



บทสรุปและเสนอแนะ

บทสรุป

แนวคิดเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีบทบาทมากที่สุดในโลก และการเจรจาอบอุรุกวัยที่เพิ่งจบลงไปนั้น ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ใหม่เพิ่มขึ้นจากเรื่องของการเก็บภาษีศุลกากรซึ่งหนึ่งในบรรดากฎเกณฑ์ใหม่ดังกล่าวได้แก่ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ความตกลงดังกล่าวกำหนดให้ประเทศสมาชิกมีพันธะหน้าที่ที่จะต้องสร้างระบบการค้าบริการของตนให้เป็นไปโดยเสรี ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ของหลักการค้าเสรีด้านการให้บริการในสาขาต่าง ๆ ของประเทศสมาชิคนั้น หลักสำคัญของการค้าบริการโดยเสรีที่วินิจฉัยแล้วว่ามีผลกระทบต่อ การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้อ่อนนุเคราะห์ยิ่ง หลักความโปร่งใส หลักการผูกขาด หลักเรื่องกฎระเบียบภายใน หลักเรื่องการจัดซื้อจัดจ้างโดยรัฐ หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ การเข้าสู่ตลาดและการเปิดเสรีโดยลำดับ จากหลักดังกล่าวนี้เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบต่อบริการขนส่งทางทะเลและกฎหมายไทยที่ควบคุมการประกอบการค้าบริการนี้จะพบว่าหลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้อ่อนนุเคราะห์ยิ่งหรือ MFN นั้น มีผลต่อบริการขนส่งทางทะเลในลักษณะที่ผู้ประกอบการชาติต่าง ๆ จะต้องได้รับการปฏิบัติจากประเทศสมาชิกโดยเท่าเทียมกัน เสมอภาคกัน ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาประกอบการในรูปแบบของการจัดตั้งองค์กรธุรกิจ เข้ามารับขนส่งสินค้าและการเสียหายที่จัดเก็บภายในรัฐนั้น จากหลัก MFN นี้ ตามกฎหมายภายในของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการเป็นผู้ขนส่งทางทะเลยังไม่มีกฎหมายภายในที่ควบคุมธุรกิจประเภทนี้โดยตรงเท่ากับเป็นการเปิดเสรีแก่บุคคลต่างชาติที่จะเข้ามาทำธุรกิจด้านนี้ในประเทศไทย แต่จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมประเภทนี้อยู่หลายเรื่อง โดยในเรื่องแรกจะเป็นการบรรทุกขนของที่เป็นไปเพื่อกิจการของรัฐ ซึ่งกรณีนี้ผู้ประกอบการต่างชาติจะถูกกีดกันการมีส่วนร่วมจากการแข่งขันการประกอบการภายในตลาดของรัฐนั้น ทำให้การเข้าสู่ตลาดในส่วนนี้เป็นอันไร้ผลและผู้ประกอบการจะอยู่ในฐานะที่ไม่เท่าเทียมกับคนชาติของรัฐนั้นในการแข่งขันประกอบการนี้อีกด้วย แต่อย่างไรก็ตามการกระทำของรัฐดังกล่าวมานี้จะได้รับการยกเว้นจากการที่ต้องปฏิบัติตามหลัก MFN NT และ Market Access ตามข้อบทเรื่อง Government Procurement ของข้อตกลง GATS

อนึ่งการประกอบการค้าบริการขนส่งทางทะเลภายในประเทศไทยนี้ผู้ประกอบการจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย ซึ่งการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับธุรกรรมนี้จะแตกต่างกันไปในระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการต่างด้าว และระหว่างผู้ประกอบการต่างด้าวกับผู้ประกอบการต่างด้าวด้วยกัน ซึ่งประเทศไทยให้การปฏิบัติในลักษณะของการเลือกปฏิบัติอันถือได้ว่าขัดกับหลัก MFN ของข้อตกลง GATS นอกจากนี้แล้ว การประกอบการขนส่งทางทะเลยังมีเรื่องของ การแบ่งปันการรับขนส่งสินค้าตามที่ประเทศไทยมีความตกลงระหว่างประเทศไว้กับประเทศจีน เวียดนาม และสหรัฐ อันถือได้ว่าเป็นการขัดกับหลัก MFN ตามข้อบทของ GATS ดังกล่าวมาแล้วด้วย

สำหรับหลักประการถัดมาอันได้แก่หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและการเข้าสู่ตลาดในหลักดังกล่าวนี้ มีผลต่อบริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องโดยผู้ประกอบการค้าบริการดังกล่าวจะได้รับการปฏิบัติในเรื่องของการประกอบธุรกิจบริการนี้จากรัฐสมาชิกโดยเท่าเทียมกับคนชาติของรัฐสมาชิกนั้น ทั้งนี้ หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติจะมีผลต่อเมื่อรัฐสมาชิกนั้นได้เปิดตลาดบริการนี้ของตนแล้ว และการเปิดตลาดจะต้องไม่มีข้อจำกัดหรือเงื่อนไขที่เกี่ยวกับจำนวนของบริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนเงินลงทุน รูปแบบตัวตนทางกฎหมายของการให้บริการประเภทนี้ จากหลักเกณฑ์ที่มีผลต่อบริการประเภทดังกล่าวเมื่อพิจารณาถึงบริการที่อยู่ภายใต้กฎหมายไทย จะเห็นว่าการประกอบการขนส่งทางทะเลโดยใช้เรือไทย ผู้ประกอบการจะต้องขอจดทะเบียนเรือไทยต่อกรมเจ้าท่าในการจดทะเบียนดังกล่าวจะต้องมีผู้ถือหุ้นเป็นคนสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 51% ถ้าประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศ แต่ถ้าเดินเรือในน่านน้ำไทยจะต้องมีผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 70% ขึ้นไป จะเห็นว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยกฎหมายฉบับนี้ถือว่าขัดกับหลักเรื่อง NT ของข้อตกลง GATS ส่วนการประกอบการในน่านน้ำไทย ผู้ประกอบการจะถูกห้ามโดย ปว. 281 เพราะถือเป็นธุรกิจที่สงวนไว้ให้คนชาติ แต่ถ้าผู้ประกอบการต่างด้าวประสงค์จะประกอบการประเภทนี้ก็ต้องร่วมทุนกับคนชาติของไทยซึ่งก็จะถูกจำกัดในเรื่องของเงินลงทุนไม่เกิน 49% ฉะนั้น จะเห็นได้ว่าหลักกฎหมายของไทยนี้ขัดกับหลัก NT และ Market Access ดังกล่าวด้วยเช่นกัน

บริการต่อมาที่เกิดขึ้นภายหลังจากเมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้วหรือก่อนเรือออกจากท่า คือ การให้บริการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือ ซึ่งบริการดังกล่าวจะเป็นงานของกรรมกรและเป็นงานที่ต้องห้ามสำหรับคนต่างด้าวด้วย จึงถือได้ว่าข้อห้ามในส่วนนี้ขัดกับหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติของข้อตกลง GATS เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าเกิดขึ้น บริการที่เก็บสินค้าก็จะต้องเกิดขึ้นตามมาด้วย ซึ่งได้แก่ คลังสินค้า นั่นเอง การประกอบการคลังสินค้านี้กรณีที่เป็นคลังสินค้าที่จัดทำบนผู้ประกอบการจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นต่างชาติได้ไม่เกิน 40% ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของคลังสินค้า ตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนดตาม พรบ.ศุลกากร จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวขัด

กับหลักการเข้าสู่ตลาดที่ห้ามไม่ให้มีข้อจำกัดในเรื่องของสัดส่วนการลงทุน บริการต่อเนื่องอีกประเภทหนึ่งที่เป็นกรให้บริการด้วยพิธีการศุลกากร โดยลักษณะของการประกอบการจะมีลักษณะเป็นนายหน้าซึ่งการเป็นนายหน้าถือเป็นอาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำตาม ปว. 281 อันจะถือได้ว่าเป็นการขัดต่อหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติของข้อตกลง GATS ส่วนกรให้บริการจัดการเกี่ยวกับเรือก็เช่นเดียวกันเป็นบริการที่อยู่ภายใต้ ปว. 281 บัญชี ค. ซึ่งผู้ประกอบการต่างด้าวต้องขออนุญาตก่อนจึงประกอบการได้ ฉะนั้น บริการประเภทนี้จึงไม่ขัดต่อหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติของข้อตกลง GATS นอกจากนี้ที่กล่าวมาแล้วยังมีบริการอีก 2 ประเภท ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกรรมทางขนส่งทางทะเล นั่นคือ การให้บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ และบริการอู่ต่อเรือ และซ่อมบำรุงรักษาเรือ โดยบริการรับน้ำสกปรกจากเรือนี้ผู้ประกอบการที่เข้ามาให้บริการด้วยเรือสัญชาติต่างด้าว การดำเนินการต้องอยู่ภายใต้ ปว. 281 โดยผู้ประกอบการต้องขออนุญาตก่อนดำเนินการเหมือนเช่นบริการจัดการเกี่ยวกับเรือ ซึ่งถือว่าไม่เป็นการขัดต่อหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติของข้อตกลง GATS ส่วนบริการอู่ต่อเรือนั้นไม่มีกฎหมายใด ๆ ห้ามคนต่างด้าวกระทำการในอาชีพนี้ เพราะถือว่างานต่อเรือเป็นงานลักษณะรับจ้างทำของไม่ใช่กรให้บริการตาม ปว. 281 ฉะนั้นจึงเป็นการเปิดเสรีตามข้อตกลง GATS แต่กรซ่อมเรือในส่วนที่เป็นเครื่องจักร เว้นแต่ตัวเรือถือว่าเป็นกรให้บริการตาม ปว. 281 บัญชี ค. ซึ่งผู้ประกอบการต่างด้าวจะกระทำการได้ก็จะต้องขออนุญาตก่อน ซึ่งก็ไม่ถือได้ว่าเป็นการขัดต่อหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติของข้อตกลง GATS

นอกเหนือจากหลัก MFN, Market Access, National Treatment ตามที่กล่าวมาแล้ว ยังมีหลักที่สำคัญอันเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หลักการผูกขาดหรือ Monopolies โดยหลักการนี้ประสงค์ให้รัฐสมาชิกที่ทำการผูกขาดหรือให้สัมปทานการผูกขาดให้แก่ผู้ประกอบการรายใดแล้ว ผู้ประกอบการหรือรัฐสมาชิกนั้นจะต้องไม่ทำการที่จะเป็นการเลือกปฏิบัติในระหว่างผู้ขอรับบริการด้วยกัน สำหรับบริการดังกล่าวนี้ ได้แก่ บริการท่าเรือ กล่าวคือ เมื่อเรือเดินทะเลแล่นเข้ามายังน่านน้ำภายในของไทยเพื่อเทียบท่าขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ จึงจำเป็นต้องมีบริการท่าเรือไว้เพื่อคอยอำนวยความสะดวก ฉะนั้น การให้บริการท่าเรือในปัจจุบันแม้จะผูกขาดโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่บังคับให้เรือทุกลำที่เข้ามาต้องเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพก่อน ตาม พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้น แต่กรผูกขาดไม่ถือเป็นการเด็ดขาดเพราะถ้าท่าเรือกรุงเทพไม่ว่างเรือที่เข้ามาสามารถไปเทียบยังท่าอื่นได้ ซึ่งกรณีดังกล่าวทำให้เกิดกรให้บริการของท่าเรือเอกชนโดยผู้ประกอบการจะต้องทำการขออนุญาตก่อนการประกอบการ ทั้งนี้ อยู่ภายใต้การควบคุมของ ปว. 58 ไทยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องขออนุญาต และ พรบ. การพาณิชย์นาวีที่กำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องมาขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการพาณิชย์นาวี ในกรณีนี้จะเข้าหลัก Domestic Regulation ซึ่งกำหนดเรื่อง

การจดทะเบียน การขออนุญาต จะต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบโดยไม่ชักช้า และในกรณีของไทยการแจ้งดังกล่าวก็กระทำภายในเวลาอันสมควรซึ่งถือได้ว่าไม่ขัดกับหลัก Domestic Regulation บริการนำร่อง เป็นอีกบริการหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล โดยบริการดังกล่าวเป็นบริการที่ผูกขาดโดยกรมเจ้าท่า ตาม พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งไม่ถือเป็นการขัดต่อหลัก Monopolies ของข้อตกลง GATS เพราะการกระทำของประเทศไม่ได้เลือกปฏิบัติ แต่ยังมีอีกบริการหนึ่ง คือ การตรวจเรือซึ่งเป็นบริการที่ผูกขาดโดยกรมเจ้าท่าดังกล่าวเช่นกัน แต่การตรวจเรือนี้กรมเจ้าท่ายอมรับเพียง 6 สถาบันตรวจเรือต่างประเทศให้เป็นผู้ตรวจเรือไทยได้ ซึ่งการกระทำเช่นนี้ถือเป็นการเลือกปฏิบัติอันเป็นการขัดต่อหลักการผูกขาดของข้อตกลง GATS

อย่างไรก็ตามทางด้านของประเทศไทยเอง ในขณะนี้การเปิดเสรีด้านพาณิชย์นาวียังไม่ได้เปิดทั้งหมดทุกประเภทของบริการที่เกี่ยวข้องกับรัฐธรรมนูญ แต่ในอนาคตถ้าประเทศไทยมีความจำเป็นเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแล้วจะต้องเปิดเสรีในด้านนี้มากขึ้นก็จะต้องดำเนินการแก้ไขกฎหมายอีกหลายฉบับให้มีความสอดคล้องกับหลักการในข้อตกลง GATS อาทิเช่น กฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือไทยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยการแก้ไขนี้จะกระทำเฉพาะข้อบทกฎหมายที่ยังไม่ต้องตรงกับหลักการของ GATS เท่านั้น

ข้อเสนอแนะ

นับแต่ที่ประเทศไทยได้ลงนามรับรองในกรมสารสุตท้าย โดยเฉพาะเรื่องการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเล ประเทศไทยจำเป็นต้องทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดว่าจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอย่างไรหรือไม่เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการของ GATS เมื่อประเทศไทยมีความจำเป็นเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ที่จะต้องเปิดเสรีในสาขาการขนส่งทางทะเลอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่สอดคล้องกับหลักการของ GATS และมีความจำเป็นจะต้องปรับปรุงแก้ไข ถ้าต้องการเปิดเสรีมากขึ้นมีดังนี้

ผลของข้อตกลง GATS ที่กระทบต่อกฎหมายไทยและความตกลงระหว่างประเทศของไทยที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง

ข้อบทของ GATS ที่มีผลกระทบ	กฎหมายไทยและความตกลงระหว่างประเทศที่ได้รับผลกระทบจากข้อตกลง GATS	ประเภทบริการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมายไทย
1. หลัก MFN	1) ปว. 281 ข้อ 2 2) ประมวลรัษฎากร ม. 80/1 (3) พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 238) ม. 4 (2) 3) ข้อตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งทางทะเลระหว่างไทยกับจีน ม. 5 ม. 14 และ ม. 15 4) ข้อตกลงระหว่างประเทศว่าด้วย การเดินเรือทางพาณิชย์ระหว่างไทยกับเวียดนาม ม. 4 และ ม. 11 5) สนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหรัฐ พ.ศ. 2521 ข้อ 4 และข้อ 10	1) ขนส่งทางทะเล
2) หลัก NT/Market Access	1) ปว. 281 ข้อ 3 และ บัญชี ก. ข. และ ค. 2) พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 ม. 7 และ ม. 7 ทวิ 3) พรบ. การทำงานของคนต่างด้าวและพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 ม. 4 (1)	1) ขนส่งทางทะเล 2) ขนส่งภายในน่านน้ำอาณาเขต 3) ผู้รับจัดการขนส่งทางทะเล 4) บริการพิธีการศุลกากร 5) คลังสินค้า 6) กรรมการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ 7) บริการซ่อมบำรุงรักษาเรือ (ในส่วนที่เป็นเครื่องจักร) 8) รับน้ำสกปรกจากเรือ

ข้อบทของ GATS ที่มีผลกระทบ	กฎหมายไทยและความตกลงระหว่างประเทศที่ได้รับผลกระทบจากข้อตกลง GATS	ประเภทบริการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมายไทย
	4) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 32/2534 5) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 15/2534	
3) หลัก Monopolies	1) พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ม. 38 และ ม.162 2) กฎหมายเศรษฐกิจว่าด้วยการนำร่องออกตามความใน ม.4 แห่ง พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ข้อ 62 หมวด 7	1) ขนส่งทางทะเล 2) นำร่อง 3) ตรวจเรือ
4. หลัก Transparency	1) ปว. 58	1) ท่าเรือ

1) ปว. 281

การควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ตาม ปว. 281 ถ้าจะให้สอดคล้องกับหลักการของ GATS ในเรื่องการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ และการเข้าสู่ตลาดจะต้องยกเลิกการห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจหรือจะต้องขออนุญาตตามบัญชี ก บัญชี ข และบัญชี ค รวมทั้งสัดส่วนการร่วมทุน ควรแก้ไขให้การร่วมลงทุนระหว่างคนไทยกับคนต่างด้าวมีความเสมอภาคและเท่าเทียมกัน เพื่อให้ไม่เกิดการเลือกปฏิบัติระหว่างคนชาติและคนต่างด้าว

2) พรบ. เรือไทย พ.ศ. 2481

การเป็นเจ้าของเรือไทยโดยคนต่างชาตินั้นยังมีเงื่อนไขที่ให้นักชาติได้เปรียบกว่าคือ เรื่องของสัดส่วนการลงทุนกรณีเป็นนิติบุคคล หรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยกรณีบุคคลธรรมดา ซึ่งยังถือว่ากฎหมายฉบับนี้ยังไม่สอดคล้องกับหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติและหลักการเข้าสู่ตลาดควรที่จะต้องแก้ไขในเรื่องสัดส่วนการร่วมทุน โดยให้คนต่างชาติดลงทุนได้เท่าคนชาติหรือลงทุนได้โดยเสรี ซึ่งจะต้องทำการยกเลิกเงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือไทยที่ผู้จดทะเบียนจะต้องมีสัญชาติไทยทั้งนิติบุคคลและบุคคลธรรมดา

3) พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

การกำหนดให้เรือทุกลำที่เข้ามาในน่านน้ำอาณาเขตของไทยจะต้องเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพก่อนตาม ม. 38 ของพรบ. ฉบับนี้ถือว่าเป็นการผูกขาดโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยอันจะกระทบถึงการประกอบการท่าเรือของเอกชนซึ่งไม่เป็นที่พอใจให้มีการเข้ามาลงทุนประกอบการท่าเรือ เพราะเรือเดินทะเลที่เข้ามาในประเทศไทยไม่อาจจะเลือกท่าเรือเพื่อจอดและขนถ่ายสินค้าได้ ถ้าท่าเรือกรุงเทพยังอยู่ในวิสัยที่จะให้เรื่อนั้นจอดเทียบได้ ซึ่งในความเป็นจริงขณะนี้ท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดมาก มีขนาดเล็ก สิ่งอำนวยความสะดวกก็ไม่เพียงพอ การขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือใช้เวลานานมากเกินความจำเป็น ฉะนั้นความในมาตรา 38 ควรที่จะยกเลิกโดยเปิดเสรีให้เรือทุกลำที่เข้ามาในน่านน้ำอาณาเขตไทยสามารถเลือกท่าเรือที่จะเข้าเทียบท่าได้ตามความเหมาะสมและความสะดวกของผู้ประกอบการเอง

การนำร่องยังเป็นบริการประเภทหนึ่งที่รัฐยังสงวนไว้ สำหรับคนชาติเท่านั้นยังไม่ได้เปิดเสรีทั้งนี้ตาม ข้อ 62 หมวด 7 แห่งกฎกระทรวงเศรษฐกิจว่าด้วยการนำร่อง ออกตามความในม. 4 แห่งพรบ. ฉบับนี้ การให้บริการดังกล่าวนี้ซึ่งถือเป็นการผูกขาดแต่ผู้เดียวโดยรัฐยังไม่เป็นการขัดกับหลักการของ GATS เพราะตามข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการนั้นให้รัฐสมาชิกมีการผูกขาดได้ เพียงแต่จะต้องไม่เป็นการขัดกับหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้อ่อนนุเคราะห์ยิ่งเท่านั้น แต่ถ้าประเทศไทยจะทำการเปิดเสรีบริการประเภทนี้แก่คนต่างชาติจะต้องทำการยกเลิกความในข้อดังกล่าวนี้เสีย

นอกจากนี้แล้ว การตรวจเรือก็ยังคงเป็นอีกบริการหนึ่งที่ยังคงสงวนไว้เป็นของรัฐ แต่ก็อาจจะมีการอนุญาตให้สมาคมจัดขึ้นเรือบางรายที่กรมเจ้าท่ากำหนดไว้ทำการตรวจเรือได้ ซึ่งกรณีอย่างนี้ถือได้ว่าเป็นการเลือกปฏิบัติโดยให้เฉพาะบางรายเท่านั้นที่จะขออนุญาตทำการตรวจเรือได้ อันเป็นการไม่สอดคล้องกับหลักการไม่เลือกปฏิบัติของการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้อ่อนนุเคราะห์ยิ่ง ดังนั้นควรที่จะเปิดเป็นการทั่วไปโดยใครก็ตามมีสิทธิขออนุญาตตรวจเรือ ถ้าบุคคลนั้นมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขที่ทางรัฐบาลวางไว้ และการพิจารณาอนุญาตก็เป็นไปตามคุณสมบัติที่จะต้องกำหนดไว้อย่างชัดเจน

4) พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 และพระราชกฤษฎีกา

กำหนดงานในอาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522

ในรัฐธรรมนูญของการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลยังมีบริการประเภทหนึ่ง คือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือซึ่งบริการประเภทนี้จะเป็นบริการที่ใช้แรงงานเป็นหลัก กล่าวคือ เป็นงานของกรรมกรท่าเรือนั่นเอง การให้บริการนี้จะเป็อาชีพหนึ่งที่สงวนไว้สำหรับ

คนชาติโดยคนต่างด้าวไม่สามารถจะประกอบอาชีพนี้ได้ เมื่อพิจารณาจากข้อตกลงของ GATS เรื่องหลัก National Treatment และ Market Acces แล้ว จะเห็นว่าอาชีพนี้ยังคงปิดสำหรับคนต่างด้าว ดังนั้น หากประเทศไทยประสงค์จะเปิดตลาดบริการประเภทนี้จะต้องแก้ไขหรือยกเลิกความในพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 และพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 ที่ห้ามคนต่างด้าวทำ

5) ประกาศกรมศุลกากรที่ 15/2534 และ 32/2534

การจัดตั้งคลังสินค้าเป็นบริการประเภทหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมขนส่งทางทะเล ซึ่งผู้ประกอบการที่ประสงค์จะจัดตั้งคลังสินค้าประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับบรรจุหรือแบ่งบรรจุของเพื่อการส่งออก และคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเก็บวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิตจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดตามประกาศที่ 15/2534 และ 32/2534 โดยคุณสมบัติประการหนึ่งก็คือว่าขัดกับหลักการเข้าสู่ตลาดและการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ นั่นคือ การกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวที่น้อยกว่าคนไทย ดังนั้นแล้วการเปิดเสรีบริการประเภทนี้ตามข้อตกลง GATS จะต้องทำการยกเลิกเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นดังกล่าว

6) ปว. 58

ผู้ประกอบการกิจการทำเรือจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ตาม ปว. 58 ซึ่งถือว่ากิจการทำเรือเป็น กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน และการอนุญาตนี้ตามความในข้อ 7 แห่งกฎหมายฉบับนี้ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาอย่างใดก็ได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งความในข้อ 4 (3) แห่งประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือซึ่งเป็น กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 กำหนดไว้ว่าผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการทำเรือต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด จากหลักกฎหมายดังกล่าวนี้การกำหนดเงื่อนไขทั้ง 2 กรณีเป็นการให้อำนาจแก่รัฐมนตรีในการใช้ดุลพินิจกำหนดเงื่อนไข ซึ่งกรณีดังกล่าวไม่มีความแน่ชัดทำให้ผู้ขออนุญาตประกอบการไม่อาจทราบได้ว่าเงื่อนไขอะไรบ้างที่ตนจะต้องถูกผูกพันให้ปฏิบัติตามและเป็นเงื่อนไขที่เหมาะสมสมควรแก่การหรือไม่ จึงถือว่าเป็นข้อบัญญัติของกฎหมายที่ไม่มีความโปร่งใสและไม่สอดคล้องกับหลักการของข้อตกลง GATS ในหลักเรื่องความโปร่งใส ดังนั้นถ้าจะแก้ไขกฎหมายนี้แล้วจะต้องกำหนดให้ชัดเจนถึงเงื่อนไขอะไรบ้างที่รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดได้

7) ประมวลรัษฎากร

รายได้จากการตลาด และการขายบริการขนส่งทางทะเลของผู้ขายบริการจากประเทศสมาชิกข้อตกลง GATS อาจต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 หรือร้อยละศูนย์ หรือได้รับการยกเว้นแล้วแต่กรณี โดยใช้หลักต่างตอบแทนระหว่างประเทศตามประมวลรัษฎากรในขณะนี้ ถึงแม้จะได้มีการยื่นขอยกเว้นหลัก MFN ไว้แล้ว เมื่อหมดระยะเวลาการขอยกเว้น ก็จะทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกับหลักการของข้อตกลง GATS ขึ้นมาทันที ฉะนั้นเมื่อจำเป็นต้องแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนนี้ ก็ควรจะใช้อัตราเดียวคือ เก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละศูนย์ เหมือนกันกับคนชาติซึ่งกรณีนี้ก็จะไม่ขัดต่อข้อตกลง GATS แต่อย่างไรก็ตามการแก้ไขในส่วนนี้ควรจะต้องดูท่าทีของประเทศสมาชิกแห่งข้อตกลง GATS อื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้เพื่อความไม่เสียเปรียบทางเศรษฐกิจ ประเทศอื่นก็ควรปฏิบัติในเรื่องนี้เป็นอย่างเดียวกันกับประเทศไทยด้วย

8) ข้อตกลงระหว่างประเทศ

ประเทศไทยได้ทำข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลกับ สหรัฐ จีน และ เวียดนาม ไว้ซึ่งประเทศไทยได้ขอยกเว้นจากหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่งของข้อตกลง GATS ไว้แล้วเป็นเวลา 10 ปีก็ตาม แต่เมื่อหมดระยะเวลานั้นแล้ว ประเทศไทยจะต้องการปฏิบัติในเรื่องของสิทธิการขนส่งดังกล่าวนี้แก่ทุกประเทศภาคีสมาชิกโดยเท่าเทียมกัน มิฉะนั้นจะถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติขัดต่อหลักการของข้อตกลง GATS กระนั้นก็ตามถ้าประเทศไทยให้การปฏิบัติโดยเท่าเทียมกันแก่ทุกประเทศภาคีสมาชิกโดยสอดคล้องกับหลักการของข้อตกลง GATS ก็จะมีผลในอีกด้านหนึ่งคือประเทศไทยกระทำการอันเป็นการละเมิดข้อตกลงที่ไทยได้ทำไว้กับทั้ง 3 ประเทศข้างต้น ดังนั้นประเทศไทยควรพิจารณาที่จะยกเลิกข้อตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวนี้เสีย เพื่อรองรับการปฏิบัติตามหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่งเมื่อระยะเวลาการยกเว้นหมดลง