

臺灣嘉義地方法院刑事判決

113年度原易字第6號

公 訴 人 臺灣嘉義地方檢察署檢察官

被 告 王敦正

選任辯護人 涂欣成律師

洪梅芬律師

李政儒律師

上列被告因公共危險案件，經檢察官提起公訴（112年度偵字第8446號），本院判決如下：

主 文

王敦正犯過失妨害火車行駛安全罪，處有期徒刑肆月，如易科罰金，以新臺幣壹仟元折算壹日。

犯 罪 事 實

一、何祖智、魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍、林昀程（原名林成雄，下稱林成雄）5人（另以簡易判決處刑）均任職於展群營造股份有限公司（下稱展群公司），王敦正則係台灣世曦工程顧問股份有限公司（下稱世曦公司）工程顧問，6人負責嘉義市區鐵路高架化工程（C603標：嘉義計畫臨時軌軌道及電車線工程）第四工區電力桿基礎螺栓水泥封頂及拆模作業工作，由何祖智擔任領班，林成雄為工程師，負責現場巡查，王敦正為監造人員，負責現場電車線品質之現場抽查兼安全巡查。民國112年5月9日0時30分許，何祖智帶領魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍共4人，在嘉義縣水上鄉交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵）基起299公里623公尺（臨時軌西正線）處（下稱本案施工現場作業點）施作「第四工區電桿基礎封頂及拆模、接地線焊軌作業」（下稱本案工程），並以黃色手推平臺車（下稱本案平臺車）做為載運施作工具及材料之車輛，於同日3時40分許施工結束後，何祖智、魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍4人（下稱何祖智等4人）本應注意清潔與整理現

場環境，將本案平臺車搬離施作現場，淨空軌道，而依當時情形，並無不能注意之情事，何祖智等4人竟疏於善後，從本案施工現場作業點，通過臨時軌東正線軌道，自臺鐵基起299公里770公尺處藍色剪刀門（下稱藍色剪刀門）離開後，即將本案平臺車遺落在臺鐵基起299公里762公尺（臨時軌東正線）（下稱本案事故發生地點）軌道上；而林成雄、王敦正負責上開工程現場監工及安全維護，於當日施作結束後，亦均疏未巡檢施工範圍，致未發現本案平臺車遺留在本案事故發生地點之軌道上，致同日5時11分許，臺鐵南下3121次區間列車（下稱本案列車）行經本案事故發生地點時，本案列車機車頭撞擊本案平臺車，造成本案列車現場停留8分鐘，與主排障器、輔助排障器及碟盤制動本體等損壞，致生火車往來之危險。

二、案經內政部警政署鐵路警察局高雄分局報告臺灣嘉義地方檢察署檢察官偵查起訴。

理 由

壹、程序部分

一、本判決所引用被告以外之人於審判外之言詞或書面陳述，被告王敦正及其辯護人均同意作為證據（見本院卷第283-295、319-324、371-387頁），本院審酌前開證據作成或取得狀況，尚無違法不當及證明力明顯過低之瑕疵，故認為適當而均得作為證據，是依刑事訴訟法第159條之5第1項規定，認前開證據均具有證據能力。

二、本判決所引用之非供述證據，均與本案事實具有關聯性，且無證據證明係公務員違背法定程序所取得，是依刑事訴訟法第158條之4之反面解釋，堪認均有證據能力。

貳、實體部分

一、認定犯罪事實之理由及證據：

訊據被告固坦承同案被告何祖智、魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍、林成雄5人均任職於展群公司，其係世曦公司工程顧問，6人負責嘉義市區鐵路高架化工程（C603標：嘉義計畫

01 臨時軌軌道及電車線工程) 第四工區電力桿基礎螺栓水泥封
02 頂及拆模作業工作，由同案被告何祖智擔任領班，同案被告
03 林成雄為工程師，負責現場巡查，於本案工程施作完畢後，
04 須將完工後現場、環境清潔通報予被告，被告則為監造人
05 員；於112年5月9日0時30分許，同案被告何祖智帶領同案被
06 告魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍共4人，在本案施工現場作業點
07 施作本案工程，並以本案平臺車做為載運施作工具及材料之
08 車輛，於同日3時40分許施工結束後，同案被告何祖智等4人
09 本應注意將本案平臺車搬離施作現場，淨空軌道，而依當時
10 情形，並無不能注意之情事，同案被告何祖智等4人竟疏於
11 善後，將該平臺車遺留在本案事故發生地點之軌道上。同案
12 被告林成雄於同日3時40分施作結束後，未巡檢施工範圍，
13 未發現該平臺車未搬離軌道區；於112年5月9日3時50分許，
14 被告接獲同案被告林成雄上傳之收工影片後，即未至施工現
15 場查看；於112年5月9日3時57分，同案被告林成雄回報結束
16 工程；被告則於112年5月9日4時06分於鐵道局施工安全管理
17 系統APP勾選「確認完成自主檢查表並上傳、確認完成現場
18 照片上傳、確認現地恢復正常運轉」；嗣於112年5月9日5時
19 11分許，本案列車行經本案事故發生地點時，本案列車機車
20 頭撞擊該平臺車，造成該列車現場停留8分鐘，與主排障
21 器、輔助排障器及碟盤制動本體等損壞之事實，惟矢口否認
22 有何上開犯行，並辯稱：我負責現場抽查及安全抽查，是
23 「抽查」而非「巡查」；當日我接獲同案被告林成雄上傳的
24 影片，影片本身就在第四工區臨西線，我就讓同案被告林成
25 雄上傳，影片上傳只要開APP就可以勾選，我們不用到現
26 場；本案事故發生地點不是施工地點，出入口管制、收工的
27 工作屬於承攬商、承包商的責任；施工前我們會有勤前教
28 育，有沒有在鐵路上有障礙或是危險，施工中確實我去巡查
29 一次，但我不是只有第四工區而已，我本身還有負責站區、
30 同案被告林成雄還有邀我去第三工區抽查，我不是只有在第
31 四工區駐守而已，第四工區只是其中一段，整個鐵路到第四

01 工區騎車要半個多小時，鐵路是好幾公里；當天東正線有管
02 制，當時那條路不能走，我有告知不能走東正線，我在巡查
03 的時候，同案被告何祖智等4人在臨西線運輸水泥包，他們
04 用本案平臺車去推，我不知道也沒有預見同案被告何祖智等
05 4人會跑到東正線收工，當時發生事情我也很驚訝等語；其
06 辯護人則為其辯護稱：依公共工程施工品質管理作業要點
07 （下稱公共工程品管要點）第3條明定，「自主檢查表」係
08 施工廠商所提報「品質計畫」之項目，故依工程會訂頒之
09 「公共工程施工品質管理制度」，「自主檢查表」係施工廠
10 商負責品質管制系統之一環，非由第二級之監造單位為之，
11 本案之「自主檢查表」標題為「俊吉營造股份有限公司」，
12 並僅有廠商現場工程師即同案被告林成雄簽名，亦可佐證
13 「機具清點、撤離與安全確認」係屬第一級管制作業，應由
14 承攬商負責，而非監造代為執行；公共工程品管要點第10條
15 第2款、第11條第1項第4款分別規定：「前款現場人員應專
16 職，不得跨越其他標案，監造服務期間應在工地執行職
17 務」、「監造單位及其所派駐現場人員工作重點如下：訂定
18 檢驗停留點，辦理抽查施工作業及抽驗材料設備，並於抽查
19 （驗）紀錄表簽認。」，又行政院公共工程委員會95年3月2
20 4日工程管字第09500106100號函認：「非屬停檢點或隱蔽部
21 分，監造人無須全程在場。」故監造係「監督、抽查」而非
22 「全時、全面監視」；本案被告於施工中曾至本案施工現場
23 作業點檢查，然本案事故發生地點為臺鐵基起299公里762公
24 尺（臨時軌東正線）處並非屬當日監造範圍，與本案施工現
25 場作業點即臺鐵基起299公里623公尺（臨時軌西正線）處相
26 隔至少147公尺以上，且已逾越鐵路沿線施工安全作業標準
27 （RBH-3-S04）所規定「3公尺」法定防範範圍界限；被告在案
28 發前也有到施工現場巡查，當時並無雜物堆積狀況，在檢查
29 後才發生物品遺留的問題，並非被告可預見，故被告並無過
30 失，被告所應該確認的是廠商上傳的影片內容符合規範，同
31 案被告林成雄既已提供完工清場之影像與回報，被告對此產

01 生合理信賴而未再回頭巡視，應已符合法規之注意標準，被
02 告對於檢查後之突發私自違規變動應不具防止義務等語。經
03 查：

04 (一)同案被告何祖智、魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍、林成雄5人均
05 任職於展群公司，被告係世曦公司工程顧問，6人負責嘉義
06 市區鐵路高架化工程（C603標：嘉義計畫臨時軌軌道及電車
07 線工程）第四工區電力桿基礎螺栓水泥封頂及拆模作業工
08 作，由同案被告何祖智擔任領班，同案被告林成雄為工程
09 師，負責現場巡查，於本案工程施作完畢後，須將完工後現
10 場、環境清潔通報予被告，被告則為監造人員；於112年5月
11 9日0時30分許，同案被告何祖智帶領同案被告魏肇賢、陳揚
12 琮、葉昭龍共4人，在本案工程現場作業點即臺鐵基起299公
13 里623公尺（臨時軌西正線）處，施作本案工程，並以本案
14 平臺車做為載運施作工具及材料之車輛，於同日3時40分許
15 施工結束後，同案被告何祖智等4人本應注意將本案平臺車
16 搬離施作現場，淨空軌道，而依當時情形，並無不能注意之
17 情事，同案被告何祖智等4人竟疏於善後，將本案平臺車遺
18 留在本案事故發生地點之軌道上，同案被告林成雄於同日3
19 時40分施作結束後，未巡檢施工範圍，未發現該平臺車未搬
20 離軌道區；於112年5月9日3時50分許，被告接獲同案被告林
21 成雄上傳之收工影片後，即未至施工現場查看；於112年5月
22 9日3時57分，同案被告林成雄回報結束工程；被告則於112
23 年5月9日4時06分於鐵道局施工安全管理系統APP勾選「確認
24 完成自主檢查表並上傳、確認完成現場照片上傳、確認現地
25 恢復正常運轉」；嗣於112年5月9日5時11分許，本案列車行
26 經本案事故發生地點時，本案列車機車頭撞擊該平臺車，造
27 成該列車現場停留8分鐘，與主排障器、輔助排障器及碟盤
28 制動本體等損壞等節，業據被告於本院準備程序、審理中坦
29 承不諱（見本院卷第283-295、319-324、371-387頁），核
30 與證人即同案被告何祖智、魏肇賢、陳揚琮、葉昭龍、林成
31 雄於警詢、偵訊中證述之情節相符（見警卷第6-29頁、偵卷

第21-23頁），並有鐵路警察局高雄分局112年9月10日扣押筆錄、扣押物品目錄表、扣押物品收據、俊吉營造股份有限公司電車線系統工程-平衡錘終端裝置施工自主檢查表、臺灣鐵路管理局施工許可存根、交通部臺灣鐵路管理局代辦工程封鎖斷電作業安全衛生管制表、工單、鐵路行車事故現場圖、本案列車車速表、現場及毀壞情形照片（含本案列車行車紀錄器畫面截圖）、鐵道局施工安全管理系統截圖5張、交通部鐵道局中部工程分局114年10月23日鐵道中機工字第1147103215號函覆說明暨0000000「嘉義市區鐵路高架化計畫」C603標嘉義計畫臨時軌軌道嘉義南靖間臺鐵3121次列車碰撞輕便型手推平台車事件回復對照表及附件1至6在卷可稽（見警卷第74-78、85-85之1、86、87、88、89、90-91、97-103、104-106頁、本院卷第189-240頁），是此部分事實，首堪認定。

(二)本案事故發生地點係位於本案工程施作範圍內：

同案被告何祖智等4人於112年5月9日施作本案工程之範圍為臺鐵基起298公里611公尺處至臺鐵基起299公里854公尺處，當日施工現場作業點為臺鐵基起299公里623公尺處，工區出入口為臺鐵基起299公里770公尺處即藍色剪刀門，本案事故發生地點則為臺鐵基起299公里762公尺處之事實，有鐵道局施工安全管理系統截圖、工單、上開交通部鐵道局中部工程分局114年10月23日函及所附回復對照表、附件6附卷可參（見警卷第88、104-106頁、見本院卷第189、191-193、223頁）。可知本案事故發生地點係屬於本案工程之施工範圍內，且本案事故發生地點即位處工區出入口前，是同案被告何祖智等4人通過工區出入口，進出本案工程施作範圍內（包含本案施工現場作業點）施作工程時，均會行經本案事故發生地點。

(三)被告負有於本案工程「施作結束後」前往本案工程現場巡檢，確認工程現場已完成清理及施工範圍內之電車線已安全淨空之義務：

- 01 1.交通部鐵道局中部工程處與世曦公司間所訂立「C603標嘉義
02 計畫臨時軌軌道及電車線工程」監造計畫（修訂二版）（下
03 稱本案監造計畫書）第一章「1.1依據」內記載：「依台灣
04 世曦工程顧問股份有限公司與交通部鐵道局（下稱機關、鐵
05 道局北部工程處）之嘉義市區鐵路高架化計畫工程設計及監
06 造技術服務（下稱服務契約）、C603標嘉義計畫臨時軌軌道
07 及電車線工程（下稱本工程）契約、公共工程施工品質管理
08 作業要點、監造計畫製作綱要、品質計畫製作綱要、公共工
09 程專業技師簽證規則、技師法、建築法、建築師法、營造業
10 法、電業法、職業安全衛生法、職業安全衛生管理辦法、加
11 強公共工程職業安全衛生管理作業要點、公共工程施工綱要
12 規範、施工階段契約約定各項作業核定權責明細表、監造單
13 位之內部品質系統作業規定等規定辦理。」、「施工監造作
14 業主要依據各項招標檔及下列各項文件、圖說、規範及相關
15 法規等執行相關監造服務工作：（1）交通部鐵道局中部工程
16 處與本公司簽訂之嘉義市區鐵路高架化計畫工程設計及監造
17 技術服務契約書及其附件……（8）公共工程委員會所頒布之
18 施工品質管理作業要點、專業技師簽證規則及其他相關規
19 定。（9）依據交通部鐵道局最新核頒ISO辦理」，有本案監造
20 計畫書附卷可憑。是依交通部鐵道局中部工程處與世曦公司
21 間就「C603標嘉義計畫臨時軌軌道及電車線工程」訂立之工
22 程契約（下稱本案工程契約），世曦公司進行本案工程施工
23 監造作業時，應符合該契約所依據之公共工程品質管要點、交
24 通部鐵道局最新核頒ISO等規範設定之義務內容及標準，而
25 被告作為世曦公司之受僱人即民法第224條之履行輔助人，
26 於外部關係上亦應依循本案工程契約約定之義務內容進行履
27 行，而同受上開規範所拘束。
- 28 2.依公共工程品質管要點第10條第1、2款規定：「機關辦理新臺
29 幣五千萬元以上之工程，其委託監造者，應於招標文件內訂
30 定下列事項。但性質特殊之工程，得報經工程會同意後不適
31 用之：（一）監造單位應比照第五點規定，置受訓合格之現

場人員；每一標案最低人數規定如下：1. 新臺幣五千萬元以上未達二億元之工程，至少一人。2. 新臺幣二億元以上之工程，至少二人。（二）前款現場人員應專職，不得跨越其他標案，且監造服務期間應在工地執行職務。」；同要點第11條第1、4款則規定：「監造單位及其所派駐現場人員工作重點如下：（一）訂定監造計畫，並監督、查證廠商履約。

……（四）訂定檢驗停留點，辦理抽查施工作業及抽驗材料設備，並於抽查（驗）紀錄表簽認。」又交通部鐵道局ISO RBH-3-S04鐵路沿線施工安全作業標準（下稱鐵道局ISO作業標準）「3. 鐵路沿線施工後」（3）記載：「施工後，監造單位、承包商應巡檢確認現場無影響鐵路正常營運狀況（含電車線安全淨空、號誌系統已復歸），各項施工作業均已固定完妥（含電力及電訊設備），不致在列車運行後，受震動脫落、淨空不足或纜線損壞，並回報主辦工務段、工程隊值班室後始可離開（辦理復電或解除封鎖作業）。」，有公共工程品管要點、鐵道局ISO作業標準在卷可查（見本院卷第195-200、201-207頁）。是依上開規定，為確保鐵路恢復營運後電車行駛之安全，監造單位於鐵路沿線施工後，應負有前往施工現場巡視檢查、確認施工範圍內之電車線已安全淨空之義務。

3. 復觀鐵道局施工安全管理系統截圖，該系統亦要求監造現場負責人「確認已完成現場施工抽查表、檢核確認現場已恢復正常運轉條件」，而被告提陳之世曦公司F-39電車線系統工程-懸臂構件（含SPS）施工抽查紀錄表中之管理項目亦包含「施工後清理／工地現場整潔／無施工過程產生之垃圾、雜物及工具遺留」，有上開鐵道局施工安全管理系統截圖、台灣世曦工程顧問股份有限公司F-39電車線系統工程-懸臂構件（含SPS）施工抽查紀錄表影本在卷可稽（見警卷第104-106頁、本院卷第155-156頁），益徵依本案工程契約，監造單位即世曦公司應派員至施工現場巡視檢查，而被告作為世曦公司之工程顧問及本案工程之監造現場負責人，即負有於本

案工程施工結束後，前往施工現場檢核工地現場是否已完成清理、無施工過程產生之垃圾、雜物及工具遺留、現場是否已恢復正常運轉條件之義務。至所謂「正常運轉條件」，基於本案工程契約之目的解釋，應包含上開鐵道局ISO作業標準所例示之電車線安全淨空、號誌系統已復歸等情形。再觀上開鐵道局施工安全管理系統截圖及施工抽查紀錄表，被告曾於112年5月9日4時06分，在鐵道局施工安全管理系統APP勾選「確認完成自主檢查表並上傳、確認完成現場照片上傳、確認現地恢復正常運轉」，並於上開施工抽查紀錄表管理項目「施工後清理／工地現場整潔／無施工過程產生之垃圾、雜物及工具遺留」一欄後填寫「無遺留」並署名「王敦正」及「112.5.9 03.15」，是被告對於其負有上開於施工後確認工地現場是否淨空、軌道是否已恢復正常運轉條件之義務係屬知悉。

4.被告及其辯護人雖均稱：同案被告林成雄已提供完工清場之影像回報予被告，被告對此產生合理信賴而未再回頭巡視，應已符合法規之注意標準，毋庸再前往現場等語，惟依據上開公共工程品管要點、鐵道局ISO作業標準規範之內容，監造單位應負有於鐵路沿線施工後前往施工現場巡視檢查之義務，業如上述。且上開規範目的既為確保鐵路運行後，不致因現場遺留物或號誌系統紊亂產生火車碰撞事故之危險，則單由施作廠商以一己拍攝且可能存在拍攝死角之影片替代監造單位現場巡視，是否確能滿足上開規範目的，及發揮監造單位實質監督之功能，即不無疑問，而難認以觀看影片確認施工現場是否淨空並符合正常運轉條件，與上開規範之要求相符，是被告及辯護意旨此部分所辯，堪難憑採。

5.辯護意旨復辯稱：本案事故發生地點與本案施工現場作業點相隔至少147公尺以上，且已逾越鐵道局ISO作業標準所規定「3公尺」法定防範範圍界限，本案事故發生地點應非當日監造範圍等語，惟辯護意旨所稱「3公尺」法定防範範圍界限之內容為何，意義不明，而鐵道局ISO作業標準雖規定原則上

01 承包商應在施工地點距最近軌道中心3公尺以上處所，沿著
02 鐵路路線設置半阻隔式圍籬(如附件半阻隔式圍籬示意圖)
03 及電子圍籬，惟此應與監造範圍無涉。又本案工程契約既旨
04 在避免施工過程在鐵路沿線上發生之異動影響電車行駛之安
05 全，而要求監造人員於施工結束後前往施工現場巡檢，且施
06 工前、中、後現場施作人員、工程器具均非定點不動，而係
07 可能於施工範圍內自由移動，則監造單位於施工結束後負有
08 巡檢義務之範圍，自不應僅限於現場施作點，而應為當日整
09 體施工之範圍。

10 (四)被告如履行上開於施工後前往本案工程現場檢查之義務，應
11 可能避免本案事故之發生：

12 證人即同案被告陳揚琮於警詢中證述：大家要離開之前，是
13 我負責關閉藍色剪刀門時，沒有發現本案平臺車停在軌道
14 區，本案平臺車最後停放的位置是在藍色剪刀門前的軌道
15 上，應該是本案平臺車溜逸至藍色剪刀門前20公尺處，所以
16 我關藍色剪刀門時，沒有看到本案平臺車等語（見警卷第11
17 -16頁）。又證人即同案被告葉昭龍於於警詢中證述：我們
18 搬運兩臺黃色輕便型手推平台車至施工現場，施工完畢後，
19 我將一台平臺車推回至原本貨車停放處，由含我在內之何祖
20 智等4人四個一起卸下上面的工具，卸完工具之後本案平臺
21 車就溜逸走了，我就以為本案平臺車已被搬上車，所以就沒
22 有在現場巡視，後來才知道本案平臺車溜逸至本案事故發生
23 地點等語（見警卷第17-21頁）。足見本案事故係因同案被
24 告何祖智等4人於施工結束後，欲將本案平臺車連同上載之
25 工具撤離本案工程施工範圍外，而通過藍色剪刀門時，未注
26 意本案平臺車是否確實通過藍色剪刀門並搬運上車所發生。
27 復本案事故發生地點係位於藍色剪刀門旁之軌道，於橫向上
28 距離藍色剪刀門僅相隔約20公尺，於縱向上相差約8公尺等
29 節，核與證人即同案被告陳揚琮、葉昭龍於警詢中證述情節
30 大致相符（見警卷第11-16、17-21頁），並有上開現場及毀
31 壞情形照片（含本案列車行車紀錄器畫面截圖）、交通部鐵

道局中部工程分局114年10月23日函及所附附件6可參（見警卷第97-103、189、223頁）。又被告於本院審理中自陳：承包商進出施工點，都會走藍色剪刀門（見本院卷第371-387頁）。是如被告曾前往現場巡檢，並確認同案被告何祖智等4人自藍色剪刀門離開施工現場時，並無遺留於施工器具在施工範圍內，即具有避免本案事故之發生之可能性。

(五)綜上所述，被告所辯及辯護意旨均非可採，本案事證明確，被告上開犯行堪以認定，應依法論科。

二、論罪科刑：

(一)核被告所為，係犯刑法第184條第3項、第1項之過失妨害火車行駛安全罪。

(二)爰以行為人之責任為基礎，審酌被告未前往施工現場巡檢，致未能即時發現並排除遺留在本案事故發生地點之本案平臺車，最終導致本案列車撞擊本案平臺車，受有主排障器、輔助排障器及碟盤制動本體等損壞，致生火車往來之危險，幸無任何人員傷亡，所為實有不該；復考量被告犯後否認犯行，另展群營造股份有限公司已賠償被害人國營臺灣鐵路股份有限公司所受損失，有臺灣銀行送金簿存根、展群營造股份有限公司匯款收據影本可佐（見本院卷第297-299頁），兼衡被告自陳之教育程度、家庭經濟狀況（見本院卷第383頁）、如法院前案紀錄表所示之前科素行一切情狀，量處如主文所示之刑，並諭知如易科罰金之折算標準。

據上論斷，應依刑事訴訟法第299條第1項前段，判決如主文。

本案經檢察官陳昱奉提起公訴，檢察官廖俊豪到庭執行職務。

中 華 民 國 115 年 4 月 27 日

刑事第二庭 審判長法官 林正雄

法官 洪舒萍

法官 李紹嘉

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決應於收受判決後20日內向本院提出上訴書狀，並應敘述具體理由；其未敘述上訴理由者，應於上訴期間屆滿後20日

內向本院補提理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）「切勿逕送上級法院」。告訴人或被害人如對於本判決不服者，應具備理由請求檢察官上訴，其上訴期間之計算係以檢察官收受判決正本之日期為準。

中 華 民 國 115 年 4 月 28 日
書記官 黃莉君

附錄本案論罪科刑法條：

中華民國刑法第184條

損壞軌道、燈塔、標識或以他法致生火車、電車或其他供水、陸、空公眾運輸之舟、車、航空機往來之危險者，處3年以上10年以下有期徒刑。

因而致前項之舟、車、航空機傾覆或破壞者，依前條第1項之規定處斷。

因過失犯第1項之罪者，處2年以下有期徒刑、拘役或20萬元以下罰金。

第1項之未遂犯罰之。