

議題研析

- 一、**題目**：南方澳斷橋事件之調查規範及賠償責任研析
- 二、**所涉法規**：公路法、運輸事故調查法、國家賠償法、公路橋梁檢測及補強規範

三、探討研析

- (一)近日報載，宜蘭縣蘇澳鎮南方澳跨港大橋(下稱南方澳大橋)疑因鋼索鬆脫崩塌，導致橋體斷裂，並重擊壓沉3艘等待加油之漁船，造成行經橋上之油罐車司機及6名外籍漁工傷亡之重大災難事件。
- (二)報載蔡總統指示從優辦理傷亡慰問、從優補償漁民損失、全面檢測老舊橋梁及查明事故真實原因等，宜蘭地檢署亦已立案調查，追查有無人為疏失。行政院亦表示，交通部與國家運輸安全調查委員會(下稱運安會)將就該大橋之崩塌原因展開調查。交通部則說明，南方澳跨港大橋係由亞新工程公司規劃、設計及建造，並由航港局負責管理維護，最近之檢測時間為2016年，並於2018年完成維修。目前將針對業管各港區內橋梁，依據「公路橋梁檢測及補強規範」進行全面體檢。
- (三)調查規範：
 1. 按運輸事故調查法第6條第1項第1款規定，發生於我國境內之重大運輸事故，應由運安會負責調查。所稱「重大運輸事故」依同法第2條第1項第1款規定係指「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。」至該重大運輸事故之範圍，依同條第2項規定，應由運安會會同交通部擬訂後報請行政院核定。

2. 據運安會表示，其接獲行政院災害防救辦公室通報後，業依重大公路事故調查相關作業程序，會同派員前往現場調查，並認為本案屬水路與公路複合式運輸事件，而依相關規定進行事證蒐集等有關作業。惟查前開規定所稱「重大運輸事故之範圍」，目前相關主管機關尚未完成報院核定程序，因此本案調查程序是否於法有據，似非無疑。

(四) 賠償責任：

1. 按國家賠償法第3條第1項及第9條第2項分別規定：「公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。」、「依第3條第1項請求損害賠償者，以該公共設施之設置或管理機關為賠償義務機關。」查上開國家賠償責任，乃採無過失主義，即以該公共設施之設置或管理有欠缺，並因此欠缺致人民受有損害為其構成要件，非以管理或設置機關有過失為必要。(最高法院85年台上字第2776號判例參照)至所謂公共設施之管理有欠缺，係指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而言。(臺灣高雄地方法院106年度國字第11號民事判決參照)
2. 查公路法第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。」依此授權訂定之「公路橋梁檢測及補強規範」第1.3點規定：「本規範適用於公路一般性橋梁之檢測、評估、維修與補強作業。對於特殊性橋梁，可由公路養護管理機關、公路養護單位依橋梁特性、現地狀況及養護條件參照本規範另訂檢測及養護規定。」另同規範第2.2點及第2.3點則明定，橋梁檢測分為定期檢測、特別檢測及詳細檢測3類；橋梁檢測頻率依檢測類別、橋況、橋齡、交通狀況、橋址環境及重要性等而定，公路養護管理

機關、公路養護單位可視其組織編制及受檢測橋梁之重要性，訂定檢測頻率，原則上新建橋梁應於完工使用後2年內進行第1次定期檢測，爾後定期檢測之間隔以2年為原則。如有特別情況，公路養護管理機關、公路養護單位得視實際狀況調整，惟不得超過4年。準此，除認南方澳大橋屬特殊性橋梁外，主管機關至少應每4年辦理定期檢測1次，且須依其評估結果進行維修或補強。從而該橋梁如於建造後未為妥善保管，怠予修護致發生瑕疵而損害人民之生命、身體或財產，縱其管理或設置機關並無過失，依法國家仍應負損害賠償之責。

四、建議事項

- (一) 「重大運輸事故」除為運安會行使法定管轄權之對象，亦係其啟動獨立調查程序之基礎，並攸關其依運輸事故調查法第38條授權訂定相關調查作業處理規則之規範內容，允宜儘速完成其指涉範圍之核定程序，俾使運安會之獨立運作及調查程序合法有效。
- (二) 交通部宜通盤檢討研修公路法及「公路橋梁檢測及補強規範」所定橋梁管理事項，將特殊橋梁之檢測、評估、維修與補強作業一併納入規範，並透過「台灣地區橋梁管理資訊系統」進行監管，以強化相關主管機關之監督管理權責，避免斷橋災難事件重演。

撰稿人：彭文暉