

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันการก่อสร้างได้พัฒนาไปอย่างแพร่หลายทั้งการก่อสร้างภายในประเทศและการก่อสร้างต่างประเทศ และอาจเป็นการลงทุนของนักลงทุนในประเทศไทย หรือนักลงทุนต่างประเทศ รวมถึงโครงการร่วมทุนของนักลงทุนหลาย ๆ ประเทศ ซึ่งโครงการร่วมทุนขนาดใหญ่ เพื่อทำการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารทันสมัย ที่จะต้องใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัย และอาคารไม่ว่าจะขนาดเล็ก ขนาดใหญ่และอาคารธรรมดาหรืออาคารทันสมัย ย่อมต้องมีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย ความมั่นคงแข็งแรงของตัวอาคารทั้งในระหว่างการก่อสร้างและขณะใช้งาน และปรากฏเป็นข่าวอยู่เสมอเรื่องอาคารถล่ม อาคารพัง ในระหว่างการก่อสร้างหรือในระหว่างการใช้งาน บุคคลที่มีความสำคัญอย่างมากคือวิศวกรโยธา

ประเทศไทยได้คำนึงถึงอันตรายในด้านนี้มาโดยตลอดจนใน พ.ศ.2542 ได้ออกกฎหมายมาควบคุมการประกอบอาชีพวิศวกร ซึ่งกฎหมายหลักคือพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 แม้กฎหมายดังกล่าวจะไม่ได้เปิดกว้างทางด้านเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามหลักการขององค์การการค้าโลก ที่ให้สิทธิบุคคลสามารถประกอบวิชาชีพได้โดยอิสระ และได้กำหนดให้มีความเสมอภาคเท่าเทียมกันในการประกอบวิชาชีพของวิศวกร แต่กลับเป็นการจำกัดสิทธิบางประการในการประกอบวิชาชีพและจำกัดลำดับขั้นในการประกอบวิชาชีพของวิศวกร โดยมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกร และเพื่อคุ้มครองประชาชนและสังคมไม่ให้ถูกเอารัดเอาเปรียบหรือถูกหลอกลวงจากบุคคลที่ไม่มีความรู้ และไม่มีความสามารถ เพียงพอที่จะเป็นวิศวกรและเพื่อควบคุมให้อาคารที่ก่อสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง สร้างความปลอดภัยให้กับบุคคลทั่วไปที่เข้ามาใช้อาคาร แต่ก็เป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพที่อยู่ในขอบเขตที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 43 ได้ให้กรอบไว้สำหรับการจำกัดเสรีภาพในการประกอบอาชีพ เพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดขวางไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน

พระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 เป็นกฎหมายภายในประเทศที่บังคับใช้กับวิศวกรโยธาชาวไทยที่ประกอบวิชาชีพในประเทศไทย แต่เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ได้กำหนดให้ทุกคนมีสิทธิเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือการประกอบอาชีพ และในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ได้มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ Association Of Southeast Asian Nation: ASEAN โดยมีจุดมุ่งหมาย เพื่อสร้างความร่วมมือกันในการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน หนึ่งใน การเปิดเสรีคือการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือระหว่างประเทศ ในปัจจุบันนี้ได้มีการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) ให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือใน 7 สาขาอาชีพ รวมถึงวิชาชีพวิศวกรรมด้วย โดยมีข้อตกลงว่าแต่ละประเทศจะต้องยอมรับซึ่งกันและกัน กล่าวคือประเทศสมาชิกจะต้องยอมรับในคุณสมบัติ มาตรฐาน ทักษะ ความสามารถในการประกอบอาชีพ หรือในการทำงานของแรงงานระหว่างประเทศสมาชิกเช่นเดียวกัน ผู้ประกอบวิชาชีพในประเทศของตน โดยยอมรับในคุณสมบัติด้านการศึกษาที่ใช้ในการประกอบอาชีพ (Professional education) ซึ่งพิจารณาได้จาก วุฒิบัตรทางการศึกษา หรือคุณสมบัติด้านประสบการณ์จากการประกอบอาชีพ (Professional experience) และคุณสมบัติด้านการได้รับใบอนุญาต (License) หรือใบรับรอง (Certification) การประกอบอาชีพนั้น ๆ อย่างเป็นทางการ รวมทั้งการสอบและการเป็นสมาชิกขององค์กรอาชีพที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการผ่อนปรนในส่วนของ การเข้าเมืองและการทำงานด้วย

บทสรุป

จากหลักการดังที่ได้กล่าวมา ผู้ศึกษาพบว่าแม้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 43 ได้บัญญัติให้สิทธิแก่บุคคลที่จะมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม ซึ่งจะจำกัดเสรีภาพดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค การรักษาความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือจำกัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน การที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้กำหนดไว้เช่นนี้ หมายความว่า บุคคลทุกคนย่อมมีเสรีภาพในการประกอบอาชีพและสามารถแข่งขันกันได้อย่างเสรีซึ่งหลักการนี้เป็นหลักการพื้นฐานของสิทธิมนุษยชนสากลตามกฎบัตรของ

World Trade Organization: WTO ซึ่งรัฐภาคีรวมถึงประเทศไทยจะต้องถือปฏิบัติตามหลักการดังกล่าวนี้ และวิชาชีพวิศวกรโยธาถือว่าเป็นอาชีพอิสระและเป็นวิชาชีพ ที่จะต้องเป็นผู้ที่คุณสมบัติ มีความรู้ความสามารถและต้องได้รับอนุญาตจากสภาวิศวกร ซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุม กำกับดูแล แต่ทั้งนี้การควบคุมกำกับดูแลก็จะต้องอยู่ภายใต้หลักสิทธิเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือ ประกอบอาชีพ และมีการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม ตามรัฐธรรมนูญและหลักสิทธิมนุษยชน ซึ่งวิศวกรเป็นผู้ประกอบวิชาชีพย่อมหมายถึง ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ ในด้านวิศวกรรม ในแต่ละ ด้านไม่ว่าจะเป็นด้านโยธา ซึ่งเกี่ยวกับการก่อสร้างสิ่งก่อสร้าง ด้านเครื่องกล เกี่ยวกับระบบเชิง กายภาพหรือกลศาสตร์ ด้านไฟฟ้า เกี่ยวกับระบบไฟฟ้า ด้านเคมี เป็นด้านที่ใช้หลักการทางเคมีใน กระบวนการผลิตเคมีอุตสาหกรรม รวมไปถึงการค้นคว้าวิจัยเชื้อเพลิงและวัสดุจำเพาะใหม่ ๆ และ ด้านวิศวกรรมการบินและอวกาศยาน เกี่ยวกับระบบอวกาศยาน หรืออวกาศยาน และสิ่งที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งวิศวกรรมในแต่ละด้านจะต้องผ่านการเรียนรู้เป็นระยะเวลานาน ในมหาวิทยาลัยหรือ สถาบันการศึกษาต่าง ๆ มีสถานภาพที่สูงในสังคม เป็นที่เคารพศรัทธาของประชาชน และมีการ รวมตัวกันเป็นองค์กรหรือหมู่คณะ เพื่อควบคุมการประกอบวิชาชีพและมีจรรยาบรรณเพื่อเป็น แนวทางในการดำรงวิชาชีพของวิศวกร ซึ่งในประเทศไทย ก็จะมี สภาวิศวกร เป็นองค์กรในการ ควบคุม ผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกร และวิศวกรย่อมเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างซึ่งในปัจจุบันการ ก่อสร้างได้พัฒนาไปอย่างแพร่หลายทั้งการก่อสร้างภายในประเทศและการก่อสร้างต่างประเทศ และอาจเป็นการลงทุนของนักลงทุนในประเทศไทย หรือนักลงทุนต่างประเทศ รวมถึงโครงการ ร่วมทุนของนักลงทุนหลาย ๆ ประเทศ ซึ่งโครงการร่วมทุนขนาดใหญ่ เพื่อทำการก่อสร้างอาคาร ขนาดใหญ่ หรืออาคารทันสมัย ที่จะต้องใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัย จำเป็นอย่างยิ่งที่ จะต้องใช้วิศวกรโยธาที่มีความรู้ความสามารถ ไม่ว่าจะเป็วิศวกรโยธาในประเทศหรือวิศวกรโยธา จากต่างประเทศ เพื่อทำการควบคุมการออกแบบและ การก่อสร้าง ไม่ว่าโครงการขนาดเล็กหรือ โครงการขนาดใหญ่ และอาคารไม่ว่าจะขนาดเล็ก ขนาดใหญ่และอาคารธรรมดาหรืออาคารทันสมัย ย่อมต้องมีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย ความมั่นคงแข็งแรงของตัวอาคารทั้งในระหว่างการ ก่อสร้างและขณะใช้งาน ซึ่งปรากฏเป็นข่าวอยู่เสมอเรื่องอาคารถล่ม อาคารพัง ในระหว่างการ ก่อสร้างหรือในระหว่างการใช้งาน กฎหมายหลักคือพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 กฎหมาย ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกร และเพื่อคุ้มครองประชาชนและ สังคมไม่ให้ถูกเอาเปรียบหรือถูกหลอกลวงจากบุคคลที่ไม่ได้มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะเป็นวิศวกร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่ง มีการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุน รวมถึงการเคลื่อนย้ายแรงงาน และวิศวกรก็เป็นหนึ่งใน วิชาชีพที่จะมีการเคลื่อนย้ายแรงงานใน พ.ศ.2558 ด้วยการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายด้านแรงงานฝีมือ

ระหว่างประเทศสมาชิกให้มากขึ้นนั้น เน้นการอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา (Visa) และใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) สำหรับผู้ประกอบวิชาชีพ (Professionals) และแรงงานฝีมือ (Skilled Workers) จากภายในภูมิภาคด้วยตนเอง และจัดทำกรอบแผนงานด้านมาตรฐานความสามารถ (Competencies) และคุณสมบัติ (Qualifications) ในระดับอาชีพ (Occupations) หรือระดับงาน (Jobs) หลายประเภท และเสริมสร้างขีดความสามารถในการวิจัยของประเทศสมาชิก เพื่อยกระดับความชำนาญและการเข้าสู่ตลาดแรงงานของกำลังแรงงาน ซึ่งเสริมด้วยการพัฒนาเครือข่ายข้อมูลด้านตลาดแรงงานระหว่างประเทศสมาชิก แต่พระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2551 ยังมีปัญหาไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน และวิศวกรโยธาเป็นวิชาชีพที่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำหนดให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานได้เสรี วิศวกรโยธาสามารถไปทำงานในประเทศที่เป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ แต่วิศวกรโยธาที่ประสงค์จะเข้ามาทำงานในประเทศไทย จำเป็นที่จะต้องได้รับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรจากสภาวิศวกร ด้วยการสมัครเป็นสมาชิกของสภาวิศวกร และขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกร แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นกล่าวคือในพระราชบัญญัติวิศวกร กำหนดว่าผู้ที่สมัครเป็นสมาชิกวิศวกรได้จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยทำให้วิศวกรโยธาชาวต่างชาติไม่สามารถสมัครเป็นสมาชิกของสภาวิศวกรได้ ทำให้ไม่สามารถขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาในประเทศไทยได้ ในทางกลับกันวิศวกรโยธาชาวไทยก็ไม่สามารถไปประกอบวิชาชีพวิศวกรในต่างประเทศได้เช่นกัน ในส่วนของการกำหนดลำดับชั้นและการขอเลื่อนลำดับชั้นของวิศวกรโยธาจากภาคีสมาชิก เป็นสามัญสมาชิกและวุฒิสมาชิกตามลำดับนั้น จะต้องแสดงผลงานและประสบการณ์ทำงานมาแสดงตามเงื่อนไขที่สภาวิศวกรกำหนดแต่ผลงานที่นำมาประกอบการพิจารณาคุณสมบัติในการเลื่อนลำดับชั้นนั้นจะต้องเกิดจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาตามที่ได้รับใบอนุญาตเท่านั้น จึงทำให้วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวหรือวิศวกรโยธาชาวไทยที่ไปประกอบวิชาชีพในต่างประเทศไม่สามารถนำผลงานการทำงานของตนมาแสดงประกอบการขอเลื่อนลำดับชั้นได้เนื่องจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาในต่างประเทศไม่ได้ทำในขณะที่ได้รับใบอนุญาตจากสภาวิศวกร ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาเป็นอย่างมาก สำหรับวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว นอกจากปัญหาด้านคุณสมบัติที่ไม่อาจขอสมัครเป็นสมาชิกสภาวิศวกรและขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรได้แล้ว ยังมีปัญหาทางด้านการเข้าเมืองและการตรวจลงตราเพื่อขอมิถุนที่อยู่ในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 อีกด้วยเนื่องจากคนต่างด้าวที่จะขอรับการตรวจลงตรา (Visa) ประเภทขอมิถุนที่อยู่ในประเทศไทยได้ จะต้องแสดงหลักฐานของนายจ้างที่ประสงค์จะว่าจ้างชาวต่างชาติเข้ามาทำงานในประเทศไทย

ไทยก่อน จึงจะได้รับการตรวจลงตราให้เข้ามาในประเทศไทยได้ นอกจากนั้นเมื่อได้รับการตรวจลงตราแล้วยังจะต้องดำเนินการขอรับใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) ซึ่งนายจ้างจะต้องเป็นนิติบุคคลสัญชาติไทย มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าสองล้านบาทต่อคนว่าจ้างชาวต่างชาติหนึ่งคน ทำให้วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่ประสงค์จะเข้ามาทำงานในลักษณะวิชาชีพอิสระไม่สามารถเข้ามาประกอบวิชาชีพในประเทศไทยได้ เพราะไม่ได้รับการตรวจลงตราและไม่ได้รับใบอนุญาตทำงานในประเทศไทย กับทั้งการควบคุมการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 คือวิศวกรโยธา ผู้ที่แสดงตนเป็นผู้คำนวณแบบและควบคุมการก่อสร้างเท่านั้น แต่ในปัจจุบันยังมีวิศวกรโยธาทั้งชาวไทยและคนต่างด้าวอีกมาก ที่ไม่ได้แสดงตนเป็นผู้คำนวณแบบและควบคุมการก่อสร้าง แต่ในทางปฏิบัติวิศวกรโยธาดังกล่าวเป็นผู้คำนวณแบบและควบคุมการก่อสร้างที่แท้จริง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจึงไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ทำให้สภาวิศวกรไม่สามารถควบคุม กำกับดูแล การประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาได้อย่างแท้จริง และเมื่อเกิดความเสียหายจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธา ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายเอาค่าวิศวกรโยธาได้ทั้งหมดเนื่องจากบางครั้งวิศวกรโยธาก็เป็นเพียงลูกจ้างของผู้ประกอบการหรือเป็นเพียงวิศวกรโยธาที่มีฐานะทางการเงินไม่ดีพอ ทำให้ไม่มีเงินเพียงพอที่จะชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้เสียหายได้เต็มจำนวนและผู้เสียหายอาจไม่สามารถพิสูจน์ความเสียหายได้ว่าเกิดขึ้นจากเหตุใด ทำให้วิศวกรโยธาอาจปฏิเสธความรับผิดชอบในส่วนของคุณค่าเสียหายได้ย่อมไม่เกิดความเป็นธรรมในสังคม ซึ่งปัญหาดังกล่าวผู้ที่ศึกษาได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีของวิชาชีพวิศวกรรม โดยเฉพาะวิศวกรโยธา ทำให้ทราบว่าบทบัญญัติของกฎหมายในประเทศไทยยังเป็นปัญหาและอุปสรรคในการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาภายใต้กรอบการเปิดการค้าเสรีอาเซียน ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ปัญหาด้านการขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา วิศวกรโยธาเป็นวิชาชีพหนึ่งในสาขาวิศวกรรม การประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา ต้องอยู่ในการควบคุม กำกับดูแล ของสภาวิศวกร ซึ่งทำหน้าที่ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธา แต่จากบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ที่กำหนดว่า ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาได้ จะต้องเป็นสมาชิกของสภาวิศวกร ซึ่งเงื่อนไขในการเป็นสมาชิกของสภาวิศวกรอย่างหนึ่งคือต้องมีสัญชาติไทย ทำให้เห็นได้ว่าบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวยังขัดกับหลักการยอมรับซึ่งกันและกันตามข้อตกลงการยอมรับร่วมกัน (MRAs) เนื่องจากการจำกัดสิทธิไม่ให้คนที่ไม่มีสัญชาติไทยสมัครเป็นสมาชิกสภาวิศวกร เท่ากับเป็นการไม่ยอมรับในหลักสัญชาติของประชาชนในประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันเป็นการกีดกันการ

เคลื่อนย้ายแรงงานเสรีภายใต้กรอบการเปิดเสรีทางการค้าอาเซียน

นอกจากนั้นการกำหนดให้วิศวกรโยธา มีลำดับชั้นในการประกอบวิชาชีพ โดยเริ่มจาก ภาควิศวกร สามัญวิศวกรและวุฒิวิศวกร และวิศวกรที่เริ่มต้นการประกอบวิชาชีพจะเริ่มจากการเป็น ภาควิศวกรก่อน แล้วค่อยเลื่อนลำดับชั้นมาเป็นสามัญวิศวกรและวุฒิวิศวกร ตามลำดับต่อไป โดยการขอเลื่อนลำดับชั้นของวิศวกรแต่ละชั้นจะต้องแสดงประสบการณ์ทำงานและมีผลงานตาม หลักเกณฑ์ที่สภาวิศวกรกำหนด สำหรับการขอเลื่อนชั้นจากภาควิศวกรมาเป็นสามัญวิศวกรได้ จะต้อง มีผลงานและปริมาณงานในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมหลังจากได้รับใบอนุญาตระดับ ภาควิศวกร ไม่น้อยกว่าสามปีและได้รับการเสริมสร้างประสบการณ์ในการประกอบวิชาชีพ วิศวกรรม โดยให้วิศวกรระดับสามัญวิศวกรขึ้นไปในสาขาและแขนงเดียวกันกับผู้ยื่นคำขอเป็นผู้ลง นาม รับรองผลงาน ส่วนการขอเลื่อนชั้นเป็นวุฒิวิศวกรนั้น จะต้อง มีผลงานและปริมาณงานในการ ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมหลังจากได้รับ ใบอนุญาตระดับสามัญวิศวกร ไม่น้อยกว่าห้าปี และได้รับ การเสริมสร้างประสบการณ์ในการประกอบ วิชาชีพวิศวกรรม โดยมีวิศวกรระดับวุฒิวิศวกรใน สาขาและแขนงเดียวกันกับผู้ยื่นคำขอเป็นผู้ลงนาม รับรองผลงาน

แม้หลักการดังกล่าวจะเป็นหลักการที่ดีในการควบคุมวิศวกร โยธาให้สามารถประกอบ อาชีพได้ตามระดับความสามารถของตน โดยเริ่มต้นจากการทำงานในระดับเล็ก ๆ ไปก่อน เมื่อมี ประสบการณ์ทำงานเพิ่มขึ้นจึงเลื่อนลำดับชั้นตามความรู้ความสามารถ แต่ปัญหาและอุปสรรคใน การเลื่อนลำดับชั้นของวิศวกร โยธาคือการที่สภาวิศวกรรับรองประสบการณ์ทำงานเฉพาะงานที่เกิด จากการประกอบวิชาชีพตามใบอนุญาตที่สภาวิศวกรออกให้เท่านั้น การไม่ยอมรับประสบการณ์ ทำงานของการประกอบวิชาชีพในประเทศอื่นหรือในการทำงานสถานที่อื่นที่ไม่ใช่ประเทศไทย เป็นการขัดต่อหลักการยอมรับซึ่งกันและกันตามข้อตกลงการยอมรับร่วมกัน (MRAs) เนื่องจากการ จำกัดสิทธิไม่ให้นำเอาประสบการณ์ทำงานในต่างประเทศ มาใช้เป็นคุณสมบัติในการขอเลื่อน ลำดับชั้นของวิศวกร โยธา เท่ากับเป็นการไม่ยอมรับในหลักความรู้ ความสามารถของประชาชนใน ประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันเป็นการกีดกันการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีภายใต้ กรอบการเปิดเสรีทางการค้าอาเซียน

การเปิดเสรีทางการค้าตามกรอบความตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนใน พ.ศ.2558 ในส่วนของการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรี วิศวกร โยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่เป็นคนสัญชาติในประเทศ สมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ย่อมสามารถที่จะเข้ามาทำงานในประเทศไทยได้ และวิศวกร ของประเทศไทยก็สามารถที่จะไปทำงานในต่างประเทศได้เช่นกัน การกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะ เป็นสมาชิกสภาวิศวกรได้จะต้องมีสัญชาติไทยเท่านั้น เท่ากับไม่เปิดโอกาสให้วิศวกร โยธาที่เป็นคน ต่างด้าวได้เป็นสมาชิกของสภาวิศวกร เป็นการกีดกันการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรี ส่วนการกำหนด

ลำดับชั้นและการเลื่อนลำดับชั้นของวิศวกรที่จะต้องใช้ผลงานจากการประกอบวิชาชีพตามที่ได้รับใบอนุญาตเท่านั้น ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาทั้งของประเทศไทยและวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว ที่ไม่สามารถนำเอาผลงานที่ทำในต่างประเทศมาประกอบการพิจารณาได้ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเลื่อนลำดับชั้นของวิศวกร ดังนั้น เจือใจในการกำหนดคุณสมบัติและหลักเกณฑ์การเลื่อนชั้นของวิศวกรดังกล่าวจึงควรได้รับการแก้ไข ด้วยการยอมรับคุณสมบัติทางด้านสัญชาติ และเปิดโอกาสให้วิศวกรชาวต่างชาติสามารถขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรในประเทศไทยได้ และยอมรับความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ทำงานของวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่ปฏิบัติงานในต่างประเทศมาเป็นคุณสมบัติสำหรับวิศวกรที่จะขอเลื่อนชั้นการเป็นวิศวกรจากชั้นภาคีวิศวกร ขึ้นเป็นสามัญวิศวกร หรือจากชั้นสามัญวิศวกรขึ้นเป็นวุฒิวิศวกร เพื่อให้สอดคล้องกับหลักความเสมอภาค ที่ได้รับรองว่าบุคคลย่อมมีความเสมอภาคที่จะได้รับการรับรองและคุ้มครองตามกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน (Fairness) โดยไม่เลือกปฏิบัติทางด้านเพศ ชาติกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา ศาสนา และหลักเสรีภาพในการประกอบวิชาชีพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่ให้สิทธิบุคคลที่จะมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม อันเป็นไปตามข้อตกลงยอมรับร่วมกัน (MRAs) ที่จะยอมรับความรู้ความสามารถของประเทศสมาชิกให้เท่ากันหรือเทียบเท่าหรืออย่างน้อยยอมรับได้

จากบทสรุปดังกล่าวสำหรับปัญหาการขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาที่กำหนดว่าจะต้องมีสัญชาติไทยและหากจะขอเลื่อนชั้นการเป็นวิศวกรโยธาจากภาคีวิศวกรเป็นสามัญวิศวกร และขอเลื่อนชั้นจากสามัญวิศวกรเป็นวุฒิวิศวกรจะต้องมีประสบการณ์ทำงานจากการประกอบวิชาชีพตามที่ได้รับอนุญาตจากสภาวิศวกรเท่านั้น เป็นการขัดต่อหลักการยอมรับซึ่งกันและกัน อันทำให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาภายใต้กรอบการเปิดเสรีการค้าอาเซียน และในทางกลับกันวิศวกรโยธาของประเทศไทยก็จะไม่ได้รับการยอมรับจากประเทศอื่น ๆ ที่เป็นสมาชิกในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วยเช่นกัน ซึ่งปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสมควรที่จะได้รับการแก้ไขต่อไป

2. ปัญหาการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว เมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้าและมีการเคลื่อนย้ายเสรี คนต่างด้าวชาวที่ประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธา ก็จะต้องเดินทางเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งตามกรอบข้อตกลงการเปิดเสรีทางการค้าด้านการเคลื่อนย้ายแรงงาน ประเทศสมาชิกต้องอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา (Visa) เข้าประเทศ และจะต้องออกใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) ให้กับวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว ที่จะเข้ามาทำงานในประเทศไทยแต่เมื่อทำการศึกษาพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 พบว่าการตรวจลงตรามีหลายประเภท

สำหรับชาวต่างชาติที่จะเข้ามาทำธุรกิจหรือเข้ามาทำงานจะได้รับการตรวจลงตราในประเภทคนอยู่ชั่วคราว (Non-Immigrant Visa) รหัส บี (B) หากได้รับการตรวจลงตราประเภทนี้จะสามารถอยู่ในประเทศไทยได้เป็นระยะเวลา 1 ปี และสามารถขอขยายระยะเวลาได้ครั้งละ 1 ปี แต่เงื่อนไขสำคัญประการหนึ่งที่กระทรวงการต่างประเทศกำหนดสำหรับการขอรับการตรวจลงตราสำหรับการทำงาน (รหัส B) ต้องแสดงหนังสือกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน ที่แจ้งผลการพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาทำงานในบริษัทฯ ที่ขอ ซึ่งในการขอรับหนังสือกรมการจัดหางานดังกล่าว นายจ้างที่จะจ้างคนต่างด้าวต้องไปยื่นคำร้องขอรับใบอนุญาตทำงานหรือ แบบ ตท. 3 หากได้รับอนุญาตให้คนต่างด้าวดังกล่าวมาทำงานได้ตามที่ขอ กระทรวงแรงงานจะมีหนังสือแจ้งผลการอนุญาต ให้นายจ้างส่งหนังสือกรมการจัดหางานดังกล่าวให้คนต่างด้าวใช้เป็นเอกสารประกอบการขอวีซ่าหรือแสดงหนังสือจากบริษัทในประเทศไทยที่จะจ้างงานบุคคลต่างด้าวดังกล่าว โดยชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับการจ้างงาน พร้อมทั้งแนบเอกสารของบริษัท เช่น ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัทฯ หรือห้างหุ้นส่วนจำกัดจากกระทรวงพาณิชย์ บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น ใบอนุญาตประกอบกิจการ โรงงาน (ถ้ามี) ใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม งบการเงินของบริษัทนายจ้าง ซึ่งเอกสารดังกล่าววิศวกรโยธาชาวต่างชาติจะสามารถแสดงได้ก็ต่อเมื่อวิศวกรโยธานั้นเข้ามาทำงานในฐานะที่เป็นลูกจ้างของนายจ้าง แต่ในการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธา ซึ่งเป็นวิชาชีพอิสระ วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวอาจจะประสงค์ที่จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อทำงาน โดยที่ยังไม่มีนายจ้างก็ได้ ส่วนพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2551 ก็เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่ประสงค์จะเข้ามาทำงานในประเทศไทยด้วยเช่นกัน เพราะนอกจากจะต้องได้รับการตรวจลงตราประเภทคนอยู่ชั่วคราวสำหรับทำงานแล้ว เมื่อจะเข้ามาทำงานในประเทศไทยก็ต้องได้รับใบอนุญาตทำงานก่อนเช่นกัน และจากข้อกำหนดของกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน ที่กำหนดว่า วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตทำงานต้องแสดงหลักฐานของนายจ้างที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาทมาประกอบการพิจารณา ควรได้รับการแก้ไขเพราะกรณีของวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่ประสงค์จะเข้ามาทำงานในประเทศไทย ในลักษณะที่เป็นวิชาชีพอิสระตามกรอบข้อตกลงการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรีของอาเซียน ควรได้รับสิทธิในการตรวจลงตราและใบอนุญาตทำงาน ด้วยการยกเว้นไม่ต้องแสดงหลักฐานของนายจ้าง และไม่ต้องมีนายจ้างเป็นนิติบุคคลที่มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าสองล้านบาท แต่ให้มีเงื่อนไขว่าเมื่อได้รับการตรวจลงตราและได้รับใบอนุญาตทำงานแล้ว วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวจะต้องดำเนินการให้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรจากสภาวิศวกรภายในระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้เป็นไปตามหลักยุทธศาสตร์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ต้องการจะให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิต

เดียวกัน มีความสามารถในการแข่งขันในระดับสูง มีการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันและเป็นภูมิภาคที่บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกอย่างเต็มที่ ด้วยการลดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน รวมถึงการผ่านด่านดินแดนในแต่ละประเทศและการทำงานในประเทศต่าง ๆ ด้วย หากประเทศไทยยอมรับหลักการของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดโอกาสให้วิศวกรต่างได้เข้ามาทำงานในประเทศไทย ก็จะเป็นโอกาสดีที่วิศวกรชาวไทยจะ得以ไปทำงานในต่างประเทศเช่นกัน

จากบทสรุปดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่าเงื่อนไขในการตรวจลงตราของกระทรวงการต่างประเทศและเงื่อนไขในการอนุญาตให้ทำงานของกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงานที่กำหนดให้แสดงหลักฐานของนายจ้างในการขอรับอนุญาตนั้น ยังเป็นปัญหาและอุปสรรคขัดต่อการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาภายใต้กรอบการเปิดเสรีการค้าอาเซียน และในทางกลับกันวิศวกรโยธาของประเทศไทยก็จะไม่ได้รับอำนวยความสะดวกจากประเทศอื่น ๆ ที่เป็นสมาชิกในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเช่นกัน ซึ่งปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสมควรที่จะได้รับการแก้ไขด้วยการผ่อนปรนเงื่อนไขในการแสดงหลักฐานของนายจ้างและหลักฐานการเป็นนิติบุคคลของนายจ้างที่มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าสองล้านบาท แต่เพื่อให้มีการควบคุมการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาที่ชัดเจน ควรกำหนดเงื่อนไขให้วิศวกรโยธาที่ได้รับการผ่อนปรนเงื่อนไขในการตรวจลงตราและได้รับการผ่อนปรนเงื่อนไขในการขอรับใบอนุญาตทำงานไปดำเนินการให้ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรโยธาภายในระยะเวลาที่กำหนด

3. ปัญหาในการควบคุมการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา วิศวกรโยธาที่ประกอบวิชาชีพในประเทศไทย จะต้องถูกควบคุมจากสภาวิศวกรตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ซึ่งเป็นการควบคุมด้านการประกอบวิชาชีพ เนื่องจากวิชาชีพวิศวกรโยธาวิศวกรเป็นอาชีพที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ซึ่งผู้ประกอบวิชาชีพ จะต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญ ความศรัทธาเชื่อมั่นในตัวผู้ประกอบวิชาชีพย่อมเป็นปัจจัยสำคัญ เพราะมีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น เท่ากับว่าบุคคลอื่นฝากชีวิตและทรัพย์สินไว้กับผู้ประกอบวิชาชีพ หากไม่มีการควบคุม ปล่อยให้บุคคลใดก็ได้มีสิทธิเสรีภาพโดยเสรีอดอ้างตนเองว่ามีความรู้ความสามารถในทางวิชาชีพ ปล่อยให้หิวอดอ้างได้ตามอำเภอใจ ไม่มีการควบคุม ย่อมเป็นการเสี่ยงต่อความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยทั่วไป และเป็นอันตรายต่อความศรัทธาความเชื่อมั่นในการปฏิบัติของผู้ประกอบวิชาชีพคนอื่น ๆ และยังมีเหตุผลด้านสาธารณสุขเพราะถือได้ว่าเป็นเหตุผลใหญ่ประการสำคัญที่รัฐจะต้องเข้ามาควบคุม ซึ่งวิศวกรโยธาจะถูกควบคุมการประกอบวิชาชีพด้านการกำหนดมาตรฐานความรู้ การศึกษา โดยจะต้องมีการกำหนดคุณวุฒิของผู้ประกอบวิชาชีพที่จะต้องจบการศึกษาด้านที่ให้การรับรอง และการทำงานของวิศวกรโยธาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอาคารทั้งขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ อาคารสาธารณะยังมีพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522

ควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาไว้ด้วย ทั้งการก่อสร้าง คัดแปลง เคลื่อนย้ายอาคาร รวมถึงการรื้อถอนด้วย แต่พระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ดังกล่าวเป็นการควบคุมการประกอบวิชาชีพทางด้านความรู้ความสามารถ ความมั่นคงแข็งแรง ของอาคารเพื่อความปลอดภัยของอาคารที่อาจจะสร้างความเสียหายให้กับบุคคลทั่วไปในบริเวณใกล้เคียง โดยเป็นการควบคุมเฉพาะตัววิศวกรที่แสดงตนว่าเป็นผู้ออกแบบ เป็นผู้คำนวณแบบ เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้างเท่านั้น แต่มิได้มีการควบคุมไปถึงบุคคลอื่นที่ใช้ จ้าง วาง หรือควบคุมผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบ และผู้ควบคุมงานก่อสร้างอีกชั้นหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของกิจการที่ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ลงทุนก่อสร้างอาคารหรือวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่มีได้เป็นผู้ที่แสดงตนว่าเป็นผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบ และผู้ควบคุมงาน แต่กลับสั่งการหรือมาทำหน้าที่แทนวิศวกรโยธาในการออกแบบ คำนวณแบบ และควบคุมการก่อสร้าง ที่ให้คำรับรองไว้ในแบบ แต่มิได้มีการควบคุมไปถึงบุคคลอื่นที่ใช้ จ้าง วาง หรือควบคุมผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบและผู้ควบคุมงานก่อสร้างอีกชั้นหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของกิจการที่ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง หรือผู้ลงทุนก่อสร้างอาคารหรือวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวที่มีได้เป็นผู้ที่แสดงตนว่าเป็นผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบ และผู้ควบคุมงาน แต่กลับสั่งการหรือมาทำหน้าที่แทนวิศวกรโยธาในการออกแบบ คำนวณแบบ และควบคุมการก่อสร้าง ที่ให้คำรับรองไว้ในแบบ

จากบทสรุปดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่าเมื่อมีการเปิดเสรีให้วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว เข้ามาทำงานในประเทศไทยได้ วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวและบุคคลที่เกี่ยวข้องก็ควรที่จะต้องถูกควบคุมด้วย ไม่ว่าจะเป็นอยู่ในฐานะที่เป็นผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบ หรือผู้ควบคุมการก่อสร้าง ดังนั้นบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาจึงควรได้รับการแก้ไข

4. ปัญหาความรับผิดชอบของวิศวกรโยธา การประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธาต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงาน ความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ อนามัยและทรัพย์สินของบุคคลอื่น โดยทำงานอย่างมีความรับผิดชอบ รอบคอบ ระมัดระวัง เป็นอย่างมาก หากเกิดความเสียหายย่อมส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ อนามัยและทรัพย์สินของบุคคลอื่น เมื่อเกิดปัญหาอุบัติเหตุจากการทำงาน วิศวกรโยธาผู้ออกแบบ ผู้คำนวณแบบ และผู้ควบคุมการก่อสร้าง ควรต้องมีความรับผิดชอบ แต่ไม่ใช่การนำหลักความรับผิดชอบทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้เพราะในบางกรณีอาจไม่สามารถนำหลักความรับผิดชอบดังกล่าวมาปรับใช้ได้ ควรนำหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดมาใช้บังคับเพราะวิศวกรโยธา เป็นผู้ประกอบวิชาชีพเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ การประกอบวิชาชีพต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ประกอบการโยธา ก็ควรต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย หากความเสียหายได้เกิดขึ้น โดยให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ประกอบการโยธา การนำหลักทั่วไปเกี่ยวกับภาระการ

พิสูจน์ทางแพ่งที่กำหนดว่าผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นมีหน้าที่พิสูจน์ มาใช้บังคับย่อมไม่เหมาะสม เนื่องจากบางครั้งผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่มีความรู้ความสามารถทางวิศวกร จึงไม่อาจพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายที่เกิดจากการประกอบวิชาชีพหรือไม่ นอกจากนั้นเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการประกอบวิชาชีพวิศวกร ก็ควรนำหลักการประกันภัยมาใช้บังคับกับการประกอบวิชาชีพวิศวกร โดยกำหนดให้ผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรต้องจัดทำประกันภัยไว้กับบริษัทรับประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะบริษัทรับประกันภัย

จากบทสรุปดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่าพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ควรกำหนดความรับผิดชอบของวิศวกร โยธาให้ชัดเจนว่ามีความรับผิดชอบด้านใดบ้าง และนอกจากความรับผิดชอบของวิศวกรโยธาแล้วบุคคลใดบ้างที่ควรต้องรับผิดชอบร่วมกับวิศวกรโยธา และจะต้องรับผิดชอบเพียงใดและควรจัดให้มีการทำประกันภัยเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น และเพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยที่สมควรกับทั้งเป็นการป้องปรามวิศวกรโยธาให้ประกอบวิชาชีพด้วยความระมัดระวังควรนำค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages) มาใช้บังคับเพื่อให้ศาลมีโอกาสกำหนดค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นเหนือค่าสินไหมทดแทนความเสียหายธรรมดา ที่กำหนดให้ผู้ละเมิดต้องชดเชยแก่ผู้เสียหายเพื่อตอบแทนความรุนแรงแห่งพฤติการณ์ของการกระทำละเมิดในการประกอบวิชาชีพ

ข้อเสนอแนะ

จากบทสรุปดังกล่าวผู้ศึกษาเห็นว่าเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบวิชาชีพวิศวกร โยธาภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียนให้สอดคล้องกับข้อตกลงการยอมรับร่วมกัน (MRAs) ควรมีการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายบางประการดังนี้

1. ปัญหาด้านการยอมรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา เพื่อให้กฎหมายภายในของประเทศไทยสอดคล้องกับข้อตกลงการยอมรับร่วมกัน (MRAs) เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรี จึงควรที่จะแก้ไขบทบัญญัติของพระราชบัญญัติสภาวิศวกร พ.ศ.2542 โดยกำหนดให้วิศวกรโยธาชาวต่างชาติสามารถที่จะสมัครเป็นสมาชิกสภาวิศวกรได้แม้จะไม่มีสัญชาติไทย และสามารถยื่นขอรับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรโยธาได้ และให้ได้รับการพิจารณาจัดลำดับชั้นของวิศวกรโยธาชาวต่างชาติตามมาตรฐานเดียวกับลำดับชั้นของวิศวกรโยธาชาวไทย โดยสามารถนำผลงานที่ผ่านมาในต่างประเทศ มาแสดงเพื่อขอเลื่อนลำดับชั้นจากภาคีสมาชิกเป็นสามัญสมาชิกและวุฒิสมาชิกตามลำดับได้ แต่ทั้งนี้เพื่อมิให้วิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว เข้ามาแย่งงาน

วิศวกรโยธาชาวไทยเกินสมควร สภาวิศวกรอาจกำหนดเงื่อนไขสำหรับใบอนุญาตของวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าวให้สามารถทำงานได้ในลักษณะที่เป็นงานก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ ที่มีการลงทุนจากเงินตราของนักลงทุนต่างประเทศเท่านั้น มิได้ให้ได้รับใบอนุญาตเป็นการทั่วไปก็ได้

2. ปัญหาการประกอบวิชาชีพของวิศวกร โยธาที่เป็นคนต่างด้าว เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตราเข้าประเทศและการทำงานในประเทศไทย ตามกรอบความตกลงการเปิดเสรีทางการค้าอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศควรแก้ไขข้อกำหนดในการตรวจลงตราของวิศวกร โยธาที่เป็นคนต่างด้าว โดยการเพิ่มลักษณะของการขออนุญาตตรวจลงตราให้มีหมวดหมู่สำหรับวิศวกร โยธาที่เป็นคนต่างด้าว และอาจรวมถึงแรงงานฝีมือในสาขาอื่น ๆ ที่ประสงค์จะเข้ามาประกอบวิชาชีพในประเทศไทย โดยอาจกำหนดเงื่อนไขในการขอรับการตรวจลงตราให้ได้รับสิทธิอยู่ในประเทศไทยได้ 1 ปี หากได้รับการอนุญาตเป็นสมาชิกของสภาวิศวกรและได้รับใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพวิศวกร โยธาจากสภาวิศวกร แทนการแสดงหลักฐานของนายจ้าง สำหรับกรรมการจัดงาน กระทรวงแรงงานก็ควรแก้ไขข้อกำหนดเพื่อออกใบอนุญาตทำงานให้วิศวกรชาวต่างชาติ เช่นเดียวกับกระทรวงการต่างประเทศ

3. ปัญหาในการควบคุมการประกอบวิชาชีพของวิศวกรโยธา เพื่อให้มีการควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกร โยธาอย่างครอบคลุมทั่วถึงไม่ว่าจะเป็นวิศวกร โยธาชาวไทยหรือวิศวกรโยธาที่เป็นคนต่างด้าว พระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 ควรควบคุมการประกอบวิชาชีพวิศวกรทุกด้านไม่แต่เฉพาะวิศวกร โยธาที่เซ็นต์รับรองในการทำงานเท่านั้น แต่ควบคุมไปถึงผู้ควบคุมการออกแบบ ผู้ควบคุมการคำนวณแบบและผู้ควบคุมงานทางด้านก่อสร้างที่แท้จริงอย่างเจ้าของธุรกิจรับออกแบบ คำนวณ หรือควบคุมการก่อสร้างหรือนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนและมีการก่อสร้างให้ต้องอยู่ในการควบคุม กำกับ ดูแล ด้วย

4. ปัญหาความรับผิดชอบของวิศวกร โยธา เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการประกอบวิชาชีพวิศวกร โยธา พระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ควรกำหนดความรับผิดชอบของวิศวกร โยธาผู้ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายอย่างชัดเจน ไม่ควรนำหลักทั่วไปในทางแพ่งและทางอาญา มาปรับใช้กับความรับผิดชอบของวิศวกร โยธา และควรบัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับวิศวกร โยธาที่ประกอบวิชาชีพด้วย โดยนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดและหลักการการพิสูจน์มาใช้บังคับกับวิศวกร โยธาและผู้ที่เกี่ยวข้อง และเพื่อเป็นการเยียวยาหรือสร้างหลักประกันให้กับผู้ที่จะต้องเสียหายจากการประกอบวิชาชีพของวิศวกร ควรนำหลักการประกันภัยเข้ามาบังคับใช้กับวิศวกรและผู้เกี่ยวข้อง โดยการประกันภัยดังกล่าวควรมีเงื่อนไขที่ครอบคลุมความเสียหายในทุก ๆ ด้าน และครอบคลุมความเสียหายเต็มจำนวนหรืออย่างน้อยก็ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายให้พอสมควร และควรนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาบังคับใช้กับกรณีความ

เสียหายที่เกิดขึ้นจากการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา โดยให้ศาลได้มีโอกาสกำหนดค่าเสียหายเชิง
ลงโทษได้ตามควรแก่พฤติการณ์แห่งความร้ายแรงโดยกำหนดว่าหากความเสียหายเกิดขึ้นจากการ
ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโยธา เมื่อปรากฏชัดว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาท
เลินเล่ออย่างร้ายแรงจากการประกอบวิชาชีพ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้วิศวกรโยธาและผู้ที่เกี่ยวข้องจ่าย
ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริงที่ศาลกำหนดได้
ตามที่เห็นสมควร แต่ไม่เกินสองเท่าของค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริง และหากมีค่าเสียหายที่เหลือก็
เปิดโอกาสให้สามารถใช้สิทธิทางศาลโดยการฟ้องบังคับบริษัทก่อสร้างให้รับผิดชอบได้

SPU CHONBURI