

技師懲戒案例

案 由

◎被付懲戒人甲土木工程科技師(下稱被付懲戒人)辦理「OO 線 2K+884 OO 陸橋改建工程委託設計(含地質探查)工作」技術服務案(下稱系爭技術服務案),涉嫌有違反技師法情事,案經利害關係人交通部公路總局第三區養護工程處(下稱第三區養護工程處)移送懲戒。A 工程顧問股份有限公司(下稱 A 公司)前辦理第三區養護工程處系爭技術服務案,其中橋梁主體工程於 98 年 6 月發包施工,經第三區養護工程處高雄工務段於 99 年 10 月初發現第一階段施工之北側已完工通車路段部分橋墩帽梁產生裂縫,嗣經系爭技術服務案之設計單位 A 公司檢討後發現由被付懲戒人簽證之橋墩帽梁設計鋼筋量確有不足。第三區養護工程處認被付懲戒人辦理前開設計工作違背業務應盡之義務且屬情節重大,爰依行為時技師法第 42 條規定報請懲戒,復表示被付懲戒人辦理系爭技術服務案設計工作未按契約要求依交通部頒之「公路橋樑設計規範」辦理本案工程橋梁帽梁鋼筋設計,致發生上開缺失情事,認被付懲戒人涉嫌違反行為時技師法第 19 條第 1 項第 3 款「執行業務時違背與業務有關之法令」規定。案經技師懲戒委員會審議,以技師受委託執行業務負有善良管理人責任,應本於專業責任善盡其因職務所生之義務,本件被付懲戒人辦理本案設計簽證,原始設計有未依本案設計技術服務契約第 2 條二、(一)、2 規定,依交通部頒布之「公路橋梁設計規範」表 2.22「 γ 與 β 係數表」相關規定辦理橋梁載重計算,致有強度設計法漏未加入載重因數計算之明顯錯誤,影響橋梁帽梁鋼筋量計算之正確性,核有行為時技師法第 19 條第 1 項第 3 款「執行業務時違反與業務有關之法令」之禁止行為,乃綜合考量本案缺失所生影響及被付懲戒人事後態度,依同法第 41 條第 1 項第 3 款規定,決議予以申誡 2 次。被付懲戒人不服上述決議,遂向技師懲戒覆審委員會提請覆審。技師懲戒覆審委員會審議,考量本件被付懲戒人事後懇切反省態度,並與其所屬之 A 公司於後續補強施工期間已積極改善補救,是就本案予以申誡 1 次,應足收警惕之效,爰撤銷原決議,並另為決議被付懲戒人申誡 1 次。

關係法令

- 1.公路法第 33 條規定「公路設計、施工、養護及交通工程之各項技術規範,由交通部定之。」「公路橋梁設計規範」乃係公路法授權交通部訂頒,屬技師法第 19 條第 1 項第 3 款所稱之「法令」。
- 2.100 年 6 月 22 日修正公布前技師法第 19 條第 1 項第 3 款規定「技師不得有下列行為:……三、執行業務時違反與業務有關之法令。……」

懲戒覆審決議理由摘要

- 一、按技師受委託執行業務負有善良管理人責任,應本於專業責任善盡其因職務所生之義務。有關本件申請交付懲戒者第三區養護工程處以 99 年 10 月初發現系爭技術服務案所涉工程第一階段施工之北側已完工通車路段部分橋墩帽梁(p1、p2、p7、p8)發生裂縫情形,嗣經系爭技術服務案之設計單位(即被付懲戒人所屬 A 公司)檢討後發現被付懲戒人簽證之橋梁帽梁設計鋼筋量不足,係因被付懲戒人

未依契約所定，依照交通部所頒「公路橋梁設計規範」辦理系爭技術服務案工程橋梁帽梁鋼筋設計，致發生前開北側已完工通車路段部分橋墩帽梁產生裂縫等缺失乙節，經查系爭技術服務案第 2 條二、(一) 2、第 14 條十二及十三分別約定「……二、工程標準(一)設計規範：……2.公路橋梁設計規範(交通部 90.1.12 頒布)，設計活載重按 HS20-44 加百分之三十辦理。……」「乙方(即 A 公司)應負結構安全之責任。本工程預算書、設計圖……計算書……等資料均應詳盡，並經專業人員審查核可，其中設計圖、施工計算書及施工說明書應由具專業技師資格人員負責審查簽署……。」「本契約依『公共工程專業技師簽證規則』之規定實施技師簽證。技師及乙方應依此規則所規定條款辦理簽證及履行責任……。」可知系爭技術服務案應依交通部 90 年 1 月 12 日頒布之「公路橋梁設計規範」辦理；其設計圖說亦應由具專業技師資格人員負責審查簽署，並應依公共工程專業技師簽證規則規定實施技師簽證。另依第三區養護工程處函送之系爭技術服務案原始帽梁結構計算書所載之設計標準，亦包含交通部 90 年 1 月 12 日頒布之「公路橋梁設計規範」；依該計算書附件「橋墩帽梁結構分析」，其彎矩設計(以 p1 為例)之設計彎矩 $P\mu$ 計算，採強度設計法設計，經核確有漏未乘以載重因數 γ 及係數 β 等未依公路橋梁設計規範表 2.22 強度設計法 γ 與 β 係數表計算之錯誤情形；復對照第三區養護工程處函送之系爭技術服務案所涉工程南側未施工路段帽梁配筋變更設計結構計算書(99 年 10 月)第二章「橋梁結構分析」第 2.1「橋梁結構分析」，其中 2.1.1「分析方法」，亦稱本路段橋梁設計採強度設計法並採表 2.1-1 載重組合之規定(查表 2.1-1 內容即為前開交通部所頒「公路橋梁設計規範」其中表 2.22「 γ 與 β 係數表」關於強度設計法之因數、係數)，再參同章第 2.3 節載列之彎矩設計(以 p1 為例)，其設計彎矩 $P\mu$ 計算公式，靜重部分已將漏乘之 γ ($\gamma=1.3$) 載重因數及 β ($\beta D=1.0$) 係數列回。以上均顯原始帽梁結構計算依強度設計法設計，卻未依「公路橋梁設計規範」表 2.22「 γ 與 β 係數表」所定加入上開載重因數計算之明顯錯誤情形，該錯誤情形倘被付懲戒人善盡其設計簽證技師之注意當可發現，被付懲戒人並無不能查核之情事，對此，原懲戒決議書就上開違法情節及相關法律適用，均已論述綦詳。被付懲戒人身為執業技師，辦理系爭技術服務案簽證業務，本應善盡設計簽證技師之善良管理人注意義務，惟被付懲戒人於辦理系爭橋梁結構設計簽證，未查原始設計未依「公路橋梁設計規範」表 2.22「 γ 與 β 係數表」相關規定辦理載重組合計算即行簽署並簽證，致生橋梁帽梁鋼筋量不足情形，核有過失，原懲戒決議以被付懲戒人該當行為時技師法第 19 條第 1 項第 3 款「執行業務時違反與業務有關之法令」之禁止行為，並非無據。

二、被付懲戒人辦理本案設計簽證，未依交通部頒布之「公路橋梁設計規範」表 2.22「 γ 與 β 係數表」相關規定辦理橋梁載重計算，致有強度設計法漏未加入載重因數計算之明顯錯誤，被付懲戒人於審查前開設計文件倘善盡設計簽證技師之注意即可發現，惟過失未查覺即行簽署並簽證，核有行為時本法第 19 條第 1 項第 3 款「執行業務時違反與業務有關之法令」之禁止情事，原懲戒決議依第 41 條

第 1 項第 3 款規定，決議予以申誡 2 次，固非無見。惟考量本件被付懲戒人事後懇切反省態度，並與其所屬之 A 公司於後續補強施工期間已積極改善補救，是就本案予以申誡 1 次，應足收警惕之效，爰撤銷原決議，並另為決議被付懲戒人申誡 1 次。