

行政院公共工程委員會技師懲戒決議書

案號：工程懲字第 104061201 號

被付懲戒人：楊名裕 出生日期：
身分證統一編號：
戶籍地址：
技師執業科別：結構工程科
技師證書號碼：台工登字第 013834 號
所屬技師公會：台灣省結構工程技師公會
執業機構名稱：正堯工程顧問股份有限公司
執業機構地址：新北市新店區中興路 2 段 190 號 9 樓
執業執照字號：技執字第 001982 號

結構工程科技師楊名裕辦理「環島鐵路整體系統安全提昇計畫（南迴線南太麻里溪橋改建工程委託監造部分）」技術服務案，涉嫌違反技師法規定，案經利害關係人交通部臺灣鐵路管理局報請懲戒，本會技師懲戒委員會於民國(下同)106 年 10 月 18 日審議，決議如下：

主 文

結構工程科技師楊名裕應予申誡。

事 實

交付懲戒意旨

- 緣交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）前以 104 年 4 月 21 日鐵工管字第 1040011556 號函表示楊名裕技師（下稱被付懲戒人）辦理「環島鐵路整體系統安全提昇計畫（南迴線南太麻里溪橋改建工程）後續工程」監造工作，因中央工程施工查核小組於 103 年 8 月 15 日不預先通知查核前開工

程，查有 P1 橋墩及 P14 橋墩之防落拉桿預留孔補強筋及位置不符圖說等重大疏失，臺鐵局認屬前開工程受委託單位正堯公司設計暨監造技師(被付懲戒人)責任，爰以被付懲戒人涉嫌違反技師法第 19 條第 1 項第 2 款「違反或廢弛其業務應盡之義務」規定為由，依同法第 42 條規定報請懲戒。

二、臺鐵局嗣以 104 年 6 月 4 日鐵工管字第 1040019468 號函檢附移送表乙份，並表列被付懲戒人辦理本工程設計監造業務所涉違規事實略以：

- (一) 因鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置抵觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提 26 cm，且該圖依契約權責分工應由監造團隊本於實質審查，後送業主方備查，然因監造團隊未落實實質審查，肇致防落拉桿端部鐵板與 P1 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足，以致查核委員質疑該桿於原設計載重作用下拉桿端板易因應力集中，肇致 P1、P14 橋墩混凝土接觸面破裂。
- (二) P14 防落拉桿端部與橋梁混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作，以致帽梁 $280\text{kg}/\text{cm}^2$ 之混凝土澆置完成後無法補救。
- (三) B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當作主筋位置錯放。
- (四) P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27 cm，按核備之施工圖為 37 cm，明顯有誤。
- (五) 綜上，監造團隊監造不實，未落實查驗上開工項，並函報業主單位，以致 103 年 8 月 15 日經中央工程施工查核小組不預先通知查核本工程，將上開缺失明列於查核紀錄，除扣點外，亦要求主辦機關檢討契約約定人員之相關責失，故移請技師之主管機關行政院公共工程委員會予以懲戒。

三、臺鐵局再以 104 年 7 月 6 日鐵工管字第 1040021821 號函補

附相關佐證資料。

被付懲戒人答辯意旨

一、被付懲戒人答辯書摘要：

稱謂	名稱或姓名	地址或住所
立約商	正堯工程顧問股份有限公司	新北市新店區中興路二段……
代表人 (當事人)	楊名裕	同上
他造當事人	交通部台灣鐵路管理局	臺北市中正區北平西路……

(一) 發生之事實緣由：

- 1、緣臺鐵局與立約商正堯工程顧問股份有限公司(下稱正堯公司)於 100 年 8 月 3 日簽訂「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)委託監造部分」契約，由於他造當事人因設計錯誤與施工廠商全聖營造合議解約，其後將變更設計及後續工程之監造交與當事人，並於 103 年 7 月 7 日簽訂附約，而後續工程之施工，則提早於 102 年 12 月 19 日他造當事人與穩聖營造公司訂定工程契約，並於 103 年 1 月 23 日開工。
- 2、中央工程施工查核小組於 103 年 8 月 15 日不預先通知查核「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)後續工程」，發現 P1 及 P14 橋墩之防落拉桿預留補強筋及位置不符合設計圖說情事，由於尚在施工期間，經監造單位解釋，他造當事人仍不滿意，故而移送公共工程委員會懲戒委員會查處。
- 3、他造當事人認為之違規事實共有四項，參見移送表。

(二) 當事人所主張之事實及理由：

- 1、移送表第 3 項「B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當主筋位置錯放」：在 103 年 8 月

15 日不預先通知查核時，施工廠商正在綁紮 B04 橋面板鋼筋；由於正值施工中，尚未達查核停止點，直至 103 年 8 月 17 日及 103 年 8 月 23 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 8 月 19 日及 103 年 8 月 23 日監造單位才完成施工查驗符合施工程序，並無違法之處，敬請明察。

- 2、移送表第 4 項「P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27cm，按核備之施工圖為 37cm，明顯有誤」：在 103 年 8 月 15 日查核時，P1 及 P5 處已完成橋面版澆築其預埋之護欄鋼筋，其中一部分可能在橋樑版澆灌時為工人意外誤觸導致其高度不足。施工廠商當時尚未施工護欄，故未修正，直至 103 年 9 月 14 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 9 月 16 日監造單位才完成此項目施工抽查查驗，顯示皆已修正完成，符合施工程序，並無違法之處，敬請明察。
- 3、移送表第 1 項「因鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置牴觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提高 26 cm，且該圖依契約權責分工應由監造團隊本於實質審查，後送業主方備查，然因監造團隊未落實實質審查肇致防落拉桿端部鐵板與 P1 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足，以致查核委員質疑該桿於原設計載重作用下拉桿端板易因應力集中，肇致 P1、P14 橋墩混凝土接觸面破裂」，以及第 2 項「P14 防落拉桿端部與橋樑混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作，以致帽梁 $280\text{kg}/\text{cm}^2$ 之混凝土澆置完成後無法補救」，因發生原因同屬防落拉桿之問題，故統一答辯：
 - (1)當事人為本工程之設計及監造單位，有關鋼箱樑內 7 號加勁板與防落拉桿設計位置雖有牴觸，但施工時亦可往下移動 24 公分，即不會產生後續防落拉

桿的問題。是施工廠商為圖施工方便，任意將防落拉桿向上提高 26 cm，也未於事前告知其變更設計圖位置，導致當事人及他造當事人未查明下，於 103 年 4 月 25 日及 103 年 5 月 8 日皆同意其 B01~B05 單元鋼梁製造圖。而且鋼梁之製作甚為專業，皆有專業人員負責辦理，其單元製造圖繁雜，若僅是尺寸數字做些微變動亦難以察覺，相信是所有結構專業人員所共知之事實。

- (2) 由於施工廠商未依契約提報更動設計圖面，並改變鋼樑製造圖，施工廠商欲掩蓋其防落拉桿向上提高 26 cm，已達橋墩背牆頂端邊緣。實際情形已無法依設計圖排放 6 根 6 號補強筋。為避免監造人員發覺，直接提送 P1、P14 支承介面施工圖，施工圖面內並未將防落拉桿繪入，並於 103 年 5 月 7 日經立約商及他造當事人核准依此施工。另依施工廠商於 103 年 6 月 21 日提出申請 P14 支承介面鋼筋查驗及立約商監造人員於 103 年 6 月 22 日施工停止點查驗之照片，可知施工廠商將防落拉桿套管往下移動於合理位置讓監造人員檢驗合格，事後又自行移動至現在位置，目視也無法判斷相差 20 幾公分，以致現場監造人員、他造當事人之工務段主任陳文德(土木技師)(參見中央工程施工查核小組查核紀錄缺點第 1 項迄今在現場督導高達 61 次尚且未發現該項缺失)，承包廠商專任工程人員羅榮欣土木技師等，皆未發現防落拉桿位置業已偏移。甚至，在此次查核前於 103 年 8 月 12 日交通部亦辦理一次查核，評為甲等，分數為 80 分以上，成績優異，所有委員也沒有發現此項缺點。
- (3) 當事人亦於 103 年 8 月 15 日工程查核後，才被通知有此情事，即刻著手處理善後事宜。由於現今防落拉桿其效能不明，故於 103 年 9 月 1 日設計鋼製

- 托架以增加防落長度並補足防落拉桿之效能，但因其所產生之營造費用，施工廠商亦答應全部吸收。由於本工程屬緊急工程，原訂於 10 月底要進行第一階段通車，時程追趕不及(鋼構托架需製造時程)，故再做其他方案檢討。在重新檢討設計原意，並進行變更設計於 103 年 11 月 7 日提送防止落橋設施設計報告書，他造當事人於 103 年 12 月 3 日同意此報告，並於 103 年 12 月 10 日經他造當事人同意將防落拉桿之費用予以扣除。當事人本於專業，在該項工程安全前提下，也沒有造成他造當事人之損失，且該項工程亦如期於 103 年 11 月 10 日準時通車，有何「違反及廢弛職務之義務」之處？
- (4) 依據施工廠商的工程採購契約第 9 條施工管理第(廿六)款第 11 目：如圖說規範內容中需要參考之章節未附於本圖說時，相關之內容可參考工程會編印之工程施工綱要規範……。
- A. 依據工程契約施工說明書第五章鋼橋製作及架設第 5.1.4.1 章節，依據第 01330 章及本章之規定。
- B. 查工程會編印之工程施工綱要規範第 01330 章資料送審：
- (a) 第 3.1.1 節「施工製造圖在提交工程司審核前，承包商應與其他所有關聯契約互相核對及彙整界面，必要時報請工程司協調界面，並由承包商蓋章證明完成核對及彙整界面」。
- (b) 第 3.1.7 節「工程司審查承包商之圖樣，並不免除承包商遵守契約所有規定之任何義務，或免除承包商對送審圖樣正確性之責任。承包商應自行負擔為符合契約規定所需之任何施工製造圖修正」。
- (c) 根據(a)及(b)說明施工廠商提送施工製造圖應互相核對及彙整界面及正確性圖樣，該施工製

造圖也經施工廠商蓋章及工程專任人員技師簽名證明確認，故表示施工廠商提供已互相核對及彙整界面之正確性圖樣。

依據工程契約第 9 條施工管理：

第(十五)款廠商應依契約文件標示之參考原點、路線、坡度及高程，負責辦理工程之放樣，如發現錯誤或矛盾處，應即向監造單位/工程司反應，並予澄清，以確保本工程各部分位置、高程、尺寸及路線之正確性，並對其工地作業及施工方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。

第(廿六)款其他：「第 16 目第(6)點因工程上之需要本局工程司得飭廠商供給各該需要部分之足尺大樣，由監造單位核准後再進行工作，但該項大樣如與施工說明書及圖樣有不符之處，廠商應先聲明，否則雖經監造單位核准，仍應由廠商負其責任」。監造單位有監督工程之進行，核准各項材料是否合用，審察各項工作是否合格之責任，惟工程自身優劣之責任，仍由廠商負之。

第(廿六)款其他：「第 18 目廠商應以最好之技術及注意力有效督導本工程，並應仔細研究所有的圖說、施工說明書及其他指示，若發現任何錯誤、不符或應刪除部份應立即報告本局」。依據工程契約第 11 條工程品管第(一)款：「廠商應對契約之內容充分瞭解，並切實執行。如有疑義，應於履行前向機關提出澄清，否則應依照機關之解釋辦理」。

根據上述說明，證明施工廠商所提送施工製造圖，已充分了解安全性及可靠性，所以提送施工製造圖應為正確性圖樣，雖經監造單位核

准，但工程優劣仍由施工廠商負責之。

依據工程契約第 18 條權利及責任第(七)款「廠商依契約規定應履行之責任，不因機關對於廠商履約事項之審查、認可或核准行為而減少或免除」。

- (5) 當事人確實有依監造計畫督導現場監造人員確實執行監造事項，無論材料品質之檢驗，或是工程停止點之查核，皆有留下紀錄可稽。若因施工廠商刻意隱瞞提送不符原設計之施工圖，以供審核，因而造成查核當時之缺失，事後經變更設計，在符合工程安全的前提下，未造成他造當事人之損失，一個沒有犯意的小審查缺失，況且是施工廠商刻意隱瞞施工錯誤的結果，竟可被提報為違反技師法第 19 條第 1 項第 2 款「違反或廢弛其業務應盡之義務」，會不會對執業技師太過苛求？

另施工廠商提送 5 大本 B01~B05 之單元鋼樑製造圖內，僅因一、二處數字未審查出錯誤，即認為技師有廢弛業務之義務之嫌疑，實不符合比例原則。他造當事人不對施工廠商移送懲戒，反而將所有缺失的責任，執意由立約商及當事人去背負，其卸責心態亦有可議之處。

- (6) 立約商與他造當事人於 103 年 7 月 7 日始訂定後續工程之監造契約(並未含設計契約)，而所發生之鋼樑製造圖(含防落拉桿)之審查及施工皆於簽約前業已完成，若真有違反技師法之事實，在契約尚未生效前，是否可以溯及既往？本工程之監造技師在這段期間內是否為該工程之監造技師？背負契約內或契約外何種條款用以監造？敬請明察。

二、被付懲戒人補充答辯書摘要：

- (一) 立約商與他造當事人(臺鐵局)於 103 年 7 月 7 日始訂定後續工程監造契約(並未含設計契約)，此契約與原訂契

約之相對關係如何?補充說明如下：

- 1、名稱不同：原定契約名稱為：環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程委託監造部分(本文後稱原契約)，因本工程原始設計單位(由他造當事人自辦)設計錯誤，導致上部橋樑結構(預力箱型混凝土樑)無法以支撐先進工法施工，其後工法變更為場撐工法施工，由於他造當事人與承包廠商屢次議價不成，故於 101 年 8 月 30 日合議終止契約。由於本工程屬於緊急搶修工程，他造當事人為了達成行政院莫拉克重建委員會要求於 102 年 8 月通車之目標，經他造當事人決議依採購法 22 條向立約商擴充採購，重新設計本工程。後因他造當事人之高層因弊案更動，不敢辦理後續事宜，經立約商提出仲裁，並由中華民國仲裁協會裁定他造當事人應付予立約商設計價款，至今工程業已完工，尚未與立約商簽訂後續工程設計合約。他造當事人逕自採用立約商後續工程之設計圖面(採用鋼箱型樑結構及吊裝工法)及施工規範於 102 年 12 月 19 日與穩聖營造有限公司簽訂「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)後續工程之施工契約」，監造合約亦順應施工廠商及施工契約之更換改為「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)後續工程」委託監造部分(本文後稱後續契約)。
- 2、監造工作內容及對象不同：原契約簽訂於 100 年 8 月 3 日，之前承包營造廠已進行施工了 180 天，完成了部分擋土牆及基樁工程，期間之監造由他造當事人辦理。之後由本公司依照該合約之工作說明書之四、(二)、1、(2)監造作業主要依據本局與本計畫工程施工廠商所簽訂之工程契約暨有關文件、圖說、施工說明書及相關法規規定辦理執行監造作業。施工廠商為

全聖營造公司，內容大概為上部結構是預力箱型混凝土樑系統以支撐先進工法施工，下部結構為混凝土之橋墩、帽樑及樁基礎以及相關附屬設施。

在施工期間，全聖公司就表明現地空間狹窄，上部結構無法以支撐先進工法施工。待至下部結構將要完成，他造當事人與全聖公司屢次協調不成，最終於 101 年 8 月 30 日合議終止契約。本公司隨後清點及結算本契約交由他造當事人辦理工程結算，並終止原契約之監造工作，直至 103 年 7 月 7 日始訂定後續契約執行監造工作。

依原契約內之公共工程技術服務採購契約(99 年 7 月版)之第十六條(契約終止解除及暫停執行)第九、十款之規定因非可歸責於立約商之情形而造成停工時，立約商得要求本局部分或全部暫時執行監造工作；依前工項規定暫停執行期間累計逾六個月者，立約商得通知本局終止或解除部分或全部契約，況且，原契約自 101 年 8 月 30 日契約終止後至 103 年 7 月 7 日歷經約 2 年之久停止執行原契約監造工作，在實質上他造當事人與全聖公司已合議終止契約，也同時終止了原契約之執行依據。

原契約依工作說明書之四、(二)、1、(2)條文之依據採用全聖公司之施工圖說，防落拉桿採用 5cm ϕ 尺寸，其設置之位置於 A1、A2 橋台之背牆上，且防落拉桿開孔處並無補強鋼筋之設立。

然而，後續契約依工作說明書之四、(二)、1、(2)條文之依據採用穩聖公司得標之施工圖說，防落拉桿採用 8cm ϕ 尺寸其設置是在 P1、P14 橋墩新設立之 RCT 梁(混凝土 T 型梁)之支承墊上(因原契約設計錯誤，未考慮現有鄉道之淨高)，防落拉桿開孔處採用水平、垂直兩方向各 6 根 19 ϕ 之鋼筋補強。

比較原契約及後續契約之圖面，兩者相差極大，若是

同個契約，請問於 103 年 7 月 7 日後續契約未簽約前應採用原契約施作及監造否？

(二) 回覆他造當事人於 104 年 9 月 9 日函送公共工程委員會之補充說明：

1、他造當事人指出本公司於 103 年 4 月 17 日及 103 年 5 月 15 日皆有參加後續契約協商會議，即概括認定本公司承認後續契約乃原契約之延續。在後續契約簽訂半年前以上，大概時間於 102 年 12 月 19 日穩聖營造公司與他造當事人簽約前，即有非正式會議討論後續契約之監造工作內容及契約的改變，本公司即表示工作內容已有不同，不應沿用原契約服務費用計價。在後續工程施工中，亦一再表示其服務費計價方式不合理，甚至於 103 年 4 月 17 日即 103 年 5 月 15 日協商會議中亦明確表達後續工程之服務費用與工期之比例，明顯低於原契約，故已違反甲、乙雙方契約合理及公平原則。

至於他造當事人所提本案監造服務工作係延續原契約繼續執行，依原契約工作說明書……。其所指為後續契約之工作說明書尚不存在且未擬定前，希望沿用原契約工作說明書內有關辦理變更設計時，立約商應依契約規定辦理相關事宜，本局不另支付費用云云。以上論述，僅是他造當事人想佔立約商之便宜，不想再另行支付變更設計的費用而已。其餘工作說明書的項目在當時協調會並未論及。

2、後續契約之工作說明書直至 103 年 7 月 7 日前二天，本公司才正式過目，內容有甚多不合理地方，但他造當事人不願更改，在後續工程已進行一半以上，本公司仍妾身未明，在不得已之下，於 103 年 7 月 7 日完成簽約，但保留服務費用之爭議調解，並於 103 年 8 月 26 日於貴會調解。

(三) 結論：

- 1、原契約與後續契約之不同在於工作說明書之內容不同，雖然文字相近，但其實質內容(施工圖說、施工方法、施工規範、施工對象等…)已完全不同。
 - 2、原契約之工期為 600 日曆天，而後續契約之工期因應環境之需求，分為二期工程，第一期為 240 日內完成新線切換通車，第二期在 450 日總工期內竣工，契約工期已完全改變。
 - 3、請問於 103 年 7 月 7 日前，後續契約之工作說明書未存在前，本公司應以何契約之工作說明書監造?並請參見後續契約之工作說明書四、(二)、2 工程監造項目(1)內指出立約商於簽約完成後應依行政院公共工程委員會訂頒之「公共工程施工品質管理作業要照」於 7 日內提送修正監造計畫書，可見他造當事人亦明白後續契約與原契約完全不同，在簽約後才開始辦理有權有責的監造工作。
 - 4、他造當事人屢屢因人設事，不按行政程序辦理採購，故至今仍未簽訂設計合約，目前責任未明。而後續契約，本公司於開工前即要求他造當事人儘速辦理採購，而他造當事人並不重視，一再延宕，其責任誰負?
- 三、被付懲戒人列席本會技師懲戒委員會所提陳述意見書摘要：為上當事人間「環島鐵路整體系統安全提升計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程後續工程)」委託監造部分契約，他造當事人認為涉嫌違反法令及契約規定。移送行政院公共工程委員會技師懲戒委員會懲戒，當事人不服因而依法提出答辯。
- (一)發生之事實緣由：
- 1、他造當事人於 102 年 12 月 19 日與穩聖營造公司訂定工程契約，並於 103 年 1 月 23 日開工。但遲至 103 年 7 月 7 日與當事人簽訂變更設計及後續工程監造之附約。
 - 2、中央工程施工查核小組於 103 年 8 月 15 日不預先通

知查核「環島鐵路整體系統安全提升計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)後續工程」，發現 P1 及 P14 橋墩之防落拉桿預留補強筋及位置不符合設計圖說情事，由於尚在施工期間，經監造單位解釋，他造當事人仍不滿意，故而移送公共工程委員會懲戒委員會查處。

- 3、當時仍在施工期間，且尚未查驗估價給穩聖營造公司，若依他造當事人與營造公司之契約執行，應可直接要求營造公司拆除重做，但他造當事人考慮到本工程為公共工程委員會限期於 102 年 11 月完成通車之承諾，不願拆除重做。經當事人重新設計，在安全不打折扣下，且他造當事人無任何損失之下，完成 102 年 11 月通車的任務。
- 4、產生防落位置不符設計圖說之情事，最大原因在於施工廠商擅自移動其位置，並未事先告知當事人，亦沒有於施工前提出疑義，導致施工後，木已成舟，當事人僅能為其不當行為做補救。

(二) 違規事實共有四項，參見移送表：

- 1、移送表第 3 項 B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當主筋位置錯放。

答辯：在 103 年 8 月 15 日不預先通知查核時，施工廠商正在綁紮 B04 橋面板鋼筋；由於正值施工中，尚未達查核停止點，直至 103 年 8 月 17 日及 103 年 8 月 23 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 8 月 19 日及 103 年 8 月 23 日監造單位才完成施工查驗符合施工程序，並無違法之處。

- 2、移送表第 4 項 P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27cm，按核備之施工圖為 37cm，明顯有誤。

答辯：在 103 年 8 月 15 日查核時，P1 及 P5 處已完成橋面版澆築其預埋之護欄鋼筋，其中一部分可能在

橋樑版澆灌時為工人意外誤觸導致其高度不足。施工廠商當時尚未施工護欄，故未修正，直至 103 年 9 月 14 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 9 月 16 日監造單位才完成此項目施工抽查查驗，顯示皆已修正完成，符合施工程序，並無違法之處，敬請明察。

- 3、移送表第 1 項：因鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置牴觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提高 26 cm，且該圖依契約權責分工應由監造團隊本於實質審查，後送業主方備查，然因監造團隊未落實實質審查肇致防落拉桿端部鐵板與 P1 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足，以致查核委員質疑該桿於原設計載重作用下拉桿端板易因應力集中，肇致 P1、P14 橋墩混凝土接觸面破裂。及第 2 項：P14 防落拉桿端部與橋樑混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作，以致帽梁 $280\text{kg}/\text{cm}^2$ 之混凝土澆置完成後無法補救。因發生原因同屬防落拉桿之問題，故統一答辯。

- (1) 當事人為本工程之設計及監造單位，有關鋼箱樑內 7 號加勁板與防落拉桿設計位置雖有牴觸，但施工時亦可往下移動 24 公分，即不會產生後續防落拉桿的問題。是施工廠商為圖施工方便，任意將防落拉桿向上提高 26 公分、也未於事前告知其變更設計圖位置，導致當事人及他造當事人未察明下於 103 年 4 月 25 日及 103 年 5 月 8 日皆同意其 B01～B05 單元鋼樑製造圖。
- (2) 由於施工廠商未依契約提報更動設計圖面，並改變鋼樑製圖，施工廠商欲掩蓋其防落拉桿向上提高 26 公分，已達橋墩背牆頂端邊緣。實際情形已無法依原設計圖排放 6 根 6 號補強筋。為避免監造人員發覺，故意提送 P1、P14 支承介面施工圖，施工圖面

內並未將防落拉桿繪入，導致當事人及他造當事人未察於 103 年 5 月 7 日核准依此施工。另依施工廠商於 103 年 6 月 21 日提出申請 P14 支承介面鋼筋查驗及當事人監造人員於 103 年 6 月 22 日施工停止點查驗之照片，可知施工廠商事先將防落拉桿套管往下移動於合理位置讓監造人員檢驗合格，事後又自行移動至現在位置，目視也無法判斷相差 20 幾公分，以致現場監造人員、他造當事人之工務段主任陳文德(土木技師)皆未發現防落拉桿位置業已偏移。

- (3) 當事人亦於 103 年 8 月 15 日工程查核後，才被通知有此情事，即刻著手處理善後事宜。在重新檢討設計原意，並進行變更設計於 103 年 11 月 7 日提送防止落橋設施設計報告書，他造當事人於 103 年 12 月 3 日同意此報告，並於 103 年 12 月 10 日經他造當事人同意將防落拉桿之費用予以扣除。當事人本於專業，在該項工程安全前提下，也沒有造成他造當事人之損失，且該項工程亦如期於 103 年 11 月 10 日準時通車。
- (4) 依據施工廠商的工程採購契約第 9 條施工管理第(廿六)款第 11 目「如圖說規範內容中需要參考之章節未附於本圖說時，相關之內容可參考工程會編印之工程施工綱要規範……」。
 - A. 依據工程契約施工說明書第五章鋼橋製作及架設第 5.1.4.1 章節依據第 01330 章及本章之規定。
 - B. 查工程會編印之工程施工綱要規範第 01330 章資料送審。
 - (a) 第 3.1.1 節施工製造圖在提交工程司審核前，承包商應與其他所有關連契約互相核對及彙整界面，必要時報請工程司協調界面，並由承包

商蓋章證明完成核對及彙整界面。

(b)第 3.1.7 節工程司審查承包商之圖樣，並不免除承包商遵守契約所有規定之任何義務，或免除承包商對送審圖樣正確性之責任。承包商應自行負擔進行為符合契約規定所需之任何施工製造圖修正。

(c)根據(a)及(b)說明施工廠商提送施工製造圖應互相核對及彙整界面及正確性圖樣，該施工製造圖也經施工廠商蓋章及工程專任人員技師簽名證明認，故表示施工廠商提供已互相核對及彙整界面之正確性圖樣。

依據工程契約第 9 條施工管理：

第(十五)款廠商應依契約文件標示之參考原點、路線、坡度及高程，負責辦理工程之放樣，如發現錯誤或矛盾處，應即向監造單位/工程司反應，並予澄清，以確保本工程各部分位置、高程、尺寸及路線之正確性，並對其工地作業及施工方法之適當性、可靠性及安全性負完全責任。

第(廿六)款其他：16 目第(6)點因工程上之需要本局工程司得飭廠商供給各該需要部分之足尺大樣，由監造單位核准後再進行工作，但該項大樣如與施工說明書及圖樣有不符之處，廠商應先聲明，否則雖經監造單位核准，仍應由廠商負其責任。監造單位有監督工程之進行，核准各項材料是否合用，審查各項工作是否合格之責任，惟工程自身優劣之責任，仍由廠商負之。

第(廿六)款其他：第 18 目「廠商應以最好之技術及注意力有效督導本工程，並應仔細研究所有的圖說、施工說明書及其他指示，若發現任

何錯誤、不符或應刪除部分應立即報告本局」。依據工程契約第 11 條工程品管第(一)款廠商應對契約之內容充分瞭解，並切實執行。如有疑義，應於履行前向機關提出澄清，否則應依照機關之解釋辦理。

根據上述說明證明施工廠商所提送施工製造圖，已充分了解安全性及可靠性，所以提送施工製造圖應為正確性圖樣，雖經監造單位核准但工程優劣仍由施工廠商負責之。

依據工程契約第 18 條權利及責任第(七)款廠商依契約規定應履行之責任，不因機關對於廠商履約事項之審查、認可或核准行為而減少或免除。

當事人原可依上述施工廠商之工程契約及規範，即刻要求施工廠商打除重做，由於本工程屬於緊急搶修工程，行政院莫拉克重建委員會要求於 102 年 8 月通車的目標業已延宕，他造當事人不願繼續延宕下去。在當事人重新檢討設計原意，由於 P1、P14 橋墩帽樑寬度已滿足耐震之防落長度，而防落拉桿僅是輔助設施，對本工程並無影響，在符合安全前提並徵得他造當事人同意將防落拉桿設施之工程費用予以扣除，所以也沒有造成他造當事人的損失，並且本工程亦如期於 103 年 11 月 10 日通車至今已一年多，亦未發生任何損害。

- (5) 當事人確實有依監造計畫督導現場監造人員確實執行監造事項，無論材料品質之檢驗，或是工程停止點之查核，皆有留下紀錄可稽。若因施工廠商刻意隱瞞提送不符原設計圖說之施工圖，以供審核，因而造成查核當時之缺失，事後經變更設計，在符合工程安全的前提下，他造當事人亦無損失，而且

事涉輕微，是否違反技師法第 19 條第一項第 2 款違反或廢弛其業務應盡之義務？另施工廠商提送 5 大本 B01~B05 之單元鋼樑製造圖內，僅因一、二處數字未審查出錯誤，即認為技師有廢弛業務之義務之嫌疑，有無限上綱實不符合比例原則。

- (6)本工程在前期工程因故停止下，契約亦一併停止後，再重新招標後續工程，施工期間監造契約仍尚未完成簽訂。直至 103 年 7 月 7 日才完成簽約程序，其中本爭議的審施工圖及施工查驗皆在合約簽定前發生，是否可以逕自依契約條文，懲罰乙方，請委員們也一併解釋。
- (7)經台灣省結構技師公會，法規委員會召開本案之審查結果，如附件所言：「……無論材料品質檢驗、工程停留點查核……等，皆有紀錄可查，已善盡監造責任。雖仍有因施工廠商刻意隱瞞提送不符原設計圖說之施工圖供審核，因而造成施工查核當時之缺失，惟事後經變更設計，在符合工程安全的前提下，並未造成損失及延誤工期，且事涉輕微，並未達到違反技師法第 19 條第 1 項第 2 款違反或廢弛其業務應盡之義務之程度……貴會於施工查核後，查核小組已針對監造廠商做扣除 9 點的工程懲處，當事人楊名裕技師亦已繳納新台幣 9,000 元整之罰金，依一事不二罰原則，建請作成免議之決議。」。

理 由

- 一、按「技師不得有下列行為：……二、違反或廢弛其業務應盡之義務。」、「技師有下列情形之一者，除依本法規定處分外，應付懲戒：一、違反第十六條至第十八條、第十九條第一項、第二十條、第二十一條或第二十三條第一項

所定之行為者。」、「技師違反本法者，依下列規定懲戒之：……三、違反第十六條第二項、第三項、第十八條或第十九條第一項第二款至第六款規定之一：應予申誡、停止業務或廢止執業執照。」為技師法第 19 條第 1 項第 2 款、第 39 條第 1 款及第 41 條第 1 項第 3 款規定。

二、緣被付懲戒人辦理本案，經臺鐵局以本案工程經中央工程施工查核小組於 103 年 8 月 15 日不預先通知查核，查有「鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置牴觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提 26 cm，且該圖依契約權責分工應由監造團隊本於實質審查，後送業主方備查，然因監造團隊未落實實質審查，導致防落拉桿端部鐵板與 P1 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足，以致查核委員質疑該桿於原設計載重作用下拉桿端板易因應力集中，肇致 P1、P14 橋墩混凝土接觸面破裂。」、「P14 防落拉桿端部與橋梁混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作，以致帽梁 280KG/cm²之混凝土澆置完成後無法補救。」、「B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當作主筋位置錯放」、「P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27 cm，按核備之施工圖為 37 cm，明顯有誤」等項缺失，認被付懲戒人監造不實，未落實查驗前開工項並函報業主，主張被付懲戒人涉嫌違反技師法第 19 條第 1 項第 2 款「違反或廢弛其業務應盡之義務」規定，並依同法第 42 條規定報請懲戒。茲依臺鐵局所列事由認定如下：

(一) 經查臺鐵局提供之中央工程施工查核小組 103 年 8 月 15 日查核紀錄所示本案工程現場查核缺點略以：「…4. 監造單位有辦理檢驗並檢附紀錄及照片，惟現場查證仍有明顯疏漏，如防落拉桿套管位置不符、補強筋未施作，又 B04 橋面板配筋上層主筋間距過大、數量不足且將工作筋當作主筋、位置錯放，顯示未確實督導廠商履約，致有施工品質之多項缺失。……13. 南北兩側 P01、P14

防落拉桿套管位置與圖說 ST5018 不符，縱橫向各 6 根補強鋼筋未施作；B04 橋面版配筋上層主筋間距過大、數量不足、工作筋當作主筋錯放位置。14.P01、P05 段往高雄方向左側護欄鋼筋實測僅 24~27 cm，依圖應為 37 cm。」，核與臺鐵局函報事由大致相符，且就前開現場查核所列工程缺失，被付懲戒人並未爭執無該等缺失，併參前開查核紀錄所附該日施工查核缺失扣點照片，亦證確有臺鐵局所函報工程缺失情形，應得堪信為真實，合先敘明。

(二)有關臺鐵局主張「鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置牴觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提 26 cm，且該圖依契約權責分工應由監造團隊本於實質審查，後送業主方備查，然因監造團隊未落實實質審查，導致防落拉桿端部鐵板與 P1 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足，以致查核委員質疑該桿於原設計載重作用下拉桿端板易因應力集中，肇致 P1、P14 橋墩混凝土接觸面破裂。」及「P14 防落拉桿端部與橋梁混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作，以致帽梁 280KG/cm²之混凝土澆置完成後無法補救。」等節：

- 1、經查被付懲戒人向本會所提答辯意旨，主係以有關鋼箱梁內 7 號加勁板與防落拉桿設計位置雖有牴觸，但施工時亦可往下移動 24 公分，不會產生後續防落拉桿的問題；係施工廠商為圖施工方便，自行將防落拉桿向上提高 26 cm，亦未事前告知有變更設計圖位置，導致被付懲戒人與臺鐵局未查明下，於 103 年 4 月 25 日及 103 年 5 月 8 日皆同意施工廠商 B01~B05 單元鋼梁製造圖；單元製造圖繁雜，若僅是尺寸數字些微變動亦難以察覺，為所有結構專業人員所共知之事實；施工廠商欲掩蓋防落拉桿向上提高 26 cm，已達橋墩背牆頂端邊緣，實際情形已無法依設計圖排放 6 根 6 號補強鋼筋，且為避免監造人員發覺，所提送 P1、P14 支

承介面施工圖內未將防落拉桿繪入，並於 103 年 5 月 7 日經被付懲戒人及臺鐵局核准依此施工；依施工廠商 103 年 6 月 21 日提出申請 P14 支承介面鋼筋查驗及監造人員於 103 年 6 月 22 日施工停止點查驗之照片，可知施工廠商將防落拉桿套管往下移動於合理位置讓監造人員檢驗合格，事後又自行移動至現在位置，目視也無法判斷相差 20 幾公分，以致現場監造人員、臺鐵局工務段主任陳文德土木技師(自 103 年至工程查核督導高達 61 次尚且未發現該項缺失)、施工廠商專任工程人員羅榮欣土木技師等人，皆未發現防落拉桿位置業已偏移。甚至前於 103 年 8 月 12 日交通部亦辦理一次查核，評為甲等，所有委員也沒有發現此項缺點；被付懲戒人於 103 年 8 月 15 日工程查核後，才被通知有此情事，即著手處理善後，由於現今防落拉桿效能不明，故於 103 年 9 月 1 日設計鋼製托架以增加防落長度並補足防落拉桿之效能，因此所產生之營運費用施工廠商答應全部吸收；在重新檢討設計原意，並進行變更設計於 103 年 11 月 7 日提送防止落橋設施設計報告書，臺鐵局於 103 年 12 月 3 日同意此報告，並於 103 年 12 月 10 日經臺鐵局同意將防落拉桿之費用予以扣除。被付懲戒人本於專業，在該項工程安全前提下，沒有造成臺鐵局之損失，該項工程亦如期於 103 年 11 月 10 日準時通車，有何違反及廢弛職務之義務之處；被付懲戒人確實有依監造計畫督導現場監造人員確實執行監造事項，無論材料品質之檢驗，或是工程停止點之查核，皆有留下紀錄可稽。若因施工廠商刻意隱瞞提送不符原設計之施工圖，以供審核，因而造成查核當時之缺失，事後經變更設計，在符合工程安全的前提下，未造成臺鐵局之損失，一個沒有犯意的小審查缺失，且為施工廠商刻意隱瞞施工錯誤之結果，竟被提報違反技師法第 19 條第 1 項第 2 款，是否對執業

技師太過苛求等節為由。

- 2、按被付懲戒人前開答辯意旨，其對於臺鐵局主張「鋼箱梁內 7 號加勁板與防落拉桿位置抵觸」、「施工廠商將防落拉桿向上提高 26 cm」、「實際情形未依原設計排放縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋」等節情形並未爭執，然亦稱係遭施工廠商刻意隱瞞並提送與原設計不符之施工圖，致其未察而同意核准，且表示現場監造人員、臺鐵局工務段主任、施工廠商專任工程人員(主任技師)及前次交通部查核之查核委員均未發現防落拉桿位置偏移之缺失，且自認有確實依監造計畫督導現場監造人員核實執行監造事項，僅因施工廠商刻意隱瞞施工錯誤所造成之小審查缺失即認有違反或廢弛業務應盡義務之嫌疑，認過於苛求且不符比例原則。惟就「鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置抵觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提 26 cm…因監造團隊未落實實質審查，導致防落拉桿端部鐵板與 PL 及 P14 橋墩之混凝土接觸面不足…」及「P14 防落拉桿端部與橋梁混凝土接觸面縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋未施作…」等節，查本案原設計圖(被付懲戒人亦為本案設計技師)所示，本案系爭 7 號加勁板與防落拉桿位置確有抵觸情形，致施工時需要調整，且依原設計圖內容，本案於防落拉桿處位置應要設置縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋，況依本案工程內容以觀，前開兩項工程事由情節應屬重大施工調整事項，如發生施工廠商未依圖說情形施作相關施工位置，應要辦理變更或應繪於施工圖說中送監造單位核定，施工時再依圖施工，始符工程實務常理。且參本案勞務契約書之工作說明書略以：「…(6)立約商(監造廠商)應審查施工廠商所提計畫書及工程契約範圍內各種圖說、文件資料，督導施工廠商確實依規定施工並控制工程進度。…(11)施工廠商放樣、施工基準

測量及各項測量之校驗(含施工監測)…」，監造單位應有審查施工廠商施工圖及督導施工廠商確實施工之責，然就前開兩項事由所涉防落拉桿位置於施工中發生任意移位設置及未依圖施作補強鋼筋乙事，應屬重大工程事項，且依前開勞務契約工作說明書規定，監造負責人等現場監造人員須常駐工地，卻未發現施工廠商有未依設計圖說或施工圖施工等情形，本案件於防落拉桿處位置應要設置縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋，施工時施工廠商竟因防落拉桿位置調整而未設置，且未設置縱橫向各 6 根 6 號鋼筋乙事亦未曾辦理過相關變更設計，顯然被付懲戒技師於施工時有未盡檢查之責任。甚至於發生本事項所述橋墩混凝土接觸面產生破裂後，仍未能瞭解相關工程情形，以及發生施工時施工廠商因自行調整防落拉桿位置及未設置補強鋼筋等情形，實難謂現場監造工作已然落實。按被付懲戒人為本案監造技師，負有督導轄下執行本案監造人員覈實監造工作成果及確認現場監造作業之責，對於發生前開現場施作與圖說不一致等情形，被付懲戒人仍辯稱係施工廠商為圖施工方便任意提高防落拉桿位置，也未事先告知變更設計圖位置，導致其未察明下於 103 年 4 月 25 日及 5 月 8 日皆同意其 B01~B05 單元鋼梁製造圖等語，概諉為施工廠商責任而認已盡監造職責，難謂已善盡監造技師職責，容有過失，核有技師法第 19 條第 1 項第 2 款之禁止行為。

- 3、另關於被付懲戒人答辯書主張所發生鋼梁製造圖(含防落拉桿)之審查及施工，皆於被付懲戒人與臺鐵局 103 年 7 月 7 日簽訂後續工程之監造契約前即已完成，質疑於契約尚未生效前，是否可溯及既往乙節：
 - (1)經參被付懲戒人向本會所提補充答辯意旨，主張原工程契約前經臺鐵局與原施工廠商全聖公司於 101 年 8 月 30 日合議終止契約，正堯公司隨後清點及結算契

約交由臺鐵局辦理工程結算，並終止原契約之監造工作，直至 103 年 7 月 7 日始訂定後續契約執行監造工作；並稱原契約自 101 年 8 月 30 日原工程契約終止後至 103 年 7 月 7 日歷經約 2 年之久停止執行原契約監造工作，實質上臺鐵局與全聖公司終止契約，也同時終止了原契約之執行依據等節理由，又主張臺鐵局於 103 年 7 月 7 日與正堯公司訂定後續契約執行監造工作之前，已先行逕自採用正堯公司後續工程之設計圖面及施工規範，於 102 年 12 月 19 日與穩聖營造有限公司簽訂「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)」後續工程之施工契約，且表示鋼梁製造圖(含防落拉桿)之審查及施工，皆於被付懲戒人與臺鐵局 103 年 7 月 7 日簽訂後續工程之監造契約之前，即已完成云云，似認無庸對相關缺失負責。

- (2) 然據臺鐵局於 104 年 9 月 9 日函復本會說明則主張係經雙方同意並具書面紀錄，採原契約之延續，並無重新訂約及履約工程之疑義。復參臺鐵局前函提供之 103 年 4 月 17 日「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程)」委託監造服務契約條文增修協商會議紀錄(查被付懲戒人以正堯公司代表身分出席該會議)略以：「1. 本案監造服務工作係延續原契約繼續執行……故後續工程施工期間倘有上列情形須辦理變更設計時，立約商應依契約規定辦理相關事宜，本局不另支付費用。」；另 103 年 5 月 15 日「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(南迴線南太麻里溪橋改建工程委託監造部分)」技術服務契約變更協商會議五、結論略以：「(一)……為利後續工程順利進行，監造部分仍由監造單位(正堯公司)執行監造業務，爰此增加監造服務期間…」，核確有臺鐵局所稱相關會議有為「本案相關監造工作延續原契約繼續

執行」之表示。

- (3)復被付懲戒人既認原監造契約已因原工程契約終止而同時終止原監造契約服務之執行依據，然就臺鐵局 103 年 4 月 25 日東工施字第 1030002135 號函、103 年 4 月 25 日東工施字第 1030002136 號函及 103 年 5 月 8 日東工施字第 1030002329 號函復被付懲戒人所屬正堯公司等函文內容以觀，正堯公司仍於被付懲戒人所稱訂定後續監造契約以前，已有對於後續工程承辦廠商提出相關圖說之審查意見，且查工程文件送審單及相關圖說上監造單位欄均有加蓋被付懲戒人之執業圖記，況據被付懲戒人答辯亦表示系爭工項於簽約前已施作，且施工廠商於 103 年 6 月 21 日提出申請 P14 支承介面鋼筋查驗，再參 103 年 6 月 22 日正堯公司辦理鋼筋工程施工抽查表等內容，核皆於被付懲戒人所稱 103 年 7 月 7 日簽訂後續監造契約之前。又查臺鐵局臺東工務段 103 年 5 月 7 日東工施字第 1030002325 號函就正堯公司 103 年 4 月 25 日正工東字第 103042551-8 號函表示：「旨揭施工詳圖，若經貴公司核查施工承攬商業依審查意見修正完竣，且經貴公司本於設計暨監造單位專業權責實質審查符合契約、圖說、工地現況及相關規範等規定准予核定，本段原則同意備查」（亦包含系爭 P1 及 P14 支承介面施工圖），似顯正堯公司對於臺鐵局要求其「實質審查」無表示異議。末參被付懲戒人提供之 103 年 7 月 7 日臺鐵局勞務變更設計簽認單略以：「八、附則：除本單簽認各項外其他有關工程事項悉照原契約號 PR00007 辦理…」，亦顯被付懲戒人以相關缺失皆於 103 年 7 月 7 日簽訂後續工程監造契約之前為由而認無庸負責乙節，容難有據，況查本案監造計畫亦於 103 年 1 月 6 日核定（亦為所稱 103 年 7 月 7 日簽訂後續監造契約之前），其對於已先辦理及執行之相關工作

事項及監造業務亦應負專業責任，對於該段期間所為之監造工作自應負責。

- (三) 臺鐵局主張「B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當作主筋位置錯放」及「P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27 cm，按核備之施工圖為 37 cm，明顯有誤」等節：經參被付懲戒人答辯書內容，就「B04 橋面板配筋上層主筋間距過大，數量不足，工作筋當作主筋位置錯放」乙節，表示係因 103 年 8 月 15 日工程查核時，施工廠商正在綁紮 B04 橋面板鋼筋，由於正值施工中，尚未達查核停止點，直至 103 年 8 月 17 日及 103 年 8 月 23 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 8 月 19 日及 103 年 8 月 23 日監造單位才完成施工查驗符合施工程序，認無違法之處；復就「P1、P5 段高雄方，左側護欄鋼筋高度實測僅 24~27 cm，按核備之施工圖為 37 cm，明顯有誤」乙節，則表示 103 年 8 月 15 日查核時，P1 及 P5 處已完成橋面板澆築其預埋之護欄鋼筋，其中一部分可能係橋面板澆灌時為工人意外誤觸導致其高度不足，施工廠商當時尚未施工護欄，故未修正，直至 103 年 9 月 14 日施工廠商才提出自主檢查表，並於 103 年 9 月 16 日監造單位才完成此項目施工抽查查驗，顯示皆已修正完成，符合施工程序，並無違法之處云云。按前開兩項事由情節核屬現場施工錯誤及未按設計圖說施工等缺失情形，被付懲戒人以查核當時施工廠商正在綁紮 B04 橋面板鋼筋，正值施工中，尚未達查核停止點，以及施工廠商當時尚未施工護欄，故未修正等節理由，認無違失。然發生系爭施工錯誤及未按圖說施作之施工缺失，係經工程查核始發現缺失而監造於工程施作過程卻未察，雖被付懲戒人亦有主張已要求施工廠商改善，似難謂現場監造工作已然落實，然衡酌被付懲戒人稱查核當時鋼筋綁紮作業尚未達停止點或尚未進行下一個施工護欄作業，致有不瞭解施工廠商鋼筋綁

繁情形及尚未檢查護欄尺寸之情，其缺失程度較輕，或可宥諒。

- 三、據上論結，技師受託執行技術服務業務負有善良管理人責任，應本於專業知能善盡其因職務所生之義務，惟被付懲戒人辦理本案監造業務，對於工程發生鋼箱梁內鑄板原設計之 7 號加勁板與防落拉桿設計位置抵觸，施工承攬商以施工詳圖將該桿位置向上提 26 cm 及 P14 防落拉桿端部與橋梁混凝土接觸面未設置縱橫向各 6 根 6 號補強鋼筋等未按圖說施作等缺失情形，未能善盡督導轄下監造人員落實監造工作及確認現場監造工作，顯未善盡監造簽證技師查核督導責任，容有過失，核有技師法第 19 條第 1 項第 2 款前段「違反其業務應盡之義務」之禁止行為，依同法第 41 條第 1 項第 3 款規定，應予申誡、停止業務或廢止執業執照處分，考量本案系爭工項缺失情節雖非屬輕微，然衡酌被付懲戒人於工程查核後尚有要求施工廠商改善之作為，爰從輕論罰，決議予以申誡，以示警惕。

中 華 民 國 106 年 10 月 18 日

技師懲戒委員會主任委員	高福堯(具法學專業)
委員	林豐文(具法學專業；請假)
委員	何育興(請假)
委員	吳振華(請假)
委員	蘇德昌(具法學專業；請假)
委員	張學文(具法學專業)
委員	朱金龍
委員	林志平(請假)
委員	徐德修
委員	黃文曲
委員	翁曉玲(具法學專業；請假)
委員	顏玉明(具法學專業)
委員	歐陽嶠暉

委員 林志棟
委員 賴宏嘉(技師公會代表兼具
法學專業)
委員 王炤烈(技師公會代表)
委員 黃瓊慧(技師公會代表)
委員 梁宥崧(技師公會代表)
委員 張錦峯(技師公會代表；請
假)

中 華 民 國 106 年 11 月 17 日

行政院公共工程委員會

依技師法第 45 條規定，被付懲戒技師對本決議不服時，得於決議書送達之翌日起 20 日內，向本會技師懲戒覆審委員會申請覆審(地址：臺北市信義區松仁路 3 號 9 樓)。