨物從一地移至另一地，以克服空間阻隔之一種過程或經濟活動¹⁰。上開所稱「運輸工具」，早期係以牛、馬、象、驢及駱駝等大型動物為主，現代則多指飛機、火車、汽車及船舶等用以運送人及貨物之動力運具；所稱「通路」則指上開運具所通行之途徑，天然形成者如空運航線及水運航路，人工建造者如軌道及公路等¹¹。

本草案第 1 條明定：「為獨立調查飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故，以促進運輸安全，特制定本法。」查其立法說明謂：「運安會掌理事項由原飛安會之飛航事故調查擴大為飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，爰予修正。」是上開條文之修正重點，主要係為規範運安會所掌理飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查權責，以促進運輸安全。

查前開條文所稱「重大運輸事故」之內涵，依本草案第 2 條第 1 項第 1 款定義，係指「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。」¹²是上開條文所指稱之「運輸事故」，殆以不同運輸工具所用「通路」為事故之分類基礎。考量本草案第 4 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、

¹⁰ 張有恆，現代運輸學，華泰文化事業股份有限公司，2010 年 1 月 2 版，頁 2。

¹¹ 張有恆，同前註，頁 4。

¹² 關於「重大運輸事故」之範圍，本草案第 2 條第 2 項明定：「由運安會會同交通部擬訂，報請行政院核定。」

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。」所定內容，本草案第 1 條及第 2 條第 1 項第 1 款「重大運輸事故」之指稱範圍，似可參照本草案第 4 條所指運輸工具使用之不同「通路」酌予整合，如可將鐵路系統、大眾捷運系統及輕軌系統¹³等利用軌道運行之車輛運輸系統，整併為「軌道系統」¹⁴，以資周延完整。爰參照民用航空法¹⁵、鐵路法¹⁶、公路法¹⁷、全民防衛動員準備法¹⁸、身心障礙者權益保障法¹⁹及懲治走私條例²⁰等有關規定，建議本草案第 1 條及第 2 條第 1 項第 1 款可分別酌予修正為「為獨立調查飛航、軌道、水運及公路之重大運輸事故，以促進運輸安全，特制定本法。」（第 1 條）；「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

¹³ 按輕軌運輸系統之路權型式，可分為專用路權、隔離路權及共用路權等 3 種，實務上係依其不同特性而適用不同法令。目前輕軌所適用法令，部分為大眾捷運法；如所共用路權之輕軌長度超過全部路線長度四分之一，即不適用大眾捷運法，而可能適用「公路法」之「電車」規定。參游千慧，輕軌綠色運輸建設相關議題研析，立法院法制局研究成果（「議題研析」編號：R00289），2017 年 10 月。

¹⁴ 交通部運輸研究所，輕軌與公車捷運系統納管之研析—交通安全法規篇，2006 年 10 月，頁 25-26。

¹⁵ 民用航空法第 2 條：「本法用詞定義如下：一、航空器：指任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。……三、飛航：指航空器之起飛、航行、降落及起飛前降落後所需在航空站、飛行場之滑行。……。」

¹⁶ 鐵路法第 2 條：「本法用詞，定義如下：一、鐵路：指以軌道導引動力車輛行駛之運輸系統及其有關設施。……」；第 37 條：「交通部為公益上之必要，得通知地方營及民營鐵路與其他鐵路、公路、水運或空運辦理聯運；如有緊急需要，並得指定任何鐵路撥車濟運。」

¹⁷ 公路法第 2 條：「本法用詞，定義如下：一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。……十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。……」；第 45 條：「公路主管機關，應視客、貨運輸需要情形，輔導汽車運輸業發展公路與鐵路、水運、航空及公路與公路之聯運或聯營業務。」

¹⁸ 全民防衛動員準備法第 19 條第 1 項：「為強化動員實施階段運輸能量，交通動員準備分類計畫主管機關應規劃陸運、水運、空運運輸調配戰備準備，加強港埠作業能力，充實海上接駁裝卸設施，完成船舶艀裝計畫與訓練，並規劃辦理民航站（場）與導（助）航設備（施）之動員準備，增進搶修作業技能訓練。」

¹⁹ 身心障礙者權益保障法第 53 條：「運輸營運者應於所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車（機船）廂（艙），提供無障礙運輸服務。……第三項大眾運輸工具無障礙設施項目、設置方式及其他應遵行事項之辦法，應包括鐵路、公路、捷運、空運、水運等，由中央交通主管機關分章節定之。」

²⁰ 懲治走私條例第 37 條：「交通部為公益上之必要，得通知地方營及民營鐵路與其他鐵路、公路、水運或空運辦理聯運；如有緊急需要，並得指定任何鐵路撥車濟運。」

之重大飛航、軌道、水運及公路事故。」(第2條第1項第1款)

二、本草案之用詞，除基於規範目的或執行必要而須特予定義者外，應得援用現行有關法規所定內容，以求簡明。(建議修正草案第2條及第4條)

本草案第2條關於本法用詞定義之規定，除考量本法適用所必要之「重大運輸事故」、「調查報告」、「運輸事故調查」及「紀錄器」等用詞，並針對本草案第4條適用本法調查範圍之「民用航空器」²¹及「公務航空器」²²等二運輸工具加以規範。

本草案第4條規定：「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。」其修正理由表示：「適用本法調查範圍者，由原訂航空器擴及於其他運輸工具，爰予增訂。」查該條所列各種運輸工具，除「民用航空器」及「公務航空器」外，其他運輸工具之用詞，均未於本草案第2條中有所定義。按所謂「航空器」者，依民用航空法第2條第1款之定義，係指「任何藉空氣之反作用力，而非藉空氣對地球表面之反作用力，得以飛航於大氣中之器物。」與本草案第2條第1項第4款及第5款所稱「民用航空器」及「公務航空器」偏重在該等運具之用途及管理之涵義，似有不同，本草案如基於規範目的或執行必要而須特予規定，尚非不可。

又前開草案條文所指運輸工具之「超輕型載具」及「遙控無人機」二者，查民用航空法第2條第20款²³及第26款²⁴已就

²¹ 本草案第2條第1項第4款：「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。」

²² 本草案第2條第1項第5款：「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。但不包括由國防部主管之軍用航空器。」

²³ 民用航空法第2條第20款：「超輕型載具：指具動力可載人，並符合下列條件之固定翼載具、動力滑翔機、陀螺機、動力飛行傘及動力三角翼等航空器：(一)單一往復式發動機。(二)最大

該等用詞有所定義；「行駛於道路之汽車」者，依道路交通管理處罰條例第 3 條²⁵及道路交通安全規則第 2 條第 1 項第 1 款²⁶之規定，應指行駛於公路、街道、巷術、廣場、騎樓、走廊等供公眾通行「道路」之非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之「汽車」（包括機車），而不包括「電車」²⁷、「慢車」²⁸等其他車輛。考量本法之規範目的，上開法規之用詞定義，應可加以援用。另「大眾捷運系統車輛」者，現行大眾捷運法雖無相關之用詞定義規範²⁹，惟道路交通管理處罰條例第 3 條第 9 款³⁰則就該用詞有所定義，考量本法之規範目的，似亦可加以援用。至「鐵路系統車輛」者，現行法規尚無相關之定義規範，鑒於鐵路³¹系統、大眾捷運系統及輕軌系統既可納屬「軌道系統」之範疇，則前開條文所指「鐵路系統」之車輛與「大眾捷運系統」

起飛重量不逾六百公斤。(三) 含操作人之總座位數不逾二個。(四) 海平面高度、標準大氣及最大持續動力之條件下，最大平飛速度每小時不逾二百二十二公里。(五) 最大起飛重量下，不使用高升力裝置之最大失速速度每小時不逾八十三公里。(六) 螺旋槳之槳距應為固定式或僅能於地面調整。但動力滑翔機之螺旋槳之槳距應為固定式或自動順槳式。(七) 陀螺機之旋翼系統應為雙葉、固定槳距、半關節及撬式。(八) 設有機艙者，機艙應為不可加壓式。(九) 設有起落架者，起落架應為固定裝置。但動力滑翔機，不在此限。」

²⁴ 民用航空法第 2 條第 26 款：「遙控無人機：指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作或其他經民航局公告之無人航空器。」

²⁵ 道路交通管理處罰條例第 3 條第 1 款：「道路：指公路、街道、巷術、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。」；第 8 款：「車輛：指非依軌道電力架設，而以原動機行駛之汽車（包括機車）、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。」

²⁶ 道路交通安全規則第 2 條第 1 項第 1 款：「汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車）。」

²⁷ 公路法第 2 條第 11 款：「電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。」；

²⁸ 公路法第 2 條第 12 款：「慢車：指腳踏自行車、電動輔助自行車、電動自行車，三輪以上人力或獸力行駛之車輛。」

²⁹ 大眾捷運法第 3 條：「本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類：一、完全獨立專用路權：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。二、非完全獨立專用路權：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。但有特殊情形，經中央主管機關報請行政院核准者，不在此限。第二項第二款之大眾捷運系統，應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行或聲光號誌。」

³⁰ 道路交通管理處罰條例第 3 條第 9 款：「大眾捷運系統車輛：指大眾捷運法所定大眾捷運系統使用之專用動力車輛。」；另道路交通安全規則第 2 條第 25 款亦有相同定義規範。

³¹ 鐵路法第 2 條第 1 款：「鐵路：指以軌道導引動力車輛行駛之運輸系統及其有關設施。」

之車輛等二種運輸工具，似可基於本法規範所需而整併為「軌道系統」之車輛。如其用詞涵義尚非不得援用上開道路交通管理處罰條例之規定而為理解，應無再於本草案中特予定義之必要。

查「民用船舶」及「公務船舶」等二運輸工具之用詞，本草案中似僅見於第4條所定內容，現行法規亦無相關之定義。按所稱「船舶」者，依船舶法第3條規定，指涉範圍包括小船、客船、動力船舶、水翼船、氣墊船、高速船及遊艇等不同運輸工具。惟依同法第4條規定：「在水面或水中供航行之船舶，應適用本法之規定。但下列船舶，不在此限：一、軍事建制之艦艇。二、龍舟、獨木舟及非動力帆船。三、消防及救災機構岸置之公務小船。四、推進動力未滿十二瓩之非漁業用動力小船。」準此，本草案所指「船舶」³²，與上開船舶法所定「船舶」之涵義是否相同？本草案前開條文所稱「民用船舶」及「公務船舶」得否逕予以援用？該等用詞須否基於規範目的或執行必要，比照關於「民用航空器」及「公務航空器」之定義規範，另於本草案第2條中特予明定？因涉本法之立法政策及解釋適用，宜請主管機關再作研酌釐清，並於相關條文之修正理由補充敘明，避免疑義。

再者，前述「軌道系統」之概念範疇，除適用於城際運輸之鐵路系統，亦可包括城內通勤之大眾捷運及輕軌等交通系統在內，是本草案第4條所稱「鐵路系統與大眾捷運系統之車輛」等運輸工具，建議似可酌予修正為「軌道系統之車輛」以求周延，並可因應本草案第1條擴大本法所適用運輸事故調查範圍之規範目的及實務需要。

三、發生於境內(外)之重大運輸事故，運安會得「委請」他國或受他

³² 本草案第6條、第10條、第29條、第31條及第32條等條文。

國「委請」進行調查。(建議修正草案第6條)

本草案第6條規定：「運安會應負責下列運輸事故之調查：一、發生於境內之重大運輸事故。二、發生於公海、不屬於任一國家之領域或發生地不確定之本國籍或由本國人使用之航空器及船舶之重大運輸事故。三、發生於境外之本國籍航空器及船舶、由本國人使用、本國設計或製造之航空器及船舶所造成之重大運輸事故，而事故發生地之調查機關不調查或委託運安會調查。前項第一款發生於境內之其他國籍航空器及船舶之重大運輸事故，運安會得委託該國事故調查機關調查。本國籍或本國人使用之航空器及船舶、本國設計或製造之運具事故發生於境外，運安會於接獲通報後，應聯絡該國事故調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。」查其修正理由略以：「參採國際民航組織第13號附約飛航事故調查及國際海事組織海難事故調查之規範，並考量鐵道及公路事故均發生於境內，爰明定重大運輸事故發生於境內、境外之調查權及分配；配合運安會之調查範圍，酌作文字修正。」

按前開所指國際民航組織第13號附約，應係國際民航組織於1944年制定之「芝加哥民用航空公約」³³。查該公約就航空器事故調查事項，僅有原則性敘述，關於事故調查之完整機制，則於第13號附約另訂相關國際標準及建議措施³⁴。至所指國際海事組織海難事故調查規範，應係聯合國國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)於2008年5月通過之「海上事故或海上事件安全調查國際標準及建議作法章程(Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine

³³ 高聖惕，我國民用航空器事故調查法制之重整與相關國際航空法規之評析，東吳法律學報第13卷第1期，2001年8月，頁173-174。

³⁴ 高聖惕，同前註，頁182-183。

Casualty or Marine Incident, CI Code)」。查該調查章程主要係規範海事安全調查之獨立性，其目的應在防止將來類似事故之發生，而非「劃分過失或確定責任」³⁵。經查我國目前對於海上事故之調查，並未設置類似「飛航安全調查委員會」之獨立調查機關，故有關海上事故之行政調查作業，係由航港局、海巡署、漁業署及海軍司令部等相關機關分工執行³⁶。

關於運輸事故之行政調查，本屬公行政行為。因此，前開行政調查權限之行使，依行政程序法第 15 條第 2 項³⁷或第 16 條³⁸之規定，主管機關得「委託」不相隸屬之行政機關執行或民間團體、個人等辦理。前者應屬「權限之委託」，即行政機關得將其權限之一部，委由另一不相隸屬之行政機關，以受託機關之名義行之。此種委託情形，將導致法定管轄權之變更，應有法律規定始得為之³⁹；後者則為「公權力委託（行政委託）」，乃行政機關將公權力授與私人（私法人或個人），使其以自己之名義行使該公權力，以執行有關之行政事務。惟公行政機關不親自執行本身之行政任務，而將執行該行政任務之公權力交由私人行使，雖有其必要，但究屬例外，如無法規之授權，應不得為之⁴⁰。

查前開行政程序法第 15 條第 2 項有關「權限之委託」規定，依法務部之見解⁴¹，係指「同一行政主體法人」不相隸屬機關間

³⁵ 方銘川、林忠宏、黃正清、陳世宗、張開國、洪憲忠、徐玉樹，我國海事調查制度之改善研究，船舶科技第 44 期，2014 年 1 月，頁 2。

³⁶ 陳彥宏、林倉玉、于惠蓉，漫談聯合國國際海事組織海事調查章程與台灣的海事調查體制，台灣海事安全與保安研究學刊，2014 年 4 月，頁 21。

³⁷ 行政程序法第 15 條：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委任……行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限之一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。前二項情形，應將委任或委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙」

³⁸ 行政程序法第 16 條：「行政機關得依法規將其權限之一部分，委託民間團體或個人辦理。前項情形，應將委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報或新聞紙。第 1 項委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之。」

³⁹ 陳敏，行政法總論，2016 年 9 月 9 版，頁 954。

⁴⁰ 陳敏，同前註，頁 956。

⁴¹ 法務部 2004 年 7 月 21 日法律字第 0930028195 號函：「……二、按行政程序法第 15 條第 1 項

之委託情形，而不包括隸屬不同行政主體之各級政府或行政機關間之權限移轉。由是，本草案第 6 條第 1 項第 3 款「發生於境外之本國籍航空器及船舶、由本國人使用、本國設計或製造之航空器及船舶所造成之重大運輸事故，而事故發生地之調查機關不調查或『委託』運安會調查。」及第 2 項「前項第一款發生於境內之其他國籍航空器及船舶之重大運輸事故，運安會得『委託』該國事故調查機關調查。」所定「委託」調查之性質，應與上開行政程序法第 15 條第 2 項所定「權限之委託」及第 16 條所定「公權力委託（行政委託）」之涵義有所不同。

又依前開國際民用航空公約第 13 號附約規定，事故發生地國雖負航空器失事調查之主要義務，惟考量各國就個別事故之調查技術、能力或資源狀況，亦允許事故發生地國將全部或部分調查工作委由其他國家或地區之調查組織辦理⁴²。因此，本草案第 6 條第 1 項第 3 款及第 2 項之「委託」調查規定，參據所涉行為之法律性質及上開國際公約規範，並參照行政法人法⁴³、職業災害勞工保護法⁴⁴及政府購法⁴⁵有關規定，建議似可酌予修

及第 2 項規定：『行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之。行政機關因業務上之需要，得依法規將其權限之一部分，委託不相隸屬之行政機關執行之。』分別係指行政機關依據法律、法律具體授權或概括移轉所屬下級機關或同一行政主體（公法人）不相隸屬之其他機關而言。又上開規定所稱『委託不相隸屬之行政機關』，依學者通說認為係指同一行政主體之法人不相隸屬機關間之委託情形，本部曾於 2003 年 12 月 5 日及 2003 年 8 月 8 日分別以法律字第 0920046678 號及 0920031306 號函釋在案。……」

⁴² 陳世超，飛航事故調查法部分條文修正草案評估報告，立法院法制局研究成果（「法案評估」編號：B00891），2013 年 6 月，頁 31-32。

⁴³ 行政法人法第 32 條：「行政法人之會計制度，依行政法人會計制度設置準則訂定。前項會計制度設置準則，由行政院定之。行政法人財務報表，應委請會計師進行查核簽證。」

⁴⁴ 職業災害勞工保護法第 15 條：「鑑定委員會應有委員超過二分之一出席，且出席委員中職業疾病專門醫師應超過二分之一，始得開會；開會時，委員應親自出席。為提供職業疾病相關資料，鑑定委員會於必要時，得委請有關醫學會提供資料或於開會時派員列席。鑑定委員會開會時，得視案情需要，另邀請專家、有關人員或機關代表一併列席。」

⁴⁵ 政府採購法第 76 條：「廠商對於公告金額以上採購異議之處理結果不服，或招標機關逾前條第二項所定期限不為處理者，得於收受異議處理結果或期限屆滿之次日起十五日內，依其屬中央機關或地方機關辦理之採購，以書面分別向主管機關、直轄市或縣（市）政府所設之採購申訴審議委員會申訴。地方政府未設採購申訴審議委員會者，得委請中央主管機關處理。廠商誤向該管採購申訴審議委員會以外之機關申訴者，以該機關收受之日，視為提起申訴之日。前項收受申訴書之機關應於收受之次日起三日內，將申訴書移送於該管採購申訴審議委員會，並通知申訴廠商。」

正為「委請」調查之規範，以適度釐清其調查主權關係，並與行政程序法之規定相區隔。

另本草案第 4 條所定適用本法調查範圍之運輸工具，本報告已建議予以分類列款；其中「航空器」之指涉範圍，參照民用航空法規定，應可包括民用航空器、公務航空器、超輕型載具及遙控無人機在內。考量民用航空法第九章之一「超輕型載具」及第九章之二「遙控無人機」相關規定，乃以「所有人」及「操作人」為主要規範對象，故本草案中有關航空器「使用人」之規定，似宜併將「操作人」納入，以免疏漏。

四、應為「通報」之重大運輸事故或疑似重大運輸事故，宜由主管機關訂定具體明確之認定規範。（建議修正草案第 9 條）

依本草案第 9 條規定，於本草案第 6 條第 1 項或疑似該條項所定運輸事故發生後，運具所有人、使用人、超輕型載具活動團體及運輸管制、消防或警察機關應於得知消息後 2 小時或 24 小時內通報運安會；相關義務人違反該規定，無正當理由未於所定期限內通報運安會者，依本草案第 31 條規定，處新臺幣(以下同)50 萬元以上 250 萬元以下或 6 萬元以上 30 萬元以下之罰鍰。

按前開條文所定「通報」重大運輸事故或疑似重大運輸事故發生之義務，已涉人民自由權利之限制，依據法治國原則，所定規範內容須有清楚之界限及範圍，亦即其法律構成要件及法律效果應符合明確性原則。經查司法院大法官對於上開「法律明確性原則」係認「有關受規範者之行為準則及處罰之立法使用抽象概念者，苟其意義非難以理解，且個案事實是否屬於法律所欲規範之對象，為一般受規範者所得預見，並可經由司法審查加以認定及判斷者，即無違反法律明確性原則(本院釋字

第 432 號、第 521 號、第 594 號解釋參照)」⁴⁶由是，本草案第 9 條對於運具所有人、使用人及超輕型載具活動團體，雖明定渠等應負相關通報之義務，惟查關於成立該通報義務之「發生重大運輸事故或疑似重大運輸事故」前提要件，似仍乏具體明確之認定標準。

查本法第 36 條(相當於本草案第 37 條)規定：「本法有關飛航事故之通報、認定、現場處理、訪談、調查及報告發布等事項之作業處理規則，由飛安會定之。」主管機關飛航安全調查委員會(以下簡稱飛安會)並於所訂「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」⁴⁷及「超輕型載具飛航事故調查作業處理規則」⁴⁸就本法所定應予通報之事故有所規範，惟查上開調查作業處理規則，其性質似僅係飛安會於其調查權限範圍內自行訂定之處理程序規定；而本草案第 6 條第 1 項及第 2 項指涉之運輸事故，與本草案第 4 條所列運輸工具管理機關交通部之

⁴⁶ 司法院釋字第 602 號解釋理由書。

⁴⁷ 「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」第 5 條：「航空器所有人、使用人及飛航管制機關（構）應通報下列飛航事故或疑似飛航事故：一、人員死亡或傷害者。二、航空器失蹤或無法接近該航空器者。三、航空器實質損害，或有充分理由認為該航空器遭受實質損害者。四、航空器空中接近至五百呎以內，須採緊急避讓動作始能防止相撞或危險之情況者。五、航空器碰撞事件有造成航空器實質損害之虞者。六、可控飛航中，偏離航道或未遵守航管指示，須採取緊急避讓操作以避免碰撞地形或地障者。七、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上放棄起飛者。八、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定之跑道上起飛者。九、在被關閉或佔用之跑道、滑行道或未指定的跑道上落地或嘗試落地（高度低於三百呎，或經航管指示修正）者。十、在起飛或初始爬升階段未能達到預計之性能，情況嚴重者。十一、駕駛艙、客艙或貨艙內失火或冒煙，或發動機失火者。十二、飛航組員依操作手冊須緊急使用氧氣者。十三、航空器之結構失效或發動機零組件脫離者。十四、航空器系統之多重故障，嚴重影響航空器操作者。十五、飛航組員於飛航時失能者。十六、因燃油存量或燃油配送發生狀況，導致駕駛員必須宣布緊急狀況者，例如燃油量不足、燃油耗盡或無法使用所有機載燃油。十七、航空器起飛或落地時，距障礙物或其他航空器極為接近之跑道入侵狀況者。十八、起飛或落地時發生之事故，例如落地過早、滑出或偏出跑道者。十九、航空器因系統失效、天候、操作超出飛航性能限制範圍或其他事故，造成操控困難者。二十、為航空器飛航所必要之導引及導航系統中發生兩套以上之系統故障者。二十一、為緊急處置或非蓄意，釋放航空器機外掛載之任何其他負載者。二十二、其他有造成人員死亡、傷害或航空器實質損害之虞者。」

⁴⁸ 「超輕型載具飛航事故調查作業處理規則」第 3 條：「超輕型載具飛航事故發生後，活動團體、超輕型載具所有人、超輕型載具操作人及政府相關機關（構）應儘速將已知事故狀況通報飛安會值日官。活動團體、超輕型載具所有人、超輕型載具操作人及政府相關機關（構）應通報之事故如下：一、人員死亡或傷害者；二、失蹤或無法接近者；三、實質損害者；四、本身或其脫離之部分造成任何其他財產之嚴重損害或毀損者。」

權責亦屬攸關，爰建議參照本草案第 2 條第 2 項規定，於本草案第 9 條增訂第 3 項：「前二項應為通報之運輸事故，由運安會會同交通部定之。」規定，以資周延明確。

次按本草案第 9 條規定相關義務人應於「得知消息」後 2 小時或 24 小時內履行其通報運安會之作為義務，惟查所定「得知消息」之用詞，似僅見於本法有關法規⁴⁹，而非一般法律規範所習用，爰參照幼兒教育及照顧法⁵⁰、保險法⁵¹、非訟事件法⁵²及民法⁵³之有關規定，建議將本草案第 9 條中關於「得知消息」之用詞皆修正為「知悉」，以與一般法律規範用詞一致。

五、運輸事故現場之處理機制，宜依災害防救法由權責主管機關與運安會共同協商。(建議修正草案第 13 條)

本草案第 13 條規定：「運輸事故之現場，除為救援及消防之必要外，應維持現場之完整；如有重大影響交通而有清理現場之必要時，應由事故現場管理機關與運安會共同協商。」其修正理由僅謂：「運輸事故發生後為保全證據，應維持現場之完整，惟事故現場管理機關認有重大影響交通而有清理現場之必要時，應與運安會共同協商，爰予修正。」惟上開條文所指「事故現場管理機關」究指為何，並未明確定義，經查現行法規亦無相關規範，似有釐清之必要。

按災害防救法(以下簡稱災防法)第 2 條第 1 款第 2 目規定，

⁴⁹ 「超輕型載具管理辦法」第 35 條及「航空器飛航安全相關事件處理規則」第 3 條等規定。

⁵⁰ 幼兒教育及照顧法第 37 條：「教保服務機構受託提供教保服務，應與幼兒之父母或監護人訂定書面契約。前項書面契約之格式、內容，中央主管機關應訂定書面契約範本供參。幼兒園有違反第八條第六項所定辦法有關招收人數之限制規定，父母或監護人得於知悉後三十日內，以書面通知幼兒園終止契約，幼兒園應就已收取之費用返還父母或監護人，不受依第三十八條第一項或第五項所定退費基準之限制。」

⁵¹ 保險法第 58 條：「要保人、被保險人或受益人，遇有保險人應負保險責任之事故發生，除本法另有規定，或契約另有訂定外，應於知悉後五日內通知保險人。」

⁵² 非訟事件法第 96 條：「關係人認登記處處理事務違反法令或不當時，得於知悉後十日內提出異議。但於處理事務完畢後已逾二個月時，不得提出異議。」

⁵³ 民法第 1053 條：「對於前條第一款、第二款之情事，有請求權之一方，於事前同意或事後宥恕，或知悉後已逾六個月，或自其情事發生後已逾二年者，不得請求離婚。」

該法所稱「災害」，包括空難、海難及陸上交通事故等災難所造成之禍害；同法施行細則第 2 條並就該等「災害」定義為：「空難：指航空器運作中所發生之事故，造成人員傷亡、失蹤或財物損失，或航空器遭受損害或失蹤者。」、「海難：指船舶發生故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸或其他有關船舶、貨載、船員或旅客之非常事故者。」、「陸上交通事故：指鐵路、公路及大眾捷運等運輸系統，發生行車事故，或因天然、人為等因素，造成設施損害，致影響行車安全或導致交通陷於停頓者。」準此，本草案所定「重大運輸事故」發生後，該事故現場之災害應變處理，應有災防法相關規定之適用。

按災害應變措施之實施，依災防法第 27 條規定，係由各級政府依其權責辦理⁵⁴；依地方制度法第 18 條第 11 款第 2 目⁵⁵、第 19 條第 11 款第 2 目⁵⁶及第 20 條第 7 款第 1 目⁵⁷等規定，災害防救之規劃及執行為直轄市、縣（市）及鄉（鎮、市）之自治事項。又本草案第 12 條第 3 項規定：「運輸事故發生後，各級機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知運安會其於現場採取之措施。」由是，本草案第 13 條所定重大運輸事故之現場處理，依上開災防法及地方制度法規定，既屬各級政

⁵⁴ 災害防救法第 27 條規定：「為實施災害應變措施，各級政府應依權責實施下列事項：一、災害警報之發布、傳遞、應變戒備、人員疏散、搶救、避難之勸告、災情蒐集及損失查報。二、警戒區域劃設、交通管制、秩序維持及犯罪防治。三、消防、防汛及其他應變措施。四、受災民眾臨時收容、社會救助及弱勢族群特殊保護措施。五、受災兒童及少年、學生之應急照顧。六、危險物品設施及設備之應變處理。七、傳染病防治、廢棄物處理、環境消毒、食品衛生檢驗及其他衛生事項。八、搜救、緊急醫療救護及運送。九、協助相驗、處理罹難者屍體、遺物。十、民生物資與飲用水之供應及分配。十一、水利、農業設施等災害防備及搶修。十二、鐵路、道路、橋樑、大眾運輸、航空站、港埠、公用氣體與油料管線、輸電線路、電信、自來水及農漁業等公共設施之搶修。十三、危險建築物之緊急評估。十四、漂流物、沈沒品及其他救出物品之保管、處理。十五、災害應變過程完整記錄。十六、其他災害應變及防止擴大事項。……。」

⁵⁵ 地方制度法第 18 條：「下列各款為直轄市自治事項：……十一、關於公共安全事項如下：（一）直轄市警政、警衛之實施。（二）直轄市災害防救之劃及執行。（三）直轄市民防之實施。……」

⁵⁶ 地方制度法第 19 條：「下列各款為縣（市）自治事項：……十一、關於公共安全事項如下：（一）縣（市）警衛之實施。（二）縣（市）災害防救之規劃及執行。（三）縣（市）民防之實施。……」

⁵⁷ 地方制度法第 20 條：「下列各款為鄉（鎮、市）自治事項：……七、關於公共安全事項如下：（一）鄉（鎮、市）災害防救之規劃及執行。（二）鄉（鎮、市）民防之實施。……」

府相關機關之執行權責，則本草案第 13 條後段「如有重大影響交通而有清理現場之必要時，應由事故現場管理機關與運安會共同協商。」之規範，建議可參照災防法及地方制度法之規範意旨，酌予修正為「如有重大影響交通而有清理現場之必要時，應依災害防救法由各級機關與運安會共同協商。」以免權責不明滋生爭議，並與本草案第 12 條第 3 項所定內容相配合。

六、關於發現運輸事故相關資料及物品，「非經運安會同意」不得擅自移動之禁制規範，宜有完整明確之要件規定。（建議修正草案第 15 條）

本草案第 15 條第 3 項明定：「民眾發現運輸事故相關資料及物品散落於公有及私有土地或建築物時，應立即通報運安會或其他有關機關（構），不得擅自移動。運安會於接獲通報後應會同有關機關（構）進入現場，並由主任調查官或其指定之專人統籌指揮，進行確認及處理。」；如有違反上開規定情事，本草案第 34 條規定：「違反第 15 條第 3 項規定，未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品者，處新臺幣 6 萬元以上 30 萬元以下罰鍰。」準此，民眾發現運輸事故相關資料及物品散落於土地或建築物時，除應立即通報運安會或其他有關機關（構）外，對於上開相關資料及物品，亦不得擅自移動；如未經運安會同意，擅自移動運輸事故相關資料及物品者，即應依法裁罰。

按民眾發現運輸事故相關資料及物品散落於土地或建築物時，依本草案第 15 條第 3 項規定，除應通報運安會或其他有關機關（構）外，對於上開相關資料及物品，並有不得擅自移動之不作為義務。析言之，民眾發現運輸事故相關資料及物品時，除向運安會通報外，亦得向其他有關機關（構）為通報。違反該通報作為義務者，本草案雖未定有相關罰則，鑒於本草案第 9 條及第 31 條已針對運具所有人、使用人、相關團體及有關機關

就運輸事故之通報義務定有相關擔保規範，如認違反上開發現相關資料及物品之通報作為義務，尚無以罰則擔保其履行之必要，基於「比例原則」之考量，縱未定有相關處罰規範作為配套，立法政策上並非不可。惟就本草案第 34 條規定及其修正理由觀之，違反本草案第 15 條第 3 項「不得擅自移動(運輸事故相關資料及物品)」禁制規定者，其處罰要件似係指「未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品」之情形。易言之，本草案第 15 條第 3 項「不得『擅自』移動」之禁制規定，其目的應在規範不得「未經運安會同意」而有移動運輸事故相關資料及物品之行為。亦即必須符合「未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品」之要件，始得依本草案第 34 條規定處罰。

綜上，本草案第 15 條第 3 項關於「不得擅自移動」運輸事故相關資料及物品之禁制規定，參照本草案第 34 條所定處罰要件，其規範內涵應係「不得『未經運安會同意』擅自移動」運輸事故相關資料及物品。因此，本草案第 15 條第 3 項所定內容，似可酌予修正為：「民眾發現運輸事故相關資料及物品散落於公有及私有土地或建築物時，應立即通報運安會或其他有關機關（構），非經運安會同意，不得擅自移動。運安會於接獲通報後應會同有關機關（構）進入現場，並由主任調查官或其指定之專人統籌指揮，進行確認及處理。」以符法律明確性之要求。

七、監理機關或其他有關機關（構），無正當理由違反調查協力義務者，宜定有處罰規範。（建議修正草案第 32 條）

本草案第 17 條規定：「第六條第一項之運輸事故發生後，運安會專案調查小組基於調查之目的且於必要時，得要求運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構），於限期內提供下列調查資料：一、運具裝載情形及簽派資料。二、與運具

運作有關人員訓練與經歷紀錄、證照及其他有助於研判之資料。三、運具認證與維護有關資料及紀錄。四、氣象及運行管制紀錄。五、與運具運作有關人員於該事故或過去三年內之醫療紀錄，及乘客於該事故之醫療紀錄。六、場站、輔助運行設備或助導航設備資料。七、搜尋、救護、消防作業資料。八、監理機關對運具及使用人之查核紀錄。九、紀錄器相關資料。十、其他有關該運輸事故之資料。」是本法所定重大運輸事故發生後，基於調查之目的及必要，運安會專案調查小組得要求運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構），限期提供有關資料以供調查。析言之，運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構），對於運安會專案調查小組之限期提供資料要求，應有依限提供該等資料之作為義務。

按本草案第 6 條所定應由運安會負責調查之重大運輸事故發生後，運安會專案調查小組依本草案第 17 條規定，要求運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構）限期提供有關資料，乃行政機關為達成特定行政目的所從事之資料蒐集活動，應屬「行政調查」之公行政行為⁵⁸。依學說見解，該等資料蒐集活動，包括機關內部或對私人所實施之各種調查行為，其類型則可按不同標準而有不同之分類，如依是否採取強制手段，可分為任意調查及強制調查，後者並可再區分為間接強制調查⁵⁹、直接強制調查⁶⁰及複合強制調查⁶¹等；依調查對象不同，可分為對人、對物及對處所之調查；依事件之一般或具體，則可分為一般調查（如公平交易委員會對於經濟情況之調查）及個別調查（如

⁵⁸ 洪家殷，論行政調查中職權調查之概念及範圍—以行政程序法相關規定為中心，東吳法律學報第 21 卷第 3 期，2010 年 1 月，頁 7。

⁵⁹ 指以實力以外之手段，如刑罰或行政罰為擔保之強制調查。

⁶⁰ 指直接以實力擔保其實效性之強制調查。

⁶¹ 日本法制上對於拒絕調查者，原則上僅得科以刑罰為間接強制，但基於人身保護目的且緊急必要時，亦得強行進入檢查。參見兼子仁，行政法總論，岩波書局，1983 年，頁 133-137；轉引自劉宗德，「日本行政調查制度之研究」，行政法基本原理，學林文化，1998 年，頁 212。

公平交易委員會對於違反公平交易法事件之調查)⁶²。

次按前開行政調查行為，學者認為除應遵守行政法上一般法律原則外⁶³，尤應注意「職權調查主義」、「比例原則」及「法律保留原則」等重要基本原則之適用⁶⁴，如行政程序法第 9 條：「行政機關就該管行政程序，應於當事人有利及不利之情形，一律注意。」、第 36 條：「行政機關應依職權調查證據，不受當事人主張之拘束，對當事人有利及不利事項一律注意。」及第 7 條：「行政行為，應依下列原則為之：一、採取之方法應有助於目的之達成。二、有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者。三、採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡。」等規定。從而，行政機關本應依其職權調查事實，並採取適當之調查手段，就與該事件有關之事證進行調查，以釐清真相並形成確信⁶⁵。惟所涉事證如由當事人掌握，行政機關調查相當困難，則當事人亦有提供協助之必要，即亦應有調查協力義務⁶⁶，相關規範如行政程序法第 40 條：「行政機關基於調查事實及證據之必要，得要求當事人或第三人提供必要之文書、資料或物品。」及前開本草案第 17 條之規定等。

查本草案第 17 條對於運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構），已明定渠等對於運安會專案調查小組之提供資料要求，有依期限提供有關調查資料之義務；本草案第 32 條並針對違反上開調查協力義務之行為，定有相當數額之行政罰鍰規範，是上開行政調查之性質，應可認屬以行政罰為擔保之

⁶² 洪家殷，論行政調查中職權調查之概念及範圍—以行政程序法相關規定為中心，同註 58，頁 6-7。

⁶³ 行政程序法第 4 條：「行政行為應受法律及一般法律原則之拘束。」

⁶⁴ 洪家殷，行政調查與刑事偵查之界限，東吳法律學報第 25 卷第 1 期，2013 年 7 月，頁 11-13。

⁶⁵ 洪家殷，論行政調查中之行政強制行為，法學叢刊第 60 卷第 1 期，2015 年 1 月，頁 33。

⁶⁶ 司法院釋字第 537 號解釋文：「因租稅稽徵程序，稅捐稽徵機關雖依職權調查原則而進行，惟有關課稅要件事實，多發生於納稅義務人所得支配之範圍，稅捐稽徵機關掌握困難，為貫徹公平合法課稅之目的，因而課納稅義務人申報協力義務。」

「間接強制調查」。惟就本草案第 32 條：「航空器、船舶、鐵路系統及大眾捷運系統運行車輛所有人或使用人，違反第十七條規定，無正當理由未於限期內提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰，並命其於限期內提供，屆期不提供者，得按次處罰。(第 1 項)超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人或操作人，汽車所有人或使用人，違反第十七條規定，無正當理由未於限期內提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並命其於限期內提供，屆期不提供者，得按次處罰。(第 2 項)」所定內容分析，違反本草案第 17 條規定之處罰主體，係以運具所有人或使用人，超輕型載具所有人、操作人或活動團體，以及遙控無人機所有人或操作人為對象，似未包含同負調查協力義務之運具監理機關及其他有關機關（構）。

經查本草案第 17 條所列「氣象及運行管制紀錄」、「與運具運作有關人員於該事故或過去三年內之醫療紀錄，及乘客於該事故之醫療紀錄」、「場站、輔助運行設備或助導航設備資料」、「搜尋、救護、消防作業資料」及「監理機關對運具及使用人之查核紀錄」等資料，殆由相關運具監理機關及主管氣象、消防、醫療業務之有關機關（構）所掌握，基於本法所定運輸事故之調查必要，該等資料之提供協力義務，仍宜由上開運具監理機關及其他有關機關（構）負擔；且查上開機關（構）如涉有違反上開提供調查資料之行政法上協力義務之行為，依法並非不得對之課處行政罰鍰⁶⁷，爰建議修正本草案第 32 條第 1 項為：

⁶⁷ 行政罰法第 3 條：「本法所稱行為人，係指實施違反行政法上義務行為之自然人、法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織。」；第 7 條：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。法人、設有代表人或管理人之非法人團體、中央或地方機關或其他組織違反行政法上義務者，其代表人、管理人、其他有代表權之人或實際行為之職員、受僱人或從業人員之故意、過失，推定為該等組織之故意、過失。」；第 17 條：「中央或地方機關或其他公法組織違反行政法上義務者，依各該法律或自治條例規定處罰之。」

「航空器、船舶、軌道系統車輛所有人、使用人、監理機關或其他有關機關（構），違反第十七條規定，無正當理由未依期限提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰，並命其限期提供，屆期不提供者，得按次處罰。」以符本草案第 17 條之規範意旨。

八、法案性別及人權影響評估

關於本草案之性別影響評估事項，主管機關已先就修法內容有無涉及特定性別、性傾向或性別認同，執行方式有無因性別、性傾向或性別認同之不同而有差異，以及訂修內容所規範對象及執行方式縱使無差異，但對於不同性別、性傾向或性別認同者是否仍會產生不同結果等情形，進行性別影響評估；並將修正草案及自行評估之性別影響內容，送經性別平等相關領域學者專家審視，認為本次法案修改內容與性別議題無涉。

關於本草案之人權影響評估事項，經檢視除符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋，亦與公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約所定內容相符。

綜上所述，本草案所擬修正內容，本局經檢視查其目的皆在促進運輸安全，保障人權，且符合國際公約有關規範，亦未涉及性別與人權議題，故其性別與人權影響評估結果應認屬適當。

肆、結論

本法前於 2004 年 6 月 2 日公布施行，並於 2014 年 6 月 18 日修正。惟 2018 年 10 月 21 日臺鐵普悠瑪 6432 號車次於宜蘭發生正線車輛脫軌意外，造成 18 人死亡，2 百餘人輕重傷之重大軌道行車事故，

除凸顯相關管理機制問題外，其監理缺失亦難謂對該事故毫無直接或間接之影響。

經查我國關於運輸事故之調查機制，其法源依據係散見於各類交通法規，如飛航事故之「飛航事故調查法」；軌道事故之「鐵路法」及「大眾捷運法」；海事事故之「船員法」、「海商法」及「海事報告規則」；公路事故之「公路法」等，亦即目前尚無統一與標準化之運輸事故調查作業規範。鑒於國際先進國家多已成立多模組之運輸安全調查委員會，且以獨立法律作為調查法源，我國實有參考借鏡之必要，以改善運輸安全及保障民眾權益，並符合世界潮流。

行政院針對運輸事故調查需要，雖擬具本草案並修正名稱為「運輸事故調查法」，惟查相關內容仍有檢討研酌之空間，本報告爰針對本草案相關問題進行評估，並就其性別及人權影響評估結果予以檢視及分析，提出以下修正建議，俾供本院委員於審查法案及問政之參考：

- 一、本草案「重大運輸事故」之定義，似可參照現行有關規定酌予修正。（建議修正草案第 1 條及第 2 條）
- 二、本草案之用詞，除基於規範目的或執行必要而須特予定義者外，應得援用現行有關法規所定內容，以求簡明。（建議修正草案第 2 條及第 4 條）
- 三、發生於境內(外)之重大運輸事故，運安會得「委請」他國或受他國「委請」進行調查。（建議修正草案第 6 條）
- 四、應為「通報」之重大運輸事故或疑似重大運輸事故，宜由主管機關訂定具體明確之認定規範。（建議修正草案第 9 條）
- 五、運輸事故現場之處理機制，宜依災害防救法由權責主管機關與運安會共同協商。（建議修正草案第 13 條）
- 六、關於發現運輸事故相關資料及物品，「非經運安會同意」不得擅自移動之禁制規範，宜有完整明確之要件規定。（建議修正草案

第 15 條)

七、監理機關或其他有關機關（構），無正當理由違反調查協力義務者，宜定有處罰規範。（建議修正草案第 32 條）

伍、條文對照表

行政院函送本院審查之飛航事故調查法修正草案，共計 39 條條文；本報告經研析後，建議修正 28 條條文。茲就相關條文之建議修正情形說明如下：

飛航事故調查法修正草案條文對照表

修正名稱	建議修正名稱	現行名稱	說明
<u>運輸</u> 事故調查法	(無修正意見)	飛航事故調查法	行政院說明： 因應飛航安全調查委員會(以下簡稱飛安會)改制為國家運輸安全調查委員會(以下簡稱運安會)，未來運安會之調查範圍擴大為飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故，爰修正名稱。
修正條文	建議修正條文	現行條文	說明
第一章 總則	(無修正意見)	第一章 總則	行政院說明： 章名未修正。
第一條 為獨立調查 <u>飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸</u> 事故，以促進運輸安全，特制定本法。	第一條 為獨立調查飛航、 <u>軌道、水運及公路之重大運輸</u> 事故，以促進運輸安全，特制定本法。	第一條 為獨立調查飛航事故，以促進飛航安全，特制定本法。	行政院說明： 運安會掌理事項由原飛安會之飛航事故調查擴大為飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，爰予修正。 本報告說明： 本條指稱之「運輸事故」似係以不同運輸工具所用「通路」為分類基礎。爰參照本草案第四條所定內容及現行

			其他法規之有關規定，將鐵路系統、大眾捷運系統等利用軌道運行之運輸系統，整併為「軌道系統」，並修正部分文字。
第二條 本法用詞，定義如下： 一、<u>重大運輸事故</u>：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。 二、<u>調查報告</u>：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	第二條 本法用詞，定義如下： 一、<u>重大運輸事故</u>：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、軌道、水運及公路事故。 二、<u>調查報告</u>：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	第二條 本法用詞，定義如下： 一、<u>飛航事故</u>：指依<u>民用航空法</u>第<u>二條</u>所定之<u>航空器失事</u>或<u>航空器重大意外事件</u>。 二、<u>調查報告</u>：指由主任調查官彙整各專業分組參照國際民航組織格式撰寫，內容包括事實資料、分析、結論及<u>飛安改善建議</u>四項，並依本法審議通過之報告。 三、<u>飛航事故調查</u>：指對飛航事故之認定、事實資料之蒐	行政院說明： 一、現行條文列為第一項，說明如下： （一）第一款配合飛安會改制為運安會，擴大調查範圍，爰將「飛航事故」修正為「重大運輸事故」。 （二）第二款配合運安會掌理事項，酌修調查報告之定義。 （三）第三款配合運安會掌理事項，將「飛航事故調查」修正為「運輸事故調查」，並酌修其定義。 （四）第四款及第五款酌作文字修正。 （五）配合運安會調查範圍擴大，將現行第

，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。 三、<u>運輸事故調查</u>：指對<u>運輸事故</u>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。 四、<u>民用航空器</u>：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<u>民用航空</u>主管機關完成登記及適航檢定之航空器。 五、<u>公務航空器</u>：指為執行公務，由政	、結論及改善建議四項，並依本法審議通過之報告。 三、<u>運輸事故調查</u>：指對<u>運輸事故</u>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。 四、<u>民用航空器</u>：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<u>民用航空</u>主管機關完成登記及適航檢定之航空器。 五、<u>公務航空器</u>：指為執行公務，由政府機關（構）所有或使	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。 四、<u>民用航空器</u>：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<u>民航</u>主管機關完成登記及適航檢定之航空器。 五、<u>公務航空器</u>：指為執行公務，由政府機關所有或使用之航空器。但不包括由國防部主管之軍用航空器。 六、<u>飛航資料紀錄器</u>：指<u>飛航紀錄器</u>中記錄航空器系統	六款及第七款所定「飛航資料紀錄器」及「座艙語音紀錄器」之定義刪除，並增訂第六款明定「紀錄器」之定義。 二、新增第二項，授權由運安會會同交通部擬訂重大運輸事故之範圍，並報請行政院核定。 本報告說明： 一、本條第一款「重大運輸事故」之定義內容，參照第一條之本報告說明，修正部分文字。 二、「<u>民用船舶</u>」及「<u>公務船舶</u>」等二運輸工具用詞，本草案第4條雖有所規範，但本條文並無定義，現行其他法規亦查無有關規定。是上開「<u>民用船舶</u>」及「<u>公務船舶</u>」之定義如何援用，須否比照
---	---	---	---

府機關(構)所有或使用之航空器。但不包括由國防部主管之軍用航空器。 <u>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。</u> <u>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。</u>	用之航空器。但不包括由國防部主管之軍用航空器。 <u>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。</u> 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。	<u>、性能及環境參數之裝置。</u> <u>七、座艙語音紀錄器：指飛航紀錄器中記錄駕駛艙內語音之裝置。</u>	「民用航空器」及「公務航空器」之規範方式，於本條文中明文定義，宜由主管機關研酌釐清，並予補充敘明，避免疑義。
第三條 為公正調查重大運輸事故，改善運輸安全，<u>運安會依法獨立行使調查職權。</u>	(無修正意見)	第三條 為公正調查飛航事故，改善飛航安全，<u>飛航安全調查委員會(以下簡稱飛安會)依法獨立行使飛航事故調查職權。</u>	行政院說明： 配合飛安會改制為運安會，並擴大調查範圍，酌作文字修正。
第四條 適用本法調查範圍之<u>運輸工具(以下簡稱運具)</u>，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	第四條 適用本法調查範圍之<u>運輸工具(以下簡稱運具)</u>如下： <u>一、航空器：指民用航空器、公務航</u>	第四條 適用本法調查範圍之航空器，指民用航空器、公務航空器及超輕型載具。	行政院說明： 適用本法調查範圍者，由原訂航空器擴及於其他運輸工具，爰予增訂。 本報告說明： 考量城際運輸之鐵路系統及城內通勤

<u>、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。</u>	<u>空器、超輕型載具及遙控無人機。</u> <u>二、船舶：指民用船舶及公務船舶。</u> <u>三、軌道系統之車輛。</u> <u>四、行駛於道路之汽車。</u>		之大眾捷運、輕軌等交通系統，均可涵括於「軌道系統」之概念範疇，爰參照有關法規整併及修正部分文字，並將適用本法調查範圍之運輸工具分類列款，以與其他條文所定內容相配合。
第五條 <u>運安會</u>對於<u>重大運輸</u>事故之調查，旨在避免<u>運輸</u>事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。 <u>運安會</u>獨立行使職權，有關機關本於其職權所為之調查及處理作業，不得妨礙<u>運安會</u>之調查作業。 <u>運安會</u>之調查報告，不得作為有罪判決判斷之唯一依據。 <u>運安會</u>得建置<u>運輸安全</u>自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源應予保	(無修正意見)	第五條 飛安會對於飛航事故之調查，旨在避免類似飛航事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。 飛安會獨立行使職權，有關機關本於其職權所為之調查及處理作業，不得妨礙飛安會之調查作業。 飛安會之調查報告，不得作為有罪判決判斷之唯一依據。 第五條之一 飛安會應建置飛安自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且應對資料來源提	行政院說明： 一、現行第五條及第五條之一整併為本條。 二、現行第五條第一項至第三項酌作修正後列為第一項至第三項，修正理由同修正條文第三條說明。 三、現行第五條之一移列為第四項，並酌作文字修正。

密。		供保護。	
第六條 <u>運安會</u>應負責下列<u>運輸事故之調查</u>： 一、發生於境內之<u>重大運輸事故</u>。 二、發生於公海、不屬於任一國家之領域或發生地不確定之本國籍或由本國人使用之航空器及船舶之<u>重大運輸事故</u>。 三、發生於境外之本國籍航空器及船舶、由本國人使用、本國設計或製造之航空器及船舶所造成之<u>重大運輸事故</u>，而事故發生地之調查機關不調查或委託<u>運安會</u>	第六條 <u>運安會</u>應負責下列<u>運輸事故之調查</u>： 一、發生於境內之<u>重大運輸事故</u>。 二、發生於公海、不屬於任一國家之領域或發生地不確定之本國籍或由本國人使用(<u>操作</u>)之航空器及船舶之<u>重大運輸事故</u>。 三、發生於境外之本國籍航空器及船舶、由本國人使用(<u>操作</u>)、本國設計或製造之航空器及船舶所造成之<u>重大運輸事故</u>，而事故發生地之調查機關不調查或委請<u>運安會</u>調查。 前項第一	第六條 <u>飛安會</u>應負責下列<u>飛航事故之調查</u>： 一、發生於境內之<u>任何國籍航空器之飛航事故</u>。 二、發生於公海、不屬於任一國家之領域，或發生地不確定之本國籍航空器或由本國航空器使用人使用之航空器之飛航事故。 三、發生於境外之本國籍航空器、由本國航空器使用人使用、本國設計或製造之航空器之飛航事故，而事故發生地、<u>外國籍航空器或外國航空</u>	行政院說明： 一、參採國際民航組織第十三號附約飛航事故調查，及國際海事組織海難事故調查之規範，並考量鐵道及公路事故均發生於境內，爰於第一項明定重大運輸事故發生於境內、境外之調查權及分配。 二、第二項及第三項配合<u>運安會</u>之調查範圍，酌作文字修正。另考量僅航空器及船舶具有國籍，爰本國籍及其他國籍「航空器」後僅增列「船舶」。 本報告說明： 一、參照民用航空法第九章之一「超輕型載具」及第九章之二「遙控無人機」之「操作人」有關規定，酌作文字修正。 二、第一項第三款

調查。 前項第一款發生於境內之其他國籍航空器及船舶之<u>重大運輸</u>事故，<u>運安會</u>得委託該國事故調查機關調查。 本國籍或本國人使用之航空器及船舶、本國設計或製造之<u>運具</u>事故發生於境外，<u>運安會</u>於接獲通報後，應聯絡該國事故調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。	款發生於境內之其他國籍航空器及船舶之重大運輸事故，<u>運安會</u>得委託該國事故調查機關調查。 本國籍或本國人使用(操作)之航空器及船舶、本國設計或製造之運具事故發生於境外，<u>運安會</u>於接獲通報後，應聯絡該國事故調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。	<u>器使用人使用之航空器</u>之調查機關不調查或委託<u>飛安會</u>調查。 前項第一款發生於境內之其他國籍航空器之飛航事故，<u>飛安會</u>得<u>考量調查之便利性</u>及<u>實際性</u>，且<u>確有必要時</u>，於取得該國事故調查機關同意後，委託其調查。 本國籍航空器、本國航空器使用人使用之航空器或本國設計或製造之航空器飛航事故發生於境外，<u>飛安會</u>於接獲通報後，應立即聯絡發生地調查機關要求參加調查，並於接獲邀請後派員前往參加調查作業。	及第二項所定「委託」調查，其法律性質與行政程序法第十五條第二項及第十六條之規定尚有不同，爰建議修正文字為「委請」調查，以適度釐清其調查主權，並與上開行政程序法之規定相區隔。
第七條 發生於境內之<u>運輸</u>事故，涉及軍事機關(構)之場站	(無修正意見)	第七條 發生於境內之<u>任何國籍航空器</u>飛航事故，涉及本國	行政院說明： 將「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正

或軍用 <u>運具</u> 之操作者， <u>運安會</u> 就涉及事項應會同各該機關（構）調查。		軍事 <u>航空管理</u> 機關（構）之場站、 <u>飛航管理</u> 或軍用航空器之 <u>飛航</u> 操作者， <u>飛安會</u> 就涉及事項應會同各該機關（構）調查。	為「 <u>運安會</u> 」，修正理由同修正條文第三條說明，並酌作其他文字修正。
第八條 依本法所為<u>運輸</u>事故調查消息之發布，統一由<u>運安會</u>為之。但涉及其他有關機關權限者，不在此限。 <u>運安會</u>於<u>運輸</u>事故調查過程中，應適時發布調查相關資訊。	第八條 依本法所為<u>運輸</u>事故調查消息之發布，統一由<u>運安會</u>為之。但涉及其他有關機關（<u>構</u>）之<u>權責</u>者，不在此限。 <u>運安會</u>於<u>運輸</u>事故調查過程中，應適時發布調查相關資訊。	第八條 依本法所為<u>飛航</u>事故調查消息之發布，統一由<u>飛安會</u>為之。但涉及其他有關機關權限者，不在此限。 <u>飛安會</u>於<u>飛航</u>事故調查過程中，應適時發布調查相關資訊。	行政院說明： 將第一項及第二項之「<u>飛航</u>事故」修正為「<u>運輸</u>事故」、「<u>飛安會</u>」修正為「<u>運安會</u>」，修正理由同修正條文第三條說明。 本報告說明： 酌作文字修正。
第九條 第六條<u>第一項</u>之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運具</u>所有人、使用人、<u>超輕型載具活動團體</u>及<u>運輸管制、消防或警察機關</u>均應於得知消息後二小時內通報<u>運安會</u>。 疑似第六條<u>第一項</u>之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運具</u>所有人、使用人、<u>超輕型</u>	第九條 第六條<u>第一項</u>之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運具</u>所有人、使用（<u>操作</u>）人、<u>超輕型載具活動團體</u>及<u>運輸管制、消防或警察機關</u>均應於知悉後二小時內通報<u>運安會</u>。 疑似第六條<u>第一項</u>之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運具</u>所有人、使用（<u>操作</u>）人	第九條 第六條之<u>飛航</u>事故發生後，航空器所有人、使用人及<u>飛航管制機關（構）</u>均應於得知消息後二小時內通報<u>飛安會</u>。 疑似第六條之<u>飛航</u>事故發生後，航空器所有人、使用人及<u>飛航管制機關（構）</u>均應於得知消息後二	行政院說明： 一、將第一項及第二項原訂「<u>飛航</u>事故」及「<u>航空器</u>」修正為「<u>運輸</u>事故」及「<u>運具</u>」，並修正<u>運輸</u>事故發生後負通報義務之相關機關或人員。 二、依據<u>民用航空法</u>第九十九條之二規定，<u>超輕型載具</u>所有

<u>載具活動團體及運輸管制、消防或警察機關</u>應於得知消息後二十四小時內通報<u>運安會</u>。	、超輕型載具活動團體及運輸管制、消防或警察機關應於<u>知悉</u>後二十四小時內通報運安會。 <u>前二項應為通報之運輸事故，由運安會同交通部定之。</u>	十四小時內通報飛安會。	人及操作人應加入活動團體為會員，始得從事活動，並遵守活動團體之指導。該活動團體非屬運具所有人或使用人，爰增訂其通報義務。 本報告說明： 一、第一項及第二項所定「得知消息」之文字，酌予修正為「知悉」，以與一般法律規範一致。 二、相關義務人違反本條所定通報義務，應依第三十一條規定處罰。惟本條規定涉及人民自由權利之限制，應符合法律明確性原則。又第六條第一項或疑似該條項之運輸事故，亦與第四條所列運輸工具管理機關交通部之權責攸關，爰參照第二條第二項所定內容，增訂第三項規定
---	---	--------------------	--

			，以資周延明確。 三、參照第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第二章 <u>運輸事故之調查</u>	(無修正意見)	第二章 飛航事故之調查	行政院說明： 章名酌修文字，修正理由同修正條文第三條說明。
第十條 第六條第一項 <u>涉及飛航、水路事故發生後，運安會應儘速通知航空器及船舶之登記國、使用人國籍國、設計國及製造國之運輸事故調查機關</u>，並得視實際情況儘速通知罹難乘客國籍國之<u>運輸事故調查機關</u>。 第六條第一項 <u>涉及鐵道及公路事故發生後，運安會得視實際情況儘速通知運具所有人、使用人國籍國、設計國、製造國及罹難乘客國籍國之運輸事故調查機關</u>。	第十條 第六條第一項 <u>之飛航、水運事故發生後，運安會應儘速通知航空器及船舶之登記國、使用(操作)人國籍國、設計國及製造國之運輸事故調查機關</u>，並得視實際情況儘速通知罹難乘客國籍國之<u>運輸事故調查機關</u>。 第六條第一項 <u>之軌道及公路事故發生後，運安會得視實際情況儘速通知運具所有人、使用人國籍國、設計國、製造國及罹難乘客國籍國之運輸事故調查機關</u>。	第十條 第六條第一項 <u>之飛航事故發生後，飛安會應儘速通知航空器登記國、航空器使用人國籍國、航空器設計國及航空器製造國之飛航事故調查機關</u>，並得視實際情況儘速通知罹難乘客國籍國之<u>飛航事故調查機關</u>。	行政院說明： 一、參照國際民航組織第十三號附約飛航事故調查，及國際海事組織海難事故調查之規範，對於應由運安會主導調查之飛航及水路事故，其涉及外國利益者，運安會有通知相關國家有關資料之義務，以符合國際規範，爰修正現行條文，並列為第一項。 二、國際上對於鐵道及公路事故未有應予通報之規範，爰新增第二項，明定運安會得視實

			際情況通知相關國家之事故調查機關。 本報告說明： 參照第一條及第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第十一條 第六條第一項之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運安會</u>應指定一人擔任主任調查官，由其召集成立專案調查小組全權負責指揮調查，並邀請相關機關代表及專家參與。 專案調查小組於調查報告發布後解散之。	第十一條 第六條第一項之運輸事故發生後，運安會應指定一人擔任主任調查官，由其召集成立專案調查小組(以下簡稱專案小組)全權負責指揮調查，並邀請相關機關代表及專家參與。 專案小組於調查報告發布後解散之。	第十一條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會應指定<u>飛安調查官</u>一人擔任主任調查官，由其召集成立專案調查小組全權負責指揮<u>飛航事故</u>調查，並邀請相關機關代表及專家參與。 專案調查小組於調查報告發布後解散之。	行政院說明： 一、第一項之「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。 二、第二項未修正。 本報告說明： 酌作文字修正，以資簡明。
第十二條 第六條第一項之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運具</u>所有人、<u>使用人</u>、<u>超輕型載具活動團體</u>及有關機關(構)應儘速派員趕赴現場，並協助專案調查小組指定之調查作業。	第十二條 第六條第一項之運輸事故發生後，運具所有人、使用(操作)人、超輕型載具活動團體及有關機關(構)應儘速派員趕赴現場，並協助專案調查小組指定之調查作業。	第十二條 第六條第一項之飛航事故發生後，<u>交通部民用航空局</u>(以下簡稱<u>民航局</u>)、<u>航空器</u>所有人、<u>使用人</u>及有關機關應儘速派員趕赴現場，並協助專案調查小組指定之調查作	行政院說明： 一、將第一項之「飛航事故」修正為「運輸事故」，修正理由同修正條文第三條說明，並修正應協助調查之相關人員及機關(構)，增列「超輕

<u>運輸事故</u>或疑似<u>運輸事故</u>發生後，<u>運具</u>使用人應確保其<u>紀錄器</u>資料之完整，不得使資料毀損，或因繼續記錄而覆蓋滅失，<u>運安會</u>處置前，不得再開啟；如損及<u>紀錄器</u>資料之完整，應負擔回復資料之相關費用。 <u>運輸事故</u>發生後，各級機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知<u>運安會</u>其於現場採取之措施。	<u>運輸事故</u>或疑似<u>運輸事故</u>發生後，<u>運具</u>使用人(<u>操作</u>)應確保其<u>紀錄器</u>資料之完整，不得使資料毀損，或因繼續記錄而覆蓋滅失，<u>運安會</u>處置前，不得再開啟；如損及<u>紀錄器</u>資料之完整，應負擔回復資料之相關費用。 <u>運輸事故</u>發生後，各級機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知<u>運安會</u>其於現場採取之措施。	業。 <u>飛航事故</u>或疑似<u>飛航事故</u>發生後，<u>航空器</u>使用人應於<u>飛航中止時立即關閉座艙語音紀錄器電源</u>，以確保<u>座艙語音紀錄器</u>內<u>事故</u>資料之完整，不得使資料毀損，或因繼續錄音而覆蓋滅失。<u>飛安會</u>處置前，不得再開啟。 <u>飛航事故</u>發生後，各級相關機關除依災害防救法先行處理外，並應封鎖現場，及告知<u>飛安會</u>其於現場採取之措施。	型載具活動團體」之理由同修正條文第九條說明二。 二、修正第二項，說明如下： (一)將「<u>飛航事故</u>」修正為「<u>運輸事故</u>」、「<u>飛安會</u>」修正為「<u>運安會</u>」，修正理由同修正條文第三條說明。又<u>運輸事故</u>發生後，除原訂座艙語音紀錄器外，其他運具中之紀錄器資料亦有保持完整之必要，爰酌作文字修正。 (二)現行第二十八條之一第三項有關未保持紀錄器資料完整，應負擔回復資料相關費用之規定，非屬處罰規定，爰移列至本項後段規範。 三、第三項之「<u>飛航事故</u>」修正為「<u>運輸事故</u>」
--	---	--	---

			」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。 本報告說明： 參照第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第十三條 <u>運輸</u>事故之現場，除為救援及消防之必要外，應維持現場之完整；如有<u>重大影響交通而有清理現場之必要時</u>，應<u>由事故現場管理機關與運安會共同協商</u>。	第十三條 <u>運輸</u>事故之現場，除為救援及消防之必要外，應維持現場之完整；如有<u>重大影響交通而有清理現場之必要時</u>，應<u>依災害防救法由各級機關與運安會共同協商</u>。	第十三條 <u>飛航</u>事故之現場，除為救援及消防之必要外，應維持現場之完整；如有清理現場之必要者，應先徵得主任調查官之同意。	行政院說明： 將「飛航事故」修正為「運輸事故」，修正理由同修正條文第三條說明。又運輸事故發生後為保全證據，應維持現場之完整，惟事故現場管理機關認有重大影響交通而有清理現場之必要時，應與運安會共同協商，爰予修正。 本報告說明： 運輸事故現場之災害應變處理，應有災害防救法相關規定之適用，且依該法及地方制度法規定，災害應變處理為各級政府相關機關之執行權責，爰明定應由災害防救法所定權責機關與運安會共同協商，以免權責不明滋生爭議，並與第十二

			條第三項所定內容相配合。
第十四條 <u>運安會</u>為<u>運輸</u>事故調查之必要，得優先保管及處理<u>運具</u>、殘骸、<u>紀錄器</u>與該<u>運輸</u>事故有關之其他資料及物品（以下簡稱<u>運輸</u>事故相關資料及物品）。	（無修正意見）	第十四條 飛安會為飛航事故調查之必要，得優先保管及處理航空器、殘骸、飛航資料紀錄器、座艙語音紀錄器及該飛航事故有關之其他資料及物品。	行政院說明： 將「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明，另配合運輸事故調查範圍擴及航空器以外之其他運具，為進行事故調查均有優先保管事故相關資料及物品之必要，爰予修正。
第十五條 <u>運輸</u>事故現場之有關機關（構）及<u>運具</u>所有人、使用人，應協助<u>運安會</u>搜尋、運送、安置、戒護及保全<u>運輸</u>事故相關資料及物品。 遇有<u>運輸</u>事故相關資料及物品移位或有滅失之虞者，<u>運安會</u>及有關機關（構）應以照相、繪圖、標示或其他必要方法予以記錄及保全。 民眾發現<u>運輸</u>事故相關	第十五條 <u>運輸</u>事故現場之有關機關（構）及<u>運具</u>所有人、使用（<u>操作</u>）人，應協助<u>運安會</u>搜尋、運送、安置、戒護及保全<u>運輸</u>事故相關資料及物品。 遇有<u>運輸</u>事故相關資料及物品移位或有滅失之虞者，<u>運安會</u>及有關機關（構）應以照相、繪圖、標示或其他必要方法予以記錄及保全。 民眾發現<u>運輸</u>事故相關	第十五條 飛航事故現場之有關機關及航空器所有人、使用人，應協助飛安會搜尋、運送、安置、戒護及保全前條所定之資料及物品。 遇有資料及物品移位或有滅失之虞者，飛安會及有關機關應以照相、繪圖、標示或其他必要方法予以記錄及保全。 民眾發現前條所定資料及物品散落於公有及私有土	行政院說明： 將第一項至第三項之「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。另將「有關機關」修正為「有關機關（構）」，「航空器」修正為「運具」，並配合修正條文第十四條，酌作文字修正。 本報告說明： 一、第三項關於「不得擅自移動」運輸事故相關資料及物品之禁制規定，參照第三

資料及物品散落於公有及私有土地或建築物時，應立即通報<u>運安會</u>或其他有關機關(構)，不得擅自移動。<u>運安會</u>於接獲通報後應會同有關機關(構)進入現場，並由主任調查官或其指定之專人統籌指揮，進行確認及處理。	資料及物品散落於公有及私有土地或建築物時，應立即通報<u>運安會</u>或其他有關機關(構)，<u>非經運安會之同意</u>，不得擅自移動。<u>運安會</u>於接獲通報後應會同有關機關(構)進入現場，並由主任調查官或其指定之專人統籌指揮，進行確認及處理。	地或建築物時，應立即通報飛安會或其他有關機關，不得擅自移動。飛安會於接獲通報後應會同有關機關進入現場，並由主任調查官或其指定之專人統籌指揮，進行確認及處理。	十四條所定處罰要件，其規範內涵應係「不得『未經運安會同意』擅自移動」運輸事故相關資料及物品。爰配合修正部分文字，以符法律明確性之要求。 二、參照第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第十六條 <u>運輸</u>事故發生於<u>水域</u>時，<u>運安會</u>審度調查之必要性及打撈之可能性，對於第十四條所定之<u>運具</u>、殘骸及<u>紀錄器</u>，應立即進行定位、打撈及運送等相關作業。 <u>運輸</u>事故發生於<u>陸地</u>時，<u>運安會</u>審度調查之必要性，對於第十四條所定之<u>運具</u>、殘骸及<u>紀錄器</u>，應立即進行搜尋、現場量測及運送等相關作業。	第十六條 <u>運輸</u>事故發生於<u>水域</u>時，<u>運安會</u>審度調查之必要性及打撈之可能性，對於第十四條所定之<u>運具</u>、殘骸及<u>紀錄器</u>，應立即進行定位、打撈及運送等相關作業。 <u>運輸</u>事故發生於<u>陸域</u>時，<u>運安會</u>審度調查之必要性，對於第十四條所定之<u>運具</u>、殘骸及<u>紀錄器</u>，應立即進行搜尋、現場量測及運送等相關作業。	第十六條 <u>飛航</u>事故發生於<u>水上</u>時，飛安會審度調查之必要性及打撈之可能性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行定位、打撈及運送等相關作業。 <u>飛航</u>事故發生於<u>陸上</u>時，飛安會審度調查之必要性，對於第十四條所定之航空器、殘骸、飛航資料紀	行政院說明： 一、將第一項至第三項之「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明，另將「航空器」修正為「運具」，並酌作其他文字修正。 二、修正第三項所定應協助之相關人員及機關(構)，增列「超輕型載具活動團體」之理

前二項之<u>水域及陸地</u>作業，<u>運安會</u>得要求有關機關(構)、<u>運具</u>所有人、<u>使用人或超輕型載具活動團體</u>提供協助，有關機關(構)、<u>運具</u>所有人、<u>使用人或超輕型載具活動團體</u>，無正當理由，不得規避、妨礙或拒絕。	前二項之<u>水域及陸域</u>作業，<u>運安會</u>得要求有關機關(構)、<u>運具</u>所有人、<u>使用(操作)人或超輕型載具活動團體</u>提供協助，有關機關(構)、<u>運具</u>所有人、<u>使用(操作)人或超輕型載具活動團體</u>，無正當理由，不得規避、妨礙或拒絕。	錄器及座艙語音紀錄器，應立即進行搜尋、現場量測及運送等相關作業。 前二項之水上及陸上作業，<u>飛安會</u>得要求有關機關、航空器所有人或使用人提供協助，有關機關、航空器所有人或使用人，無正當理由，不得規避、妨礙或拒絕。	由同修正條文第九條說明二。 本報告說明： 參照第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第十七條 第六條第一項之<u>運輸</u>事故發生後，<u>運安會</u>專案調查小組基於調查之目的且於必要時，得要求<u>運具</u>所有人、<u>使用人</u>、<u>監理機關</u>及其他有關機關(構)，於限定期內提供下列調查資料： 一、<u>運具</u>裝載情形及簽派資料。 二、<u>與運具運作有關人員</u>訓練與經歷紀錄、證照及	第十七條 第六條第一項之<u>運輸</u>事故發生後，專案小組基於調查之目的及必要，得要求<u>運具</u>所有人、<u>使用(操作)人</u>、<u>監理機關</u>及其他有關機關(構)，<u>限期</u>提供下列資料： 一、<u>運具</u>裝載情形及簽派資料。 二、<u>與運具運作有關人員</u>訓練與經歷紀錄、證照及其他有助於研	第十七條 第六條第一項之<u>飛航</u>事故發生後，<u>飛安會</u>專案調查小組基於調查之目的且於必要時得要求航空器所有人、<u>使用人</u>、<u>民航局</u>及其他有關機關(構)，於限定期內提供下列調查資料： 一、航空器裝載情形及簽派資料。 二、航空人員各種訓練與經歷紀錄、證照	行政院說明： 一、將序文之「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明，並配合運輸事故之調查範圍，修正應提供資料之對象，及各款所定應提供資料之範圍。 二、第三款所定「運具認證」，如航空器之適航檢定、船

其他有助於研判之資料。 三、<u>運具認證與維護</u>有關資料及紀錄。 四、<u>氣象及運行管制</u>紀錄。 五、<u>與運具運作有關人員於該事故或過去三年內之醫療紀錄</u>，及乘客於該事故之醫療紀錄。 六、<u>場站、輔助運行設備或助導航設備</u>資料。 七、<u>搜尋、救護、消防</u>作業資料。 八、<u>監理機關對運具及使用人之查核紀錄</u>。 九、<u>紀錄器</u>相關資料。 十、其他有關該<u>運輸事</u>	判之資料。 三、<u>運具認證與維護</u>有關資料及紀錄。 四、<u>氣象及運行管制</u>紀錄。 五、<u>與運具運作有關人員於該事故或過去三年內之醫療紀錄</u>，及乘客於該事故之醫療紀錄。 六、<u>場站、輔助運行設備或助導航設備</u>資料。 七、<u>搜尋、救護、消防</u>作業資料。 八、<u>監理機關對運具及使用人之查核紀錄</u>。 九、<u>紀錄器</u>相關資料。 十、其他有關該<u>運輸事</u>	及其他有助於研判之資料。 三、<u>航空器適航與維護</u>有關資料及紀錄。 四、<u>氣象及航管</u>紀錄。 五、<u>組員及乘客於該事故之醫療紀錄</u>。 六、<u>機場及助航設備</u>資料。 七、<u>搜尋、救護、消防</u>作業資料。 八、<u>航空器飛航操作、適航及維修之查核</u>資料。 九、<u>航空器飛航資料紀錄器及座艙語音紀錄器之相關</u>資料。 十、其他有關該飛航事故之資料。	船之檢查或檢驗、車輛之安全檢測、審驗及定期檢驗等。 三、第五款所定醫療紀錄，除原訂相關人員於該事故之醫療紀錄外，亦有瞭解與運具運作有關人員過去醫療紀錄之必要，爰予增訂。 本報告說明： 參照第六條及第十一條之本報告說明，酌作文字修正。
---	---	--	--

故之資料。			
第十八條 第六條第一項之 <u>運輸</u> 事故發生後， <u>運安會</u> 專案調查小組得訪談相關人員，受訪談人員無正當理由不得規避或拒絕，並應據實陳述；受訪談人員之主管或僱用人，不得妨礙訪談。	第十八條 第六條第一項之運輸事故發生後，專案小組得訪談相關人員，受訪談人員無正當理由不得規避或拒絕，並應據實陳述；受訪談人員之主管或僱用人，不得妨礙訪談。	第十八條 第六條第一項之飛航事故發生後，飛安會專案調查小組得訪談相關人員，受訪談人員無正當理由不得規避或拒絕，並應據實陳述；受訪談人員之主管或僱用人，不得妨礙訪談。	行政院說明： 將「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。 本報告說明： 參照第十一條之本報告說明，民法及法制作業統一用字表，酌作文字修正。
第十九條 <u>運安會</u> 專案調查小組得委託檢察機關，或國內外專業機關（構）、法人團體，就 <u>與運具運作有關人員及乘客</u> 之死因，及酒精、藥物或毒物之使用狀況，進行解剖、檢驗、檢測及其他相關資料蒐集工作。但其他法律另有規定者，不在此限。	第十九條 專案小組得委託(請)檢察機關，或國內外專業機關（構）、法人團體，就與運具運作有關人員及乘客之死因，及酒精、藥物或毒物之使用狀況，進行解剖、檢驗、檢測及其他相關資料蒐集工作。但其他法律另有規定者，不在此限。	第十九條 飛安會專案調查小組得委託檢察機關，或國內外獨立專業機關（構）、法人團體，就組員及乘客之死因，及酒精、藥物或毒物之使用狀況，進行解剖、檢驗、檢測及其他相關資料蒐集工作。但其他法律另有規定者，不在此限。	行政院說明： 將「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明，並配合所調查之運具範圍之擴大，將「組員」修正為「與運具運作有關人員」。 本報告說明： 參照第六條之本報告說明二，酌作文字修正。
第二十條 <u>參與運輸事故調查之人員</u> ，應於承諾保密及遵守主任調查官之指揮下，從事調	第二十條 參與調查人員，應承諾保密並遵守主任調查官之指揮，從事 <u>運輸事故之調查作</u>	第二十條 第六條第一項之 <u>飛航事故發生後</u> ，飛安會專案調查小組得詢問航空器登記國	行政院說明： 參與運輸事故調查之人員，包括運安會人員及其他參與調查之人員，均應保密並遵守

查作業。	業。	、航空器使用人 <u>國籍國、航空器 設計國、製造國 及罹難乘客國 籍國之調查機 關參與調查之 意願，並於其派 出之代表承諾 保密及遵守主 任調查官之指 揮下，允許其從 事部分調查作 業。</u>	主任調查官之指 揮從事調查作業 ，爰予修正。 本報告說明： 酌作文字修正。
第二十一條 除 <u>運安會</u> 指定之 發言人及 <u>運安 會</u> 網站所公布 之資料外，參與 調查人員及其 主管或雇用人 於調查中不得 對外揭露任何 <u>運輸</u> 事故調查 相關之資料。	第二十一條 除 <u>運安會</u> 指定之 發言人及 <u>運安 會</u> 網站所公布 之資料外，參與 調查人員及其 主管或 <u>僱</u> 用人 於調查中不得 對外揭露任何 運輸事故調查 相關之資料。	第二十一條 除 <u>飛安會</u> 指定之 發言人及 <u>飛安 會</u> 網站所公布 之資料外，參與 調查人員及其 主管或雇用人 於調查中不得 對外揭露任何 飛航事故調查 相關之資料。	行政院說明： 將「飛安會」修正 為「運安會」、「飛 航事故」修正為「 運輸事故」，修正理 由同修正條文第三 條說明。 本報告說明： 參照民法及法制作 業統一用字表，酌 作文字修正。
第二十二條 除 <u>為運輸事故調 查之目的且必 要者外</u> ， <u>運安會</u> 不得將下列資 料記載於對外 發布之調查報 告： 一、在調查過 程中獲得之證 詞及證物。 二、與 <u>運具</u> 運 作有關人	第二十二條 <u>運 安會</u> 非基於運 輸事故調查之 目的 <u>及必要</u> ，不 得將下列資料 記載於對外發 布之調查報告： 一、在調查過程 中獲得之證 詞及證物。 二、與運具運作 有關人員 間之通訊	第二十二條 <u>飛 安會</u> 不得將下 列資料中，涉及 <u>個人隱私者</u> ，記 載於對外發布 之調查報告中 。 <u>但為飛航事故 調查分析之必 要者</u> ，不在此限 ： 一、在調查過 程中獲得 之證詞及 證物。	行政院說明： 一、本條參採國 際民航組織 第十三號附 約之規範，及 運安會之調 查範圍，修正 第一項序文 及各款規定。 二、為尊重個人 之隱私，有關 個人之語音 紀錄均不得 對外揭露，爰

員間之通訊紀錄。 三、與<u>運具</u>運作有關人員之體檢紀錄。 四、<u>涉及該事故相關人員之個人資料或醫療紀錄</u>。 五、<u>運具紀錄器之抄件</u>。 六、<u>運行管制通話記錄之抄件</u>。 <u>所有語音紀錄</u>，不得對外揭露。	紀錄。 三、與運具運作有關人員之體檢紀錄。 四、涉及該事故相關人員之個人資料或醫療紀錄。 五、運具紀錄器之抄件。 六、運行管制通話記錄之抄件。 <u>前項資料之語音紀錄</u>，不得對外揭露。	二、與航空器運作有關人員間之通訊紀錄。 三、與航空器運作有關人員之體檢紀錄。 四、組員及乘客於該事故之醫療紀錄。 五、座艙語音紀錄器<u>紀錄之抄件</u>。 六、飛航管制通話紀錄之抄件。 座艙語音紀錄器、飛航管制通話及證詞之錄音，不得對外公布。	修正第二項。 本報告說明： 參照第十七條序文內容，酌作文字修正。
第二十三條 <u>運安會</u>於調查中得知或疑有非法干預<u>運行之</u>情事者，應即通知國內外之各有關權責機關，並得就有關<u>運輸事故</u>部分，協助有關權責機關調查。	第二十三條 <u>運安會</u>於調查中得知或疑有非法干預<u>運具運作之</u>情事者，應即通知國內外之有關權責機關，並得就有關運輸事故部分，協助有關權責機關調查。	第二十三條 <u>飛安會</u>於調查中得知或疑有非法干預飛航之情事者，應即通知國內外之各有關權責機關，並得就有關飛航事故部分，協助有關權責機關調查。	行政院說明： 將「飛安會」修正為「運安會」、「飛航事故」修正為「運輸事故」，修正理由同修正條文第三條說明，另將「飛航」修正為「運行」。 本報告說明： 參照第十七條及第十九條所定內容，酌作文字修正。

第三章 審議、修正及發布調查報告	(無修正意見)	第三章 審核、修正及發布調查報告	行政院說明： 章名酌修文字。
第二十四條 <u>運安會</u>專案調查小組於完成調查後，應撰寫<u>運輸事故調查報告</u>草案，送請參與調查之國內外機關(構)及被調查單位於下列期限內提供意見，並得參採各該機關(構)或單位之意見，調整該調查報告草案之內容後，提請<u>運安會</u>委員會議審議： 一、<u>飛航事故</u>： 六十日內。 二、<u>水路、鐵道及公路事故</u>：三十日內。 <u>參與水路、鐵道及公路事故調查之國內外機關(構)及被調查單位有特殊情形，未能於三十日內提供意見者，得以書面申請展延三十日。</u> 參與調查之國內外機關	第二十四條 專案小組於完成調查後，應撰寫運輸事故調查報告草案，送請參與調查之國內外機關(構)及被調查單位於下列期限內提供意見，並得參採各該機關(構)或單位之意見，調整該調查報告草案之內容後，提請運安會委員會議審議： 一、飛航事故：六十日內。 二、水運、軌道及公路事故：三十日內。 參與水運、軌道及公路事故調查之國內外機關(構)及被調查單位有特殊情形，未能於三十日內提供意見者，得以書面申請展延三十日。 參與調查之國內外機關	第二十四條 飛安會專案調查小組於完成調查後，應撰寫飛航事故調查報告草案，送請參與調查之國內外機關(構)及被調查單位於六十日內提供意見，並得參採各該機關或單位之意見，調整該調查報告草案之內容後，提請飛安會委員會議審核。 參與調查之國內外機關(構)及被調查單位對於審核後之草案內容有異議，並提出書面申請時，飛安會應通知其到飛安會委員會議陳述意見。 飛航事故之調查報告草案經飛安會委員會議審核修正通過後，應對外發布之。	行政院說明： 一、為加速水路、鐵道及公路事故調查流程及縮短調查報告發布期程，送請提供意見之回復期限縮短至三十日內，以符合國人期待，爰修正第一項，並酌作其他文字修正。 二、參與水路、鐵道及公路事故調查之國內外機關(構)及被調查單位，無法於三十日內提供相關意見時，可申請延長回復期限，爰新增第二項。 三、現行第二項及第三項移列第三項及第四項，並將第一項、第三項及第四項之「飛安會」修正為「運安

(構)及被調查單位對於審議後之草案內容有異議，並提出書面申請時，<u>運安會</u>應通知其到<u>運安會</u>委員會議陳述意見。 <u>運輸</u>事故之調查報告草案經<u>運安會</u>委員會議審議修正通過後，應對外發布之。	(構)及被調查單位對於審議後之草案內容有異議，並提出書面申請時，<u>運安會</u>應通知其到<u>運安會</u>委員會議陳述意見。 <u>運輸</u>事故之調查報告草案經<u>運安會</u>委員會議審議修正通過後，應對外發布之。		會」、「飛航事故」修正為「<u>運輸</u>事故」，修正理由同修正條文第三條說明，另將「審核」修正為「審議」，以使本法用語一致。 本報告說明： 參照第一條之本報告說明及第十一條所定內容，酌作文字修正。
第二十五條 飛航及水路事故調查報告應由<u>運安會</u>函送<u>運具</u>登記國、<u>運具</u>使用人國籍國、<u>運具</u>設計國、<u>運具</u>製造國、罹難乘客國籍國、國際民航組織、<u>國際海事組織</u>、相關機關(構)、<u>運具</u>使用人及所有人。	第二十五條 飛航及水<u>運</u>事故調查報告應由<u>運安會</u>函送<u>運具</u>登記國、<u>運具</u>使用(操作)人國籍國、<u>運具</u>設計國、<u>運具</u>製造國、罹難乘客國籍國、國際民航組織、國際海事組織、相關機關(構)、<u>運具</u>使用(操作)人及所有人。	第二十五條 飛航事故調查報告應由飛安會函送航空器登記國、航空器使用人國籍國、航空器設計國、航空器製造國、罹難乘客國籍國、國際民航組織、相關機關(構)、航空器使用人及所有人。	行政院說明： 飛航及水路事故調查報告有函送相關組織及機關(構)之國際義務，爰予修正。 本報告說明： 參照第一條及第六條之本報告說明，酌作文字修正。
第二十六條 <u>運輸</u>事故調查報告發布後，有新事實、新證據資料，經<u>運安會</u>委員會議認有足以影響<u>運輸</u>事	(無修正意見)	第二十六條 飛航事故調查報告發布後，有新事實、新證據資料，經飛安會委員會議認有足以影響飛航事	行政院說明： 將「飛航事故」修正為「<u>運輸</u>事故」、「飛安會」修正為「<u>運安會</u>」，修正理由同修正條文第三條說明。

故調查報告之重要內容時，應重新調查。		故調查報告之重要內容時，應重新調查。	
第二十七條 政府有關機關(構)於收到<u>運輸</u>事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告，並副知<u>運安會</u>。處理報告中就<u>運輸</u>事故調查報告之<u>運輸安全</u>改善建議事項，認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由。 前項之分項執行計畫，行政院應列管之，並由<u>運安會</u>追蹤。	(無修正意見)	第二十七條 政府有關機關於收到飛航事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告，並副知飛安會。處理報告中就飛航事故調查報告之飛安改善建議事項，認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由。 前項之分項執行計畫，行政院應列管之，並由飛安會<u>進行</u>追蹤。 <u>政府相關機關於適當時間內，未依飛安會之飛安改善建議改正缺失，行政院應予以處分。</u>	行政院說明： 一、將第一項之「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明，並酌作其他文字修正。 二、將第二項之「飛安會」修正為「運安會」，理由同修正條文第三條說明，並酌作文字修正。 三、事故調查之目的為改善安全，處分並非本法目的，爰刪除現行第三項。
第四章 罰則	(無修正意見)	第四章 罰則	行政院說明： 章名未修正。
<u>第二十八</u>條 航空器使用人故意違反第十二條第二項規定，致損及紀錄器	第二十八條 航空器使用(操作)人故意違反第十二條第二項規定，致損及紀	第二十八條之一 航空器使用人故意違反第十二條第二項規定，致損及<u>座艙</u>	行政院說明： 一、條次變更。 二、罰則章條文按處罰之輕重調整條次。

內事故資料之完整者，處新臺幣一百二十萬元以上六百萬元以下罰鍰。 航空器使用人因過失違反第十二條第二項規定，致損及紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 <u>航空器以外其他運具使用人因故意或過失違反第十二條第二項規定，致損及紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣十二萬元以上六十萬元以下罰鍰。</u>	紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣一百二十萬元以上六百萬元以下罰鍰。 航空器使用人因過失違反第十二條第二項規定，致損及紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 航空器以外其他運具使用人因故意或過失違反第十二條第二項規定，致損及紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣十二萬元以上六十萬元以下罰鍰。	<u>語音紀錄器內事故資料之完整者，處新臺幣一百二十萬元以上六百萬元以下罰鍰。</u> 航空器使用人因過失違反第十二條第二項規定，致損及<u>座艙語音紀錄器內事故資料之完整者</u>，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 <u>前二項之航空器使用人，應負擔回復資料之相關費用。</u>	三、第一項及第二項酌作文字修正。 四、現行第三項移列修正條文第十二條第二項，爰予刪除。 五、第三項新增。因航空器營業規模較大且航空器紀錄器有記錄時間限制，若經覆蓋或毀損，嚴重影響調查，爰依比例原則，另訂船舶、鐵道及公路運具使用人違反第十二條第二項規定之較輕罰則。 本報告說明： 參照第六條之本報告說明，酌作文字修正。
<u>第二十九條</u> <u>航空器、船舶、鐵路系統及大眾捷運系統運行車輛</u>所有人或使用人，有下列情形之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並	<u>第二十九條</u> <u>航空器、船舶、軌道系統車輛</u>所有人或使用人，有下列情形之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並命其限期協助，屆期不	<u>第二十八條</u> <u>航空器使用人或所有人</u>，有下列情形之一者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並限期命其協助，屆期不協助者，得按次連續處	行政院說明： 一、條次變更。 二、配合修正條文第十二條第一項及第十六條第三項所定提供協助義務之對象變更，爰第一項修正處

命其於限期內協助，屆期不協助者，得按次處罰： 一、違反第十二條第一項規定，無正當理由未提供協助。 二、違反第十六條第三項規定，規避、妨礙或拒絕<u>運安會</u>之要求協助。 <u>超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人或操作人，汽車所有人或使用人，有下列情形之一者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並命其於限期內協助，屆期不協助者，得按次處罰：</u> 一、違反第十二條第一項規定，無正當理由未提供協助。	協助者，得按次處罰： 一、違反第十二條第一項規定，無正當理由未提供協助。 二、違反第十六條第三項規定，規避、妨礙或拒絕<u>運安會</u>之要求協助。 <u>超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人或操作人，汽車所有人或使用人，有前項各款情形之一者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並命其限期協助，屆期不協助者，得按次處罰。</u>	罰： 一、違反第十二條第一項規定，未提供協助而<u>無正當理由者</u>。 二、違反第十六條第三項規定，規避、妨礙或拒絕<u>飛安會</u>之要求協助者。	罰對象，並審酌運具所有人或使用人之營運規模，區分不同之罰鍰額度，增訂第二項規範營運規模較小者之處罰，並依法制體例酌作文字修正。 本報告說明： 一、參照第四條之本報告說明，酌作文字修正。 二、第二項規定，除處罰主體外，與第一項所列各款違法情事完全相同，爰予整併修正，以資簡明。
---	--	--	--

<u>二、違反第十六條第三項規定，規避、妨礙或拒絕運安會之要求協助。</u>			
第三十條 參與調查人員之雇用人，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 參與調查人員或其主管，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。	第三十條 參與調查人員之雇用人，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。 參與調查人員或其主管，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。	第三十一條 參與調查人員或其主管，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六十萬元以上三十萬元以下罰鍰。 參與調查人員之雇用人，違反第二十一條規定，對外揭露與調查相關之資料者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰。	行政院說明： 一、條次變更。 二、現行第二項罰則較第一項為重，爰依法制體例調整項次，內容未修正。 本報告說明： 參照民法及法制作業統一用字表，酌作文字修正。
第三十一條 航空器、船舶、鐵路系統及大眾捷運系統運行車輛所有人或使用人，違反第九條規定，無正當理由未於限定期內通報運安會事故或疑似事故消息者，處新臺幣五十萬元以上二百五	第三十一條 航空器、船舶、軌道系統車輛所有人或使用人，違反第九條規定，無正當理由未依期限通報運輸事故或疑似運輸事故者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰。	第三十條 航空器所有人或使用人，違反第九條規定，未於限定期內通報飛安會事故消息而無正當理由者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰。	行政院說明： 一、條次變更。 二、配合修正條文第九條所定通報義務之對象變更，爰修正第一項處罰對象，並審酌運具所有人或使用人之營運規模，區分不同之罰鍰額

十萬元以下罰鍰。 <u>超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人或操作人，汽車所有人或使用人</u>，違反第九條規定，無正當理由未於限期內通報運安會事故或疑似事故消息者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。	超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人或操作人，汽車所有人或使用人，違反第九條規定，無正當理由未依期限通報運輸事故或疑似運輸事故者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。		度，增訂第二項規範營運規模較小者之處罰，並酌作文字修正。 本報告說明： 參照第四條之本報告說明及法制作業規範，酌作文字修正。
<u>第三十二條 航空器、船舶、鐵路系統及大眾捷運系統運行車輛</u>所有人或使用人，違反第十七條規定，無正當理由未於限期內提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰，並命其於限期內提供，屆期不提供者，得按次處罰。 <u>超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所有人</u>	<u>第三十二條 航空器、船舶、軌道系統車輛</u>所有人、使用人、<u>監理機關或其他有關機關（構）</u>，違反第十七條規定，無正當理由未依期限提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰，並命其限期提供，屆期不提供者，得按次處罰。 超輕型載具所有人、操作人或活動團體，遙控無人機所	<u>第二十九條 航空器</u>所有人或使用人，違反第十七條規定，未於限期內提供相關資料而無正當理由，或提供不實資料者，處新臺幣五十萬元以上二百五十萬元以下罰鍰，並限期命其提供，屆期不提供者，得按次<u>連續處罰至提供相關資料為止</u>。	行政院說明： 一、條次變更。 二、配合修正條文第十七條所定提供資料義務之對象變更，爰修正第一項處罰對象，並審酌運具所有人或使用人之營運規模，區分不同之罰鍰額度，增訂第二項規範營運規模較小者之處罰，並依法制體例酌作文字修正。 本報告說明： 查第十七條明定

<u>或操作人，汽車所有人或使用人，違反第十七條規定，無正當理由未於限期內提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並命其於限期內提供，屆期不提供者，得按次處罰。</u>	有人或操作人，汽車所有人或使用人，違反第十七條規定，無正當理由未依期限提供相關資料，或提供不實資料者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰，並命其限期提供，屆期不提供者，得按次處罰。		運具所有人、使用人、監理機關及其他有關機關（構），對於運安會專案調查小組之提供資料要求，應有依限提供之協力義務；該條所列資料亦多由運具監理機關及其他有關機關（構）所掌握；上開機關（構）如涉違反提供調查資料之協力義務行為，依法本得據以課處行政罰鍰，爰建議於第一項增列「監理機關或其他有關機關（構）」為處罰對象，以符規範意旨。參照第十七條所定提供調查資料義務規範，酌作文字修正。
第三十三條 受訪談人員之雇用人，違反第十八條規定，妨礙訪談者，處新臺幣四十萬元以上二百萬元以下罰鍰。 受訪談之人員或其主管，違反第十八條規定，規避、拒絕訪談、為不實	第三十三條 受訪談人員之雇用人，違反第十八條規定，妨礙訪談者，處新臺幣四十萬元以上二百萬元以下罰鍰。 受訪談之人員或其主管，違反第十八條規定，規避、拒絕訪談、為不實	第三十二條 受訪談之人員或其主管，違反第十八條規定，規避、拒絕接受或妨礙訪談，或為不實之陳述者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得按次<u>連續</u>處罰。 受訪談人員	行政院說明： 一、條次變更。 二、現行第二項罰則較第一項為重，爰依法制體例調整項次，第二項並酌作文字修正。 本報告說明： 參照民法及法制作業統一用字表，酌作文字修正。。

之陳述，或妨礙訪談者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得按次處罰。	之陳述，或妨礙訪談者，處新臺幣三萬元以上十五萬元以下罰鍰，並得按次處罰。	之雇用人，違反第十八條規定，妨礙訪談者，處新臺幣四十萬元以上二百萬元以下罰鍰。	
第三十四條 違反第十五條第三項規定，未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品者，處新臺幣六萬元以上三十萬元以下罰鍰。	(無修正意見)		行政院說明： 一、 <u>本條新增</u> 。 二、明定未經運安會同意擅自移動運輸事故相關資料及物品之罰則。
	(無修正意見)	第三十三條 依本法所處之罰鍰，經限期繳納，屆期不繳納者，依法移送強制執行。	行政院說明： 一、 <u>本條刪除</u> 。 二、鑑於行政執行法對本條所規範內容已有相關規定，爰予刪除。
第五章 附則	(無修正意見)	第五章 附則	行政院說明： 章名未修正。
第三十五條 對 <u>運安會</u> 之行政處分不服者，應直接提起行政訴訟。	(無修正意見)	第三十四條 對飛安會之行政處分不服者，應直接提起行政訴訟。	行政院說明： 一、條次變更。 二、將「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。
第三十六條 <u>運安會</u> 參與專案調查小組之成員，就該運輸事故出庭時，得拒	第三十六條 運安會參與專案調查小組之成員，就該運輸事故出庭時，得拒絕陳	第三十五條 飛安會參與專案調查小組之成員，就有關飛航事故出庭時，得	行政院說明： 一、條次變更。 二、將「飛安會」修正為「運安會」，「飛航事

絕陳述個人意見。	述個人意見。	拒絕陳述個人意見。	故」修正為「運輸事故」，修正理由同修正條文第三條說明。另為使專案調查小組成員得出庭提供其參與調查案件外之專業意見，爰將得拒絕陳述個人意見之範圍限於該運輸事故。 本報告說明： 參照第十一條所定內容，酌作文字修正。
第三十七條 本法有關 <u>運輸</u> 事故之通報、認定、現場處理、訪談、調查及報告發布等事項之作業處理規則，由 <u>運安會</u> 定之。	(無修正意見)	第三十六條 本法有關 <u>飛航</u> 事故之通報、認定、現場處理、訪談、調查及報告發布等事項之作業處理規則，由 <u>飛安會</u> 定之。	行政院說明： 一、條次變更。 二、將「飛航事故」修正為「運輸事故」、「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。
第三十八條 本法規定事項，涉及檢察機關之偵查權責者， <u>運安會</u> 應與其協調配合行之。 <u>運安會</u> 行使本法所定職權，涉及其他機關（	(無修正意見)	第三十七條 本法規定事項，涉及檢察機關之偵查權責者， <u>飛安會</u> 應與其協調配合行之。 <u>飛安會</u> 行使本法所定職權，涉及其他機關（	行政院說明： 一、條次變更。 二、第一項及第二項之「飛安會」修正為「運安會」，修正理由同修正條文第三條說明。

構)之權責者，應會同該機關(構)建立協調聯繫作業機制。		構)之權責者，應會同該機關(構)建立協調聯繫作業機制。	
第三十九條 本法施行日期，由行政院定之。	(無修正意見)	第三十八條 本法自公布日施行。	行政院說明： 一、條次變更。 二、飛安會改制為運安會以進行飛航、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，尚須準備作業時間，爰修正本法之施行日期。

參考文獻：

一、書籍

1. 張有恆，現代運輸學，華泰文化事業股份有限公司，2010 年 2 版。
2. 陳敏，行政法總論，2016 年 9 月 9 版。
3. 劉宗德，「日本行政調查制度之研究」，行政法基本原理，新學林出版股份有限公司，1998 年 1 版。

二、期刊論文

1. 方銘川、林忠宏、黃正清、陳世宗、張開國、洪憲忠、徐玉樹，我國海事調查制度之改善研究，船舶科技第 44 期，2014 年 1 月 1 日，頁 1-16。
2. 洪家殷，論行政調查中之行政強制行為，法學叢刊第 60 卷第 1 期(總期 237)，2015 年 1 月，頁 29-58。
3. 洪家殷，行政調查與刑事偵查之界限，東吳法律學報第 25 卷第 1 期，2013 年 7 月，頁 11-13。
4. 洪家殷，論行政調查中職權調查之概念及範圍——以行政程序法相關規定為中心，東吳法律學報第 21 卷第 3 期，2010 年 1 月，頁 1-42。
5. 高聖惕，我國民用航空器事故調查法制之重整與相關國際航空法規之評析，東吳法律學報第 13 卷第 1 期，2001 年 8 月，頁 165-216。
6. 陳彥宏、林倉玉、于惠蓉，漫談聯合國國際海事組織海事調查章程與台灣的海事調查體制，台灣海事安全與保安研究學刊，2014 年 4 月，頁 15-32。

三、其他

1. 游千慧，輕軌綠色運輸建設相關議題研析，立法院法制局研究成果（「議題研析」編號：R00289），2017 年 10 月。
2. 陳世超，飛航事故調查法部分條文修正草案評估報告，立法院法制局研究成果（「法案評估」編號：B00891），2013 年 6 月。
3. 交通部運輸研究所，輕軌與公車捷運系統納管之研析—交通安全法規篇，2006 年 10 月。
4. 法務部 2004 年 7 月 21 日法律字第 0930028195 號函。
5. 院總第 55 號，委員提案第 20755 號議案關係文書。
6. 院總第 55 號，委員提案第 20850 號議案關係文書。
7. 院總第 55 號，委員提案第 20928 號議案關係文書。
8. 院總第 55 號，委員提案第 21549 號議案關係文書。
9. 院總第 55 號，委員提案第 22466 號議案關係文書。
10. 院總第 55 號，委員提案第 22483 號議案關係文書。
11. 院總第 55 號，委員提案第 22585 號議案關係文書。
12. 院總第 55 號，委員提案第 22599 號議案關係文書。
13. 院總第 55 號，政府提案第 16548 號議案關係文書。

附錄 1：「飛航事故調查法修正草案」評估報告（初稿）書面審查意見及參採情形

陳世超助理研究員：

有關「飛航事故調查法修正草案」評估報告，提供個人意見如下：

- 一、經查我國關於運輸事故之調查機制，其法源依據係散見於各類交通法規，如飛航事故之「飛航事故調查法」；軌道事故之「鐵路法」及「大眾捷運法」；海事事故之「船員法」、「海商法」及「海事報告規則」；公路事故之「公路法」等，亦即目前尚無統一與標準化之運輸事故調查作業規範。鑒於國際先進國家多已成立多模組之運輸安全調查委員會，且以獨立法律作為調查法源，我國實有參考獨立立法之必要，以改善運輸安全及保障民眾權益。
- 二、而本報告針對行政院所擬具「飛航事故調查法」修正草案，基於明確「重大運輸事故」定義考量，建議參照現行有關規定酌予修正，並建議應為「通報」之重大運輸事故或疑似重大運輸事故，宜由主管機關訂定具體明確之認定規範，運輸事故現場之處理機制，宜依災害防救法由權責主管機關與運安會共同協商，以及關於發現運輸事故相關資料及物品，「非經運安會同意」不得擅自移動之禁制規範，宜有完整明確之要件規定等建議，均應有助於規範明確性，個人均敬表贊同。

參採情形：所提意見，乃贊同本報告建議內容，爰錄供參考。

附錄 2：「飛航事故調查法修正草案」法案及性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

103.8.15

填表日期： 107 年 10 月 24 日			
填表人姓名：韓若明		職稱：副工程師	
電話：02-89137388 轉 200		e-mail：christine@asc.gov.tw	
身分： ☒ 業務單位人員 ☐ 法制單位人員 ☐ 其他，請說明：_____			
<u>填 表 說 明</u>			
一、行政院所屬各機關主管法律案報院審查，應依「行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項」及「中央行政機關法制作業應注意事項」規定辦理。 二、除廢止案（及配合行政院組織改造整批處理、單純訂修之法律案）外，皆應依據本表進行「法案及性別影響評估」。 三、建議各單位於法案研擬初期，即徵詢性別平等專家學者或各部會性別平等專案小組的意見；法案研擬完成後，應併同本表送請民間性別平等專家學者進程序參與（至少預留 1 週的填寫時間），參酌其意見修正法案內容，並填寫「玖、性別影響評估結果」後通知程序參與者。			
壹、法案名稱		飛航事故調查法	
貳、主管機關		飛航安全調查委員會	主辦機關 飛航安全調查委員會
參、法案內容涉及領域：			勾選（可複選）
3-1 權力、決策、影響力領域			V
3-2 就業、經濟、福利領域			
3-3 人口、婚姻、家庭領域			
3-4 教育、文化、媒體領域			V
3-5 人身安全、司法領域			V
3-6 健康、醫療、照顧領域			V
3-7 環境、能源、科技領域			V
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述法案涉及領域）			
肆、問題界定與訂修需求			
項 目		說 明	備 註
4-1 問題界定	4-1-1 問題描述	1. 遙控無人機已納入民用航空法（簡稱民航法）管理，未來如發生飛航事故，飛航安全調查委員會應執行調查業務，故必須立即修訂飛航事故調查法（簡稱調查法），明定調查遙控無人機之相關規定。	簡要說明所面臨問題之梗概。

		2. 超輕型載具發展蓬勃，故對於超輕型載具亦增訂適當之調查規定及行政罰鍰，以促進飛航安全。 3. 對於飛安自願系統之報告人給予適切之保護，將有助於提升報告意願，並符合國際趨勢。 4. 對於調查飛航事故所蒐集到之安全資訊應嚴謹使用，並保護個人隱私。 5. 為加速調查報告發布時程，回應社會大眾對安全改善之期待，應縮短被調查機關（構）回復調查報告草案意見之時間。 6. 為避免飛航事故現場之物品及資料遭移動或搬離，致現場證物及完整性被破壞，爰此明定罰則。	
	4-1-2 執行現況及問題之分析	1. 現行調查法未規範遙控無人機飛航事故調查，未來如發生事故，將無調查之法源依據。 2. 現行調查法對於超輕型載具及無人遙控機之通報及提供相關資料等均無規範，應增訂相關規定及罰則，俾利執行調查作業。 3. 為增加民航從業人員對飛安自願報告系統之信賴，提升民航從業人員之報告意願，調查法應增強對報告人之保障。 4. 為確保執行事故調查期間蒐集到之相關資料的正確使用，並保護個人資料，應制定更嚴謹之規定。 5. 為加速調查報告發布時程，回應社會大眾對安全改善之期待，縮短參與調查之國內、外機關（構）及被調查單位對調查報告草案意見回復時間，確有其必要。	1. 業務推動執行時，遭遇問題之原因分析。 2. 說明現行法規是否不足、須否配合現況或政策調整。

		6. 飛航事故現場之資料及物品如遭移動或搬離現場，將破壞證物及現場完整性，有必要訂定罰則。	
	4-1-3 相關之性別統計及性別分析	本草案所增修訂之法條，對於不同性別人口，都具有相同之保障，不會造成不同影響。	1. 透過相關資料庫、圖書等各種途徑蒐集既有的性別統計，並作出性別分析，以說明該問題是否會對不同性別人口造成不同影響。 2. 性別統計與性別分析應儘量顧及不同性別、性傾向及性別認同者之年齡、族群、地區等面向。
	4-1-4 須強化的性別統計及其方法	無	如既有性別統計不足，請提出須強化之處及其建置方法。
4-2 訂修需求	4-2-1 解決問題可能方案	本次修法係規範遙控無人機、超輕載具、飛安自願報告系統、安全資料保護、調查時程縮短、事故現場保持等之調查相關法規，未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。	請詳列解決問題之可能方案及其評估（涉及性別平等議題者，併列之）。
	4-2-2 訂修必要性	遙控無人機已納入民航法管理，如發生飛航事故，可能涉及飛航安全，影響人民生命、財產，必須立即制定調查法源依據。此為此次修法最為迫切之需求。	請說明最終必須訂修法案以解決問題之理由；如有立委提案，並請納入研析。
4-3 配套措施及相關機關協力事項		執行遙控無人機之調查人力及經費，將由原有調查人力及預算中支應。執行調查業務需與直轄市、縣（市）政府、警察機關相互協力，以建立完整調查機制。	配套措施諸如人力、經費需求或法制整備等；相關機關協力事項請予詳列。
伍、政策目標		本次所修正之法條，目的皆在促進飛航安全，保障人權，並符合國際民航公約相關規範。	簡要說明政策取向。
陸、徵詢及協商程序			
項 目	說 明		備 註
6-1 法案主要影響對象	交通部民用航空局、相關中央各級公		請說明法案內容主要影響之機

	務機關、遙控無人機之所有人、操作人、超輕型載具所有人、操作人、活動團體、直轄市、縣（市）政府、任何擅自移動或搬離事故現場物品及資料之人員。	關（構）、團體或人員。
6-2 對外意見徵詢	107年4月26日至6月26日至公共政策網路平台刊登草案預告。 107年5月16日召開第1次研商會議（公部門） 107年6月15日召開第2次研商會議（學界、業界） - 對於各界意見，均陳報至飛航安全調查委員會委員會議審議。	- 請說明對社會各界徵詢意見及與相關機關（構）、地方自治團體協商之人事時地。 - 徵詢或協商時，應敘明其重要事項、有無爭議、相關條文、主要意見、參採與否及其理由（含國際參考案例），並請填列於附表；如有其他相關資料，亦請一併檢附。 - 對社會各界徵詢意見，應落實性別參與。
6-3 與相關機關（構）及地方自治團體協商	第1次研商會議，邀請直轄市及各縣（市）政府參與，聽取代表意見，並與其協商，獲取共識。	

柒、成本效益分析及對人權之影響：

項 目	說 明	備 註
7-1 成本	增訂對遙控無人機之飛航事故調查，將致飛航安全調查委員會增加調查成本。	- 關於成本及效益，指政府及社會為推動及落實法案必須付出之代價及可能得到之效益。 - 得量化者應有明確數字，難以量化者亦應有詳細說明。
7-2 效益	社會利益及國際趨勢： - 因調查遙控無人機而促進國家整體飛航安全，及保障人民生命及財產，仍為值得增加之成本。 - 增加對飛安自願報告系統報告人之保護，本法條文修訂後，不但可提升民航從業人員之報告意願，且有助提升飛航安全。 - 立法大幅縮短對各機關（構）	

		對調查報告草案提供意見時間，除可回應社會大眾對事故調查之期待，亦能提升飛安改善之效能。 4. 以上效益，不但符合社會利益，亦符合國際發展之趨勢。	
7-3 對人權之影響	7-3-1 憲法有關人民權利之規定	符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋。	請檢視法案是否符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋。
	7-3-2 公民與政治權利國際公約	符合公民與政治權利國際公約。	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國人權事務委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。
	7-3-3 經濟社會文化權利國際公約	符合經濟社會文化權利國際公約	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國經濟社會文化權利委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。

捌、性別議題相關性

8-1 規範對象：

- (1) 若 8-1 任一指標評定「是」者，應繼續填列項目「捌、8-2 及 8-3」及「第二部分－性別影響評估程序參與」；如 8-1 皆評定為「否」者，則免填「捌、8-2 及 8-3」，逕填寫「第二部分－性別影響評估程序參與」，惟若經程序參與後，11-5「法案與性別議題關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正「捌、8-1 至 8-3」，並補填列「玖、性別影響評估結果」。
- (2) 本項不論評定結果為「是」或「否」，皆需填寫評定原因。

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因	備 註
	是	否		
8-1-1 訂修內容以特定性別、性傾向或性別認同者為規範對象		V	本草案為我國飛航事故調查主要法源依據，並未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。 人員進用僅考量專業，不因性	如規範對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。

			別、性傾向或性別認同而有所差異。	
8-1-2 訂修內容未區別對象，但執行方式將因性別、性傾向或性別認同不同而有差異		V	本草案為我國飛航事故調查主要法源依據，並未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。 人員之進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。	規範對象雖無區別，但因性別、性傾向或性別認同之本質差異，而有不同執行方式者，請評定為「是」。
8-1-3 訂修內容所規範對象及執行方式無差異，但對於不同性別、性傾向或性別認同者將產生不同結果		V	本草案為我國飛航事故調查主要法源依據，並未以特定性別、性傾向或性別認同為規範對象。 人員之進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。	規範對象及執行方式雖無差異，惟其結果乃因性別、性傾向或性別認同而有不同者，請評定為「是」。

8-2 性別目標

項 目	說 明	備 註
8-2-1 採取積極作為，去除不必要差別待遇，或促進實質平等	調查人員之進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。	基於憲法平等權之規定，採行一定方式去除現行法規及其執行所造成之差別待遇，或提供較為弱勢之一方必要之協助，以促進其實質地位之平等。(本項及 8-2-2 不得全部填列無關)
8-2-2 營造平等環境，預防及消除性別歧視	調查人員之進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。	消除或打破性別刻板印象與性別隔離，以消弭因社會文化面向所形成之差異，或提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會。(本項及 8-2-1 不得全部填列無關)

8-3 性別效益

項 目	說 明	備 註
8-3-1 對於消弭性別歧視、促進性別平等有積極、正面綜效	調查人員之進用僅考量專業，不因性別、性傾向或性別認同而有所差異。未來職務晉升，亦皆以經驗及專業表現為主要考量，不因性別有所差異。	請詳加說明性別效益何在，本項不得填列無關。
8-3-2 符合憲法、國際規	人員進用符合憲法、國際規範(包	依消除對婦女一切形式歧視公約施

範(包括消除對婦女一切形式歧視公約 CEDAW)、性別平等政策綱領等要求	括消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)、性別平等政策綱領等要求。	行法，請檢視法案是否符合公約(CEDAW)規定及其一般性建議，並請再查核法案內容之合宜性，本項不得填列無關。
玖、性別影響評估結果： 請填表人依據性別平等專家學者意見之檢視意見提出綜合說明，包括對「第二部分、性別影響評估程序參與」主要意見參採情形、採納意見之法案調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等；經「第二部分－性別影響評估程序參與」後，11-5「法案與性別議題關聯之程度」評定為「無關」者，9-1至9-3免填。		
9-1 評估結果之綜合說明		
9-2 參採情形	9-2-1 說明採納意見後之法案調整	
	9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	
9-3 通知程序參與之專家學者本法案的評估結果（請填寫日期及勾選通知方式，請勿空白）： 已於 <u>107</u> 年 <u>8</u> 月 <u>9</u> 日將「評估結果」以下列方式通知程序參與者審閱 ☐ 傳真 ☒ e-mail ☐ 郵寄 ☐ 其他_____		
拾、法制單位復核（此欄空白未填寫者，將以不符形式審查逕予退件。）		
10-1 法案內容： ☒ 提經法規會討論通過 ☐ 已會法制單位表示意見 10-2 徵詢及協商程序： ☒ 已徵詢及協商法案主要影響對象 ☒ 已適當說明與回應徵詢及協商對象所提之主要意見 10-3 對人權之影響： ☒ 已由法規會具人權專長委員、曾受人權教育訓練之參事、其他高階人員或委請之人權學者專家檢視 10-4 訂修程序： ☒ 本檢視表已完整填列 復核人姓名及職稱： <u>林沛達/秘書室主任</u>		

【第二部分－性別影響評估程序參與】：本部分由性別平等專家學者填寫

拾壹、性別影響評估程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢1位以上性別平等專家學者意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱 (http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/)。		
(一) 基本資料		
11-1 程序參與期程或時間	107 年 1 月 10 日至 107 年 7 月 20 日	
11-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	紀佳芬/特聘教授/台灣科技大學/人因工程及管理	
11-3 參與方式	☒ 法案研商會議 ☒ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見	
11-4 業務單位所提供之資料	相關性別統計資料	法案內容
	☒ 有 ☒ 很完整 ☐ 可更完整 ☐ 現有資料不足須設法補足 ☐ 無 ☐ 應可設法找尋 ☐ 現狀與未來皆有困難	☐ 有，且具性別觀點 ☐ 有，但不具性別觀點 ☒ 無
11-5 法案與性別議題關聯之程度	☐ 有關 ☒ 無關 (若性別平等專家學者認為第一部分「捌、8-1 規範對象」8-1-1 至 8-1-3 任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若 8-1-1 至 8-1-3 均可評定「否」者，則勾選「無關」)。	
(二) 主要意見：就前述各項之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見		
11-6 性別統計及性別分析之合宜性	合宜。	
11-7 正當程序中性別參與之合宜性	合宜。	
11-8 性別目標之合宜性	合宜。	
11-9 性別效益說明之合宜性	合宜。	
11-10 綜合性檢視意見	本次法案修改內容與性別議題無關。	
(三) 參與時機及方式之合宜性	合宜。	
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之法案。 (簽章，簽名或打字皆可) _____		

* 第一部分「捌、8-1 規範對象」8-1-1 至 8-1-3 皆評定為「否」者，若經程序參與後，11-5「法案與性別議題關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正列第一部分「捌、8-1 規範對象」，並補填列「捌、8-2 性別目標、8-3 性別效益」及「玖、評估結果」。

* 本表所提專有名詞之定義及參考資料，請詳見「性別影響評估操作指南」(網址：<http://www.gec.ey.gov.tw/cp.aspx?n=FC0CD59A5BF00232>)。

陸、徵詢及協商程序之附表

重要事項	有無 爭議	相關 條文	相關機關(構)、團體或人 員之主要意見	參採與否及其理由 (含國際參考案例)
1.	☐ 有 ☐ 無			
2.	☐ 有 ☐ 無			
3.	☐ 有 ☐ 無			
4.	☐ 有 ☐ 無			
5.	☐ 有 ☐ 無			

註：為茲簡明，「相關條文」欄位中，各條、項、款、目等，分以下列方式表達：
 條→§（條號以阿拉伯數字表達）、項→I（羅馬符號）、款→(1)（括弧內置阿
 拉伯數字）、目→（圓圈內置阿拉伯數字），目以下則以「之○（阿拉伯數字）」
 表達。

附錄 3：立法院法制局法案性別與人權影響評估檢視表

107.5.

壹、法案名稱	財團法人軌道技術研究及驗證中心設置條例草案		
貳、主管機關	交通部		
參、法案內容涉及領域：	勾選（可複選）		
3-1 權力、決策、影響力領域	☒ V		
3-2 就業、經濟、福利領域			
3-3 人口、婚姻、家庭領域			
3-4 教育、文化、媒體領域			
3-5 人身安全、司法領域			
3-6 健康、醫療、照顧領域			
3-7 環境、能源、科技領域	☒ V		
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述法案涉及領域）			
肆、主管機關法案及性別影響評估檢視表檢視結果			
檢視項目	內容	檢視結果	
4-1 提案機關之性別影響評估之檢視	4-1-1 檢視表是否檢附到立法院	☒ 是	
		☐ 否	
		☐ 其他（請說明）	
	4-1-2 檢視表是否依程序填報	☒ 是	
		☐ 否	
		☐ 其他（請說明）	
	4-1-3 是否為相關之性別統計及性別分析	☐ 是	
		☒ 否	
		☐ 其他（請說明）	
4-2 與本法案相關之配套法案及機關	4-2-1 是否因性別觀點而需配套修正之相關法案	☐ 是，法案名稱：	
		☒ 否	
	4-2-2 是否因性別觀點而需協力之機關	☐ 是，協力機關：	
		☒ 否	
		☐ 其他（請說明）	
伍、機關提案之性別議題相關性			
5-1 規範對象			
項 目	檢視結果	備 註	
5-1-1 法案內容是否以特定性別、性傾向或性別認同者為規範對象	☐ 是 ☒ 否 ☐ 其他（請說明）	例如規範對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，是否涉及本法案條文。	
5-1-2 法案內容未區別對象，但是否其執行方式將因性別、性傾向或性別認同不	☐ 是 ☒ 否 ☐ 其他（請說明）	規範對象雖無區別，但因性別、性傾向或性別認同之本質差異，而有不同執行方式者，是否涉及本法案	

同而有差異		條文。
5-1-3 法案內容所規範對象及執行方式無差異，但是否對於不同性別、性傾向或性別認同者將產生不同結果	☐ 是 ☒ 否 ☐ 其他（請說明）	規範對象及執行方式雖無差異，惟其結果乃因性別、性傾向或性別認同而有不同者，是否涉及本法案條文。

5-2 性別目標

項 目	檢視結果	備 註
5-2-1 法案內容是否採取積極作為，去除不必要差別待遇，或促進實質平等；營造平等環境，預防及消除性別歧視目標	☐ 是 ☒ 否 ☐ 其他（請說明）	一、基於憲法平等權之規定，採行一定方式去除現行法規及其執行所造成之差別待遇，或提供較為弱勢之一方必要之協助，以促進其實質地地位之平等。 二、消除或打破性別刻板印象與性別隔離，以消弭因社會文化面向所形成之差異，或提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會。 三、本法案是否須採更積極作為以符合預防及消除性別歧視目標。

5-3 性別效益

項 目	檢視結果	備 註
5-3-1 法案是否對於消弭性別歧視、促進性別平等有積極、正面綜效	☐ 是 ☒ 否 ☐ 其他（請說明）	主管機關所列性別效益，是否有助消弭性別歧視、促進性別平等有積極正面綜效。
5-3-2 法案是否符合憲法、國際規範（包括消除對婦女一切形式歧視公約 CEDAW）、性別平等政策綱領等要求	☒ 是 ☐ 否 ☐ 其他（請說明）	依消除對婦女一切形式歧視公約施行法，主管機關應檢視法案是否符合公約(CEDAW)規定及其一般性建議，請再檢核本法案內容是否合宜。

陸、機關提案對人權之影響

6-1 對人權之影響

項 目	檢視結果	備 註
6-1-1 法案是否符合憲法有關人民權利之規定	☒ 是 ☐ 否 ☐ 其他（請說明）	請檢視法案是否符合憲法有關人民權利之規定及司法院解釋。
6-1-2 法案是否符合公民與政治權利國際公約	☒ 是 ☐ 否 ☐ 其他（請說明）	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國人權事務委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。

6-1-3 法案是否符合經濟社會文化權利國際公約	☒ 是 ☐ 否 ☐ 其他（請說明）	依公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法，請檢視法案是否符合公約規定及聯合國經濟社會文化權利委員會之一般性意見，以積極促進各項人權之實現。
柒、性別與人權影響評估結果： 請填表人依據參加本法案評估報告草案座談會之專家學者意見，綜合說明本法案之性別與人權影響評估意見。		
7-1 專家學者意見綜合說明	簽名：（必填） 日期：（必填）	
7-2 參採情形	7-2-1 說明採納意見後之報告調整	
	7-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	