

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services) หรือ GATS เป็นผลส่วนหนึ่งที่เกิดจากการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยของแกตต์ (Multilateral Trade Negotiations - The Uruguay Round) ซึ่งเป็นการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบที่ 8 ของแกตต์ ซึ่งเป็นการเจรจารอบสุดท้ายก่อนการจัดตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) โดยที่แกตต์เป็นข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariff and Trade) หรือ GATT มีวัตถุประสงค์ที่จะลดหรือขจัดอุปสรรคทางการค้า การกีดกันการนำเข้า ทั้งกรณีที่เป็นอุปสรรคด้านภาษีศุลกากร (Tariff Barriers) และมาตรการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษี (Non Tariff Barriers) ซึ่งเป็นกรอบของกฎหมายเพื่อใช้ในการค้าระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความเสรีและเป็นธรรม

สำหรับการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยของแกตต์มีขึ้นที่เมือง Punta del Este ประเทศอุรุกวัย ในวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2529 และสิ้นสุดผลการเจรจาที่เมือง Marrakesh ประเทศมออคโค ในวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2536 ซึ่งการเจรจาอุรุกวัยนี้ได้มีการเพิ่มเรื่องการค้าบริการไว้ในการเจรจาด้วยโดยกำหนดให้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services) หรือ GATS เป็นส่วนหนึ่งของกรรมสารสุดท้าย (Final Act) แสดงผลการเจรจาที่ได้ในความตกลงมาราเกชจัดตั้ง WTO ขึ้นเป็นองค์การระหว่างประเทศ ดังนั้นข้อตกลง GATS จึงเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่มีเพื่อกำกับดูแลการค้าบริการให้มีความโปร่งใสและไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน

ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการจะประกอบไปด้วยส่วนต่างๆ ที่สำคัญ ดังนี้

1) กรอบความตกลง เป็นบทบัญญัติกำหนดหลักการพื้นฐานที่ประเทศสมาชิกมีพันธกรณีที่ต้องถือปฏิบัติเรียกว่า “ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ”

2) ตารางข้อผูกพันเฉพาะ เป็นการเสนอข้อผูกพันของประเทศสมาชิก WTO ในการเปิดตลาดบริการสาขาต่างๆ ระหว่างกันตามหลัก Market Access และการเสนอข้อผูกพันที่จะปฏิบัติ

ต่อบริการหรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของประเทศสมาชิก WTO อื่นๆ เช่นเดียวกับที่ปฏิบัติต่อบริการหรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของตนเองตามหลักการประติบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) รวมทั้งข้อผูกพันเพิ่มเติมอื่นๆ ถ้ามี (Additional Commitments)

3) ภาคผนวกและมติของคณะมนตรีการค้าบริการ (Annexes and Ministerial Decisions) เป็นการกำหนดรายละเอียดของบริการบางสาขาที่ต้องมีข้อกำหนดพิเศษเพิ่มเติมจากรอบของความตกลงที่แสดงถึงลักษณะเฉพาะของการค้าบริการในแต่ละสาขา (Sectoral Annex) เช่น ภาคผนวกว่าด้วยการบริการขนส่งทางอากาศ ภาคผนวกว่าด้วยการบริการทางการเงิน ภาคผนวกว่าด้วยการโทรคมนาคม และภาคผนวกว่าด้วยการเจรจาบริการขนส่งทางทะเล เป็นต้น รวมทั้งการขอยกเว้นจากหลักการประติบัติอย่างชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Annex on article II Exemptions) เนื่องจากแต่ละสาขาบริการมีรายละเอียดและลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป ไม่อาจที่จะปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกันได้หมด จึงมีการกำหนดไว้ในภาคผนวกดังกล่าว

จากการที่ประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงมาร์ราเกซจัดตั้งองค์การการค้าโลก เมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2537 พร้อมกับประเทศสมาชิกอื่นที่เข้าร่วมเจรจา และประเทศไทยได้ยื่นสัตยาบันสาร เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2537 เพื่อยอมรับความตกลงมาร์ราเกซจัดตั้งองค์การการค้าโลก ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลง GATS โดยมีหลักการพื้นฐานที่สำคัญในเรื่อง หลักการประติบัติอย่างชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation Treatment) หลักการประติบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) หลักความโปร่งใส (Transparency) หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ (Progressive Liberalization) และหลักการเข้าสู่ตลาด (Market Access) เป็นต้น

ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเปิดเสรีการค้าบริการให้แก่ประเทศสมาชิก WTO อื่นๆ รวมทั้งสิ้น 12 สาขาบริการ ได้แก่ บริการสาขาธุรกิจ (Business Services) สาขาบริการด้านคมนาคมสื่อสาร (Communication Services) สาขาบริการด้านการก่อสร้างและวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการก่อสร้าง (Construction and Related Engineering Services) สาขาบริการด้านการจัดจำหน่าย (Distribution Services) สาขาบริการด้านการศึกษา (Educational Services) สาขาบริการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Services) สาขาบริการด้านการเงิน (Financial Services) สาขาบริการด้านที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและบริการทางสังคม (Health Related and Social Services) สาขาบริการด้านการท่องเที่ยวและการเดินทางที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว (Tourism and Travel Related Services) สาขาบริการด้านการนันทนาการ วัฒนธรรม และ

การกีฬา (Recreational, Culture and Sporting Services) สาขาบริการด้านการขนส่ง (Transport Services) และสาขาบริการด้านอื่นๆ (Others Services)

บริการด้านการขนส่งถือได้ว่าเป็นบริการที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะการขนส่งเป็นบริการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ และมีส่วนสนับสนุนการผลิตของประเทศ ในปี พ.ศ. 2544 บริการขนส่งของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 345,263 ล้านบาท หรือคิดเป็น 6.7% ของ GDP โดยมูลค่าบริการดังกล่าวเป็นบริการขนส่งของภาคเอกชน 66% และบริการของรัฐ 33% ในภาพรวมการขนส่งมีอัตราการเติบโตตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งในช่วงปี พ.ศ. 2536 – พ.ศ. 2544 มีอัตราการเติบโต 8.5% ต่อปี โดยในปัจจุบันภาครัฐได้ใช้งบประมาณจำนวนมากในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทั้งทางบก น้ำ อากาศ รวมทั้งระบบที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อเกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค และจากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม พบว่า ในปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 519.9 ล้านตัน มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – พ.ศ. 2545 คิดเป็น 8.5% โดยการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งหรือมีส่วนคิดเป็น 88.5% ของการขนส่งสินค้าในประเทศทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2545 มีการขนส่งทางถนน 459.9 ล้านตัน รองลงมา คือ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 5.0% 4.8% และ 1.7% ของการขนส่งทั้งหมด ตามลำดับ ส่วนการขนส่งทางอากาศแทบไม่มีบทบาทในการขนส่งสินค้าภายในประเทศเลย โดยมีการขนส่งเกิดขึ้นเพียง 56,000 ตัน เท่านั้น<sup>1</sup>

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงการขนส่งทางทะเล จะเห็นได้ว่า มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เพราะเมื่อมีการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศเกิดขึ้น ย่อมต้องมีการปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญานั้น และเมื่อคู่สัญญาอยู่คนละประเทศกัน การปฏิบัติตามสัญญาจึงมีความจำเป็นต้องทำโดยผ่านธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการส่งมอบสินค้า ย่อมต้องใช้บริการขนส่งระหว่างประเทศเช่นกัน กล่าวคือ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของคู่สัญญาในการทำสัญญาซื้อขาย ย่อมต้องมีการขนส่งสินค้าที่ได้ตกลงซื้อขายกันไปยังจุดหมายปลายทางที่ได้ตกลงกันตามสัญญา ซึ่งคู่สัญญาส่วนใหญ่มักจะใช้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเล อันเป็นการขนส่งสินค้าที่นิยมและแพร่หลายมากที่สุด เพราะการขนส่งทางทะเลมีจุดเด่นที่สามารถจะขนส่งสินค้าเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางได้ทั่วโลกตราบเท่าที่จุดหมายมีอาณาเขตติดทะเล และเป็นที

<sup>1</sup> <http://www.dtn.moc.go.th/>

ทราบโดยทั่วกันอยู่แล้วว่าโลกของเรานั้นประกอบด้วยพื้นน้ำ 3 ใน 4 ส่วนของพื้นที่ทั้งหมดของโลก ซึ่งส่วนใหญ่ก็คือพื้นน้ำที่เป็นทะเล ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือเดินทะเลสามารถที่จะขนส่งไปได้แทบจะทั่วโลก นอกจากนี้ การขนส่งทางทะเลยังสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละปริมาณมาก เช่น ข้าวสาร น้ำตาล ยางพารา ทวาย หรือน้ำมัน เป็นต้น และยังสามารถขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ เช่น รถยนต์ หรือเครื่องจักรที่ใช้ในงานอุตสาหกรรมได้ อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมัน หรือค่าระวางการขนส่ง จะพบได้ว่า การให้บริการของเรือเดินทะเลมีค่าใช้จ่าย และค่าบริการที่ถูกลงกว่าการขนส่งโดยทางอื่นเป็นอย่างมาก

ในประการที่สำคัญ เมื่อพิจารณาถึงการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย จะพบได้ว่า สัดส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางอื่นนั้น การขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 90 ของสัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก และมากถึงกว่าร้อยละ 95 ของสัดส่วนของปริมาณสินค้านำเข้า และเมื่อพิจารณาถึงมูลค่าการขนส่งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่งแล้ว จะพบว่า สัดส่วนของมูลค่าการขนส่งสินค้าส่งออกทางทะเลมีมากถึงกว่าร้อยละ 65 ของการขนส่งสินค้าส่งออกทั้งหมด และสัดส่วนของมูลค่าสินค้านำเข้าก็มีมากถึงร้อยละ 67 ของการขนส่งสินค้านำเข้าทั้งหมดเช่นกัน<sup>2</sup>

นอกจากนี้ การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศยังก่อให้เกิดการประกอบกิจการให้บริการที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลอย่างอื่นตามมามากมาย ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจการให้บริการท่าเรือ คู่ต่อเรือหรือซ่อมเรือ บริการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ ตัวแทนเรือ การรับประกันภัยทางทะเล และการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่าล้วนแต่เป็นธุรกิจที่สร้างงานและรายได้ให้แก่ประเทศเป็นอย่างมาก

ด้วยเหตุทั้งหลายที่กล่าวมาข้างต้น จึงสะท้อนได้ว่า การให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และประเทศไทยจึงให้ความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยการจัดทำข้อผูกพันเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะภายใต้ข้อตกลง GATS ขึ้น

ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลตามข้อตกลง GATS โดยอาศัยกฎหมายภายในเป็นฐานในการรองรับการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล ทั้งนี้ ในการศึกษาผู้เขียนจะทำการศึกษาลักษณะพื้นฐานที่สำคัญของข้อตกลง

---

<sup>2</sup> ข้อมูลอ้างอิงจากกองวิจัยและวางแผน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม

GATS และพิจารณาข้อผูกพันที่ประเทศไทยได้ผูกพันไว้ตามตารางข้อผูกพันเฉพาะ ตลอดจนพิจารณาถึงกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการเปิดตลาดบริการและกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล เพื่อนำมาวิเคราะห์ว่าพันธกรณีในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีความขัดแย้งกับบทบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศไทยหรือไม่ อย่างไร และที่สำคัญประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งสินค้าทางทะเลหรือไม่ อย่างไร

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาถึงความเป็นมาของการจัดทำความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการข้อผูกพันทางกฎหมายในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลตามข้อตกลง GATS

2. ศึกษาและวิเคราะห์ถึงพันธกรณีของประเทศไทยในการเปิดเสรีด้านการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล ทั้งในส่วนของพันธกรณีตามหลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการ ได้แก่ หลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ หลักความโปร่งใส หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ และหลักการเข้าสู่ตลาด เป็นต้น และในส่วนของพันธกรณีตามตารางข้อผูกพันเฉพาะที่ประเทศไทยได้ยื่นไว้ต่อ WTO

3. ศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลทางกฎหมายของการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลภายใต้กฎหมายไทย ทั้งในส่วนที่เป็นกฎเกณฑ์การเข้าสู่ตลาดในการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลของไทยและกฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางทะเล ตลอดจนข้อจำกัดและอุปสรรคในการประกอบกิจการขนส่งทางทะเลของไทย

4. ศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลกระทบ ตลอดจนข้อดี และข้อเสียของการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลของประเทศไทย เพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมของประเทศไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล ตลอดจนแนวทางการพัฒนากิจการบริการขนส่งทางทะเลในมุมมองทางกฎหมายของการเปิดเสรีการค้าบริการ

### 3. ขอบเขตการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษถึงความจำเป็นมาของการจัดทำความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ หลักการทางกฎหมายภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการที่สำคัญ ข้อผูกพันและพันธกรณีของประเทศไทยในส่วนของ การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล ทั้งพันธกรณีทั่วไปตามหลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการ และพันธกรณีตามตาราง ข้อผูกพันเฉพาะของประเทศไทยในสาขาการขนส่งทางทะเล โดยจะทำการศึกษาเฉพาะการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนกฎหมายไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับ การเปิดเสรีการค้าบริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งในส่วนที่เป็นกฎเกณฑ์การเข้าสู่ตลาดในการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลของไทยและกฎเกณฑ์ทางกฎหมายของไทยที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางทะเล และโดยเหตุที่โดยสภาพของข้อตกลง GATS เป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่มีเพื่อกำกับการค้าบริการให้มีความโปร่งใสและไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน จึงมีลักษณะเป็นข้อตกลงที่กำหนดถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมาชิก WTO ในการปฏิบัติต่อ เอกชนของประเทศสมาชิกอื่น ด้วยเหตุนี้ ในการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายภายในของไทย ที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางทะเล ผู้เขียนจึงมุ่งศึกษากฎหมายพาณิชย์ในด้านมหาชนที่กำหนดถึงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเอกชนในการควบคุม กำกับดูแล และการอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลในประเทศไทยเป็นสำคัญ เช่น การจดทะเบียนเรือ สัญชาติของเรือ ตลอดจนการควบคุมและส่งเสริมกิจการพาณิชย์ เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อนำมาพิจารณาถึงผลกระทบทางกฎหมายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อตกลง GATS ตลอดจนข้อดี และข้อเสียของการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลของประเทศไทย

### 4. วิธีวิจัยศึกษา

ศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการศึกษาจากหนังสือ ตำรา บทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย รวมทั้งวารสาร ที่ปรากฏในรูปของเอกสาร และในรูปของสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

## 5. เค้าโครงการศึกษาวิจัย

บทที่ 1 ศึกษาถึงความเป็นมาและพื้นฐานของปัญหา ขอบเขตและวิธีวิจัยศึกษา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ตลอดจนเค้าโครงการศึกษา

บทที่ 2 ศึกษาถึงวิวัฒนาการทางกฎหมายของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการกับการเจรจาการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล โดยจะทำการศึกษาที่มาและผลของการเจรจา ตั้งแต่การเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบบรูกรวยที่เป็นผลในการจัดตั้งองค์การการค้าโลก ต่อเนื่องจนถึงการเจรจาการค้าพหุภาคีรอบโดฮา ซึ่งจะเน้นศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล และข้อผูกพันทางกฎหมายในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลทั้งในขอบเขต รูปแบบของบริการสาขาขนส่งทางทะเลตามข้อตกลง GATS ตลอดจนข้อเรียกร้องและข้อเสนอในการเจรจาการค้าบริการ

บทที่ 3 ศึกษาและวิเคราะห์ถึงพันธกรณีของไทยที่เกิดขึ้นจากความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล โดยแบ่งการศึกษาออกเป็นพันธกรณีทั่วไปตามข้อตกลง GATS และส่วนที่เป็นพันธกรณีตามตารางข้อผูกพันเฉพาะของประเทศไทยในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลในการเข้าสู่ตลาดและการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ ตลอดจนข้อยกเว้นของการปฏิบัติตามข้อผูกพันที่ได้ให้ไว้ต่อองค์การการค้าโลก

บทที่ 4 ศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลทางกฎหมายจากการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลภายใต้กฎหมายภายในของประเทศไทย โดยจะศึกษาถึงลักษณะกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศเพื่อให้เข้าใจถึงภาพรวมของการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล อันนำมาสู่การพิจารณากฎหมายภายในของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ทั้งกฎเกณฑ์การเข้าสู่ตลาดในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวต่อธุรกิจการขนส่งทางทะเล และกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งทางทะเล โดยจะจำแนกออกตามบริการที่ประเทศไทยได้ผูกพันไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ ได้แก่ บริการขนส่งคนโดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ บริการลากจูงระหว่างประเทศ บริการรับน้ำเสียจากเรือ บริการ Port Captain บริการตรวจสภาพเรือ และบริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงผลกระทบทางกฎหมายภายในต่อการประกอบกิจการขนส่งทางทะเลว่าจะส่งผลอย่างไรต่อพันธกรณีภายใต้ข้อตกลง GATS และมีลักษณะจำกัดหรือเป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีทางการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเลของประเทศไทยอย่างไร

ท้ายที่สุด ผู้เขียนจะกล่าวถึงบทสรุป และนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมของประเทศไทย ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางทะเล ตลอดจนแนวทางการพัฒนากิจการบริการขนส่งทางทะเลในมุมมองทางกฎหมายของการเปิดเสรีการค้าบริการ