

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา

การพัฒนาทางเทคโนโลยีในปัจจุบันได้เจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองต่อความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาคมโลก การพัฒนาทางเทคโนโลยีสมัยใหม่มีคุณเอื้อกอนันต์แก่มนุษย์เป็นอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันหากไม่มีการควบคุมการใช้เทคโนโลยีเหล่านั้นอย่างรัดกุมแล้ว ก็อาจนำมาซึ่งภัยอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนอย่างใหญ่หลวง อาทิ การเกิดปัญหาในการก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน อาคารประเภทต่าง ๆ ได้เกิดอันตรายอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งเกิดจากความบกพร่องในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมสาขาวิศวกรรมโยธา

นอกจากนี้ปัญหาเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารในประเทศไทยที่เกิดปัญหาต่างๆ อีกมากมาย เช่น การใช้วัสดุที่ไม่ได้มาตรฐาน, การก่อสร้างที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ มาตรฐานในทางวิชาการวิศวกรรม หรือ การก่อสร้างที่ผิดไปจากแบบที่กำหนดไว้ เป็นต้น เนื่องจากประเทศไทยมีการพัฒนาด้วยการก่อสร้างไปอย่างรวดเร็ว แต่บุคคลที่ควบคุมการใช้เทคโนโลยีเหล่านั้น ได้แก่ วิศวกรสาขาวิศวกรรมโยธา ซึ่งเป็นผู้มีวิชาชีพด้านก่อสร้างยังขาดความรับผิดชอบ ความรู้ทางด้านวิชาการ ทำให้เกิดอันตรายหรืออาจจะเกิดอันตรายต่อประชาชนอยู่เสมอ แม้ว่าจะมีบทบัญญัติของกฎหมาย ในการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมสาขาโยธาให้มีความปลอดภัย ได้แก่ พระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดมาตรฐานทางวิชาการ คุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาประกอบวิชาชีพในระดับหนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ไม่มีความรู้ความสามารถที่เพียงพอเข้ามาประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ซึ่งเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยในการกำหนดเงื่อนไขการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมของ พระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 เป็นเพียงขั้นตอนในเบื้องต้น ในการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานความรู้ความสามารถในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ นอกจากพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 ที่กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการประกอบวิชาชีพไว้แล้ว ยังมีกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการประกอบวิชาชีพอื่นๆ ซึ่งเป็นบทกฎหมายที่ควบคุมการประกอบวิชาชีพที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการอันพึงกระทำได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 227 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมมาตรฐาน ในการออกแบบก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย ใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารให้มีความปลอดภัย ซึ่งหากมีการประกอบวิชาชีพที่น่าจะเกิดภัยอันตราย หรือเกิดภัยอันตรายแก่ประชาชน ก็มีบทบัญญัติ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 227 เป็นบทกำหนดความผิดและบทลงโทษ และนอกจากนี้ยังมีการ

สั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม จากคณะกรรมการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม (ก.ว.) ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 กรณีที่วิศวกรสาขาวิศวกรรมโยธาที่กระทำผิดเป็นวิศวกรที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ตามกฎหมายนี้

ในสภาวะสังคมไทยปัจจุบันซึ่งกำลังเป็นยุคสมัยแห่งการพัฒนาเรื่องของวิศวกรรมดูจะมีบทบาทสำคัญแทรกซึมเข้าไปสู่ทุกส่วนเลี้ยวของชีวิตประจำวัน ไม่ว่า ณ ที่ใดในกิจการใด ย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่จะเกี่ยวข้องกับงานวิศวกรรมหรือผลผลิตจากงานวิศวกรรม¹ แม้งานวิศวกรรมจะให้คุณอย่างอนกอนันต์ต่อคนเรากก็ตาม แต่ก็อาจมีโทษอย่างมหันต์หากผู้ประกอบวิชาชีพทางด้านวิศวกรรมไม่รู้จักปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานวิศวกรรมโยธาที่เกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารมีความซับซ้อนยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเกี่ยวกับอาคารระฟ้า สะพานข้ามแม่น้ำ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ล้วนแล้วแต่จำเป็นต้องอาศัยความรู้ด้านวิศวกรรมแผนใหม่มาออกแบบโครงสร้าง และคำนวณรายละเอียดทางวิศวกรรมเพื่อให้เกิดความมั่นคงของสิ่งปลูกสร้าง อันจะยังความปลอดภัยแก่สาธารณชน จึงจะเห็นได้ว่าวิชาชีพวิศวกรรมมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างยิ่ง หากผู้ประกอบวิชาชีพปฏิบัติหน้าที่ด้วยความบกพร่องในเรื่องรูปแบบ รายละเอียดทางด้านวิศวกรรม หรือเทคนิคการก่อสร้าง เช่น การออกแบบ คำนวณขนาดเหล็กเส้น หรือการรับน้ำหนักโครงสร้างผิดพลาด วิศวกรผู้ออกแบบหรือควบคุมงานย่อมต้องรับผิดชอบในผลของการกระทำที่เกิดขึ้น ดังตัวอย่างเช่น กรณีอาคาร คอนกรีตเสริมเหล็กสูง 4 ชั้น ของบริษัท กล่องเพชรไทย จำกัด ตั้งอยู่ที่อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เกิดเหตุพังทลายเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2526 ขณะดำเนินการก่อสร้าง ทำให้มีผู้เสียชีวิต จำนวน 29 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 46 คน สาเหตุการพังทลายสันนิษฐานว่า เกิดจากการรับน้ำหนักของฐานราก เมื่อพิจารณาจากจำนวนเสาเข็มที่ได้รับทราบพอจะประมาณได้ว่า ฐานรากหนึ่งจะรับน้ำหนักปลอดภัยที่ 11-15 ตัน ในขณะที่น้ำหนักคงที่รวมกับน้ำหนักจรของอาคารลงฐานรากระหว่าง 25-33 ตัน ก่อให้เกิดการทรุดตัวของฐานรากซึ่งสาเหตุของการพังทลายของอาคารมีสาเหตุมาจากความบกพร่องในการประกอบวิชาชีพ หรือกรณีการพังทลายของอาคารโรงแรมรอยัลพลาซ่า ที่ จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2536 ซึ่งมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ซึ่งจากการไต่สวนของคณะกรรมการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม (ก.ว.) พบว่าเกิดจากความบกพร่องในการประกอบวิชาชีพของวิศวกรผู้ออกแบบและควบคุมงานด้านวิศวกรรมโยธา

กล่าวคือ วิศวกรผู้รับผิดชอบ เป็นผู้ออกแบบคำนวณโครงสร้างอาคารเดิมสูง 4 ชั้น เมื่อปี พ.ศ. 2526 ต่อมาได้รับเป็นวิศวกรผู้ออกแบบคำนวณโครงสร้างอาคารและควบคุมการก่อสร้าง ต่อเติมอาคาร

¹ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย , "ความปลอดภัยในงานวิศวกรรม" , "การประชุมใหญ่ทางวิชาการประจำปี 2527 ณ โรงแรมไฮเอท เซ็นทรัลพลาซ่า" , (24 พฤศจิกายน 2527) (อัดสำเนา)

สูง 6 ชั้น ในปี พ.ศ. 2533 แต่ปรากฏว่า ในการออกแบบโครงสร้างและควบคุมการก่อสร้างนั้น วิศวกรมิได้แสดงรายการคำนวณโครงสร้าง การรับน้ำหนักของเสาและฐานรากของอาคารเดิม เพียงแต่ทำหนังสือรับรองว่าโครงสร้างอาคารเดิมรับน้ำหนักอาคารส่วนที่ต่อเติมได้เท่านั้น จึงเป็นการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมอย่างไม่ถูกต้องตามหลักปฏิบัติและวิชาการ² หรือกรณีการก่อสร้างอาคารโรงงาน 4 ชั้น ของบริษัทแห่งหนึ่ง จำเลยกับพวก จำเลยนี้เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างอาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กชนิดอาคารสูง 4 ชั้น จำนวน 24 คูหา เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมของบริษัท ช จำกัด จำเลยกับพวกได้บังอาจร่วมกันจัดให้มีการก่อสร้างอาคารจำนวน 14 คูหา ที่ได้รับอนุญาตก่อสร้างให้ผิดไปจากแผนผังบริเวณแบบแปลนและรายการประกอบแบบแปลนที่ได้รับอนุญาต ตลอดจนผิดจากเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้กำหนดไว้ในใบอนุญาต...และหลังจากที่จำเลยได้กระทำผิดดังกล่าวแล้ว จำเลยซึ่งได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมประเภทวิศวกรรมจากคณะกรรมการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม จำเลยได้บังอาจออกแบบและคำนวณแบบคานคอดินของอาคารขึ้นมาใหม่ 1 ตัว เพื่อทำการแก้ไขปัญหาการตอกเสาเข็มไม่ตรงศูนย์ ทำให้แนวเสาอาคารต้นเริ่มเอียงศูนย์กับแนวเสาเข็มในการก่อสร้างอาคารดังกล่าวเพื่อรองรับน้ำหนักของอาคาร 4 ชั้น ที่ถ่ายลงมาสู่เสาต้นเริ่ม อันเป็นการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมเกินข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกฎกระทรวงอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย...การกระทำของจำเลยเป็นความผิดหลายกรรมต่างกันเรียงกระทงลงโทษฐานก่อสร้างอาคารผิดแบบแปลนที่ได้รับอนุญาตปรับ 60,000 บาท ฐานประกอบวิชาชีพวิศวกรรมไม่ตรงกับที่ได้รับอนุญาต ปรับ 10,000 บาท รวมปรับ 70,000 บาท จำเลยให้การรับสารภาพลดโทษให้ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 78 กึ่งหนึ่ง ปรับ 35,000 บาท และกรณีเหตุเพลิงไหม้โรงงานผลิตตุ๊กตาเคเดอร์ จังหวัดนครปฐม เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2536 ทำให้ตัวอาคารโรงงานได้เกิดยุบตัวพังถล่ม คนงานตายกว่า 200 ศพ ซึ่งคณะกรรมการ ก.ว. ได้ตรวจสอบพบว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของวิศวกรผู้ออกแบบอาคารที่ได้ออกแบบอาคารโรงงานอย่างไม่ถูกต้องตามที่พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ได้กำหนดไว้ โดยทำการออกแบบโรงงานที่มีประตุน้ำไฟเพียงสองแห่ง โดยกฎหมายกำหนดให้มีประตุน้ำไฟสามแห่ง และประตูที่มีอยู่ก็มีขนาดที่แคบกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดไว้ จึงทำให้คนงานที่อยู่ในอาคารไม่สามารถที่จะหลบหนีออกมาได้อย่างปลอดภัย³ เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังมีความเสียหายที่ไม่ร้ายแรงที่เกิดจากการประกอบวิชาชีพที่ผิดกฎหมายของวิศวกรอีกหลายแห่ง เช่น ศาลฎีกามีคำตัดสินพิพากษาจำคุกวิศวกร ส. และวิศวกร ว. คนละ 7 ปี

² ประกาศคณะกรรมการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม เรื่องให้เพิกถอนใบอนุญาตเป็นหมประกอบวิชาชีพ ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2536

³ ประกาศคณะกรรมการ ควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม เรื่องให้เพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพ วิศวกรรมควบคุม ลงวันที่ 8 กรกฎาคม 2536

ฐานทุจริตต่อหน้าที่ กรณีได้รับการแต่งตั้งเป็นพนักงานตรวจสอบการจ้างงานได้ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบด้วยกฎหมาย ร่วมกันทำใบตรวจการจ้างอันเป็นเท็จ คดีดังกล่าวเป็นคดีที่อาจนำมาซึ่งความเสียหายเกียรติศักดิ์แห่งวิชาชีพ จึงเป็นการขาดคุณสมบัติตามมาตรา 18 (3) ที่ประชุม ก.ว จึงมีมติให้เพิกถอนใบอนุญาตวิศวกรทั้งสองต่อไป

สาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น ประเด็นสำคัญเกิดจากการก่อสร้างที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ และต้องได้รับการควบคุมดูแลจากวิศวกรซึ่งทำหน้าที่ในการควบคุมงานก่อสร้าง ด้วิศวกรโยธา หากมีความเสียหายเกิดขึ้นวิศวกรผู้ออกแบบ หรือควบคุมงานอาจต้องรับผิดชอบทั้งในทางอาญาและทางแพ่ง รวมทั้งโทษในทางมรรยาทในทางวิชาชีพ

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายที่ควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธาให้มีความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนดังกล่าว นั้นยังไม่สามารถที่จะนำไปเป็นมาตรการในการป้องกันความบกพร่องที่อาจเกิดจากการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมาตรการในการลงโทษทางอาญาแก่ผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมสาขาโยธา กรณีที่เกิดจากความบกพร่องนั้น เป็นเรื่องที่ยากต่อการพิสูจน์กรณีผลของการกระทำยังไม่เกิดขึ้น เนื่องจากเป็นเรื่องทางเทคนิค ที่พนักงานสอบสวน ไม่มีความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับวิศวกรรมศาสตร์ จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินคดีต่อวิศวกรโยธาที่กระทำผิดกฎหมายดังกล่าวได้ ทำให้มีการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่อย่างถูกต้องตามหลักปฏิบัติและวิชาการอยู่เสมอ

แม้ว่าประเทศไทยจะมีมาตรการในการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ⁴ คือ

1. ความรับผิดทางวินัยและจรรยาบรรณ
2. ความรับผิดทางอาญา
3. ความรับผิดทางแพ่ง

ความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน อันเนื่องมาจากการก่อสร้าง และบางกรณีกระทบต่อสวัสดิภาพและความปลอดภัยของสาธารณชน จากการศึกษาถึงขอบเขต

⁴ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, "ความรับผิดในวิชาชีพของสถาปนิกและวิศวกรในกฎหมายฝรั่งเศสและไทย", เอกสารสัมมนาเรื่องสถาปนิก-วิศวกร และความรับผิดทางกฎหมาย, เสนอที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532 : (อัตสำเนา) .

ความรับผิดชอบของวิชาชีพวิศวกรรมโยธา ตามกฎหมายควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม คือ พระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 รวมตลอดไปถึงประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 227 ว่ามีขอบเขตการควบคุมการประกอบวิชาชีพพบว่า แม้อีกกฎหมายควบคุมที่มีอยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 ที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดมาตรฐานการขอใบอนุญาต โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตโดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการออกใบอนุญาต พัก หรือ เพิกถอนใบอนุญาต ควบคุมการออกใบอนุญาตในการประกอบวิชาชีพเท่านั้น หรือความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ควบคุมการก่อสร้างอาคารโดยตรง ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมไว้อย่างชัดเจน แต่เป็นการกำหนดให้อำนาจเจ้าพนักงานท้องถิ่นในการควบคุมการก่อสร้างอาคารให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เท่านั้น หากมีการก่อสร้างที่ฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ในกฎกระทรวงก็ไม่มีบทบัญญัติกำหนดหน้าที่ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจอื่นใดที่จำเป็น เช่น ร้องทุกข์ในฐานะผู้เสียหาย หรือ กล่าวโทษต่อผู้ประกอบวิชาชีพที่กระทำผิด นอกจากนั้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบวิชาชีพในทางอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 227 เป็นกฎหมายที่บัญญัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมไว้โดยเฉพาะก็ตาม จากการศึกษาจะพบว่ายังไม่ถูกนำมาใช้บังคับอย่างเต็มที่ เนื่องจากการพิสูจน์ความผิดตามมาตรา 227 ในส่วนของความน่าจะเป็นก่อให้เกิดอันตรายเป็นการยากที่จะพิสูจน์ เนื่องจากยังไม่มีผลเกิดขึ้น เป็นการระออย่างหนักในการพิสูจน์ผลของการน่าจะเป็นอันตราย เจ้าหน้าที่ไม่กล้าใช้กฎหมายดังกล่าว ต้องรอให้เกิดผลของการกระทำที่เป็นความเสียหายก่อน ซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการป้องกันอันตรายของประชาชน ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายอาญา ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาถึงปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายว่ามีปัญหาในการบังคับใช้ อย่างไรก็ดีเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาก็ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการลงโทษตามกฎหมาย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงหลักเกณฑ์การพิจารณาความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ประกอบวิชาชีพ วิศวกรรมว่ามีขอบเขตเพียงใด
2. เพื่อทราบถึงหน้าที่ของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในทางวิชาชีพว่ามีหน้าที่และข้อจำกัดมากน้อยเพียงใด
3. เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงในการพัฒนากฎหมายควบคุมวิชาชีพวิศวกรรม ให้มีความชัดเจนเหมาะสมในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางอาญาของวิศวกร

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

เนื่องจาก พรบ. ควบคุมการประกอบวิชาชีพได้แบ่งลักษณะของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธาเป็นหลายสาขา ดังนั้น ในการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความมุ่งหมายที่จะศึกษาเฉพาะในส่วนของความรับผิดชอบของวิศวกรโยธา เนื่องจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรในโครงการก่อสร้างเท่านั้น โดยจะทำการศึกษาหลักความรับผิดชอบของวิศวกรในฐานะเป็นผู้ประกอบวิชาชีพ ซึ่งจะพิจารณาในลักษณะ ความรับผิดชอบทางอาญา เป็นหลัก

โดยในการศึกษาจะพิจารณาความรับผิดชอบในทางอาญา เพื่อให้ทราบเป็นแนวทางในการพิจารณาความรับผิดชอบของวิศวกรโยธา โดยเฉพาะความรับผิดชอบในทางอาญา รวมทั้งการนำปัญหาข้อพิจารณาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติมาใช้วิเคราะห์หาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและมาตรการในการป้องกัน รวมตลอดถึงการศึกษาหามาตรการในการกำหนดมาตรฐานการประกอบวิชาชีพ ขอบเขตหน้าที่ และความรับผิดชอบของวิศวกร ซึ่งจะมีความสำคัญต่อการพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา และจะทำการศึกษาในเชิงวิเคราะห์ในบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 227 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม พ.ศ. 2505 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ว่า มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่เพียงพอในการควบคุม และพิสูจน์การกระทำความผิดเนื่องจากการประกอบวิชาชีพของวิศวกรหรือไม่ เพื่อเป็นแนวทาง ในการเสนอแนะมาตรการทางอาญาที่เหมาะสมกับการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา

1.4 วิธีการศึกษา

ดำเนินการวิจัยเอกสาร โดยทำการศึกษาค้นคว้าวิจัยจากเอกสารทั้งภาษาไทย และ ภาษาต่างประเทศในรูปของหนังสือ บทความ วารสาร สิ่งตีพิมพ์ รวมทั้งแนวคำพิพากษาศาลไทยและศาลต่างประเทศ โดยนำแนวความคิดเห็นของนักนิติศาสตร์เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ปัญหาบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม รวมทั้งการศึกษาโดยนำข้อมูลของเจ้าหน้าที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ เพื่อทราบว่า มีปัญหาหรือ อุปสรรคอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมาย และนำข้อมูลที่ได้มาประมวลให้เป็นระบบเพื่อเป็นแนวทางของการเสนอแนะที่เหมาะสมต่อไป

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพในทางอาญา
- 2) ทำให้ทราบถึงปัญหาในการควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพและปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว
- 3) เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมให้สามารถคุ้มครองประโยชน์สาธารณะได้ดี

1.6 สมมติฐานของวิทยานิพนธ์

เนื่องจากในปัจจุบันเทคโนโลยีเกี่ยวกับวิศวกรรมด้านการก่อสร้างได้ พัฒนาก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว การควบคุมการใช้เทคโนโลยีด้านวิศวกรรมเหล่านี้ จำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม เป็นอย่างสูง แต่ปรากฏว่า ได้เกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากความบกพร่อง และละเลยในการประกอบวิชาชีพ วิศวกรรมโยธาอยู่บ่อยครั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน เป็นจำนวนมากทั้งที่ ประเทศไทยมีกฎหมายควบคุมการประกอบวิชาชีพอยู่แล้ว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2505 แต่ยังคงพบเห็นการกระทำ ความผิดของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธาอยู่ตลอดมา จึงต้องมีการศึกษาถึงสาเหตุของปัญหาในการ บังคับใช้กฎหมายอาญา ควบคุมผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมโยธาที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงพอที่จะยับยั้ง การกระทำความผิดของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมาย และวิธี การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย