สรุปคำตัดสินของ Canadian Transportation Agency ที่ 1-AT-A-2025 เกี่ยวกับการให้บริการผู้โดยสารที่พิการ*

ลลิล ก่อวุฒิกุลรังษี**

1. ข้อเท็จจริง

นายจอห์น ลอว์เรนซ์ โอคอยน์ ซึ่งเป็นอัมพาตครึ่งตัวและใช้รถเข็นไฟฟ้าในการเดินทางได้ยื่นคำร้องต่อ Canadian Transportation Agency (องค์กรคมนาคมแห่งแคนาดา (CTA) เกี่ยวกับปัญหาที่ประสบในการเดินทางกับสายการบิน WestJet ในเส้นทางบินจากเมืองแฮลิแฟกซ์ ประเทศแคนาดา ไปเมืองลาสเวกัส ประเทศสหรัฐอเมริกาโดยเดินทางผ่านเมืองโตรอนโต ประเทศแคนาดา ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2559 เพราะได้รับการช่วยเหลือในการย้ายจากรถเข็นไฟฟ้าไปยังที่นั่งไม่เหมาะสม และรถเข็นได้รับความเสียหายในเที่ยวบินขาไป[1] นายโอคอยน์เห็นว่า แม้ค่าซ่อมรถเข็นจะได้รับการเยียวยาแล้ว แต่ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จากการเดินทางไปร้านซ่อมที่ไม่ได้รับการเยียวยาจากสายการบิน จึงใช้สิทธิเรียกร้องดังนี้ (1) ค่าเสียหาย 64 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับค่าเดินทาง (2) ค่าเสียหาย 1,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับการเสียเวลาพักผ่อน (3) ค่าเสียหาย 5,500 ดอลลาร์แคนาดา สำหรับความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน (4) ขออนุญาตให้ใช้รถเข็นไฟฟ้าของตัวเองในห้องโดยสารของเครื่องบิน[2]

2. ประเด็น

ข้อจำกัดการฟ้องคดีการขนส่งทางอากาศ การเรียกร้องเกี่ยวกับบริการรถเข็นไฟฟ้าของคนพิการ

3. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

Canada Transportation Act (พระราชบัญญัติคมนาคมแคนาดา) มาตรา 37

อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญามอนตริออล)

---

* Decision Summary: Canadian Transportation Decision No. 1-AT-A-2025 concerning service provided to passenger with disabilities.

** Lalin Kovudhikulrungsri อาจารย์ประจำ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

[1] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) paras 1-2.

[2] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) para 3.

4. ความเห็นของ CTA

CTA เห็นว่าคำร้องของนายโอคอยน์ไม่สามารถได้รับการเยียวยาเนื่องจากเป็นการเรียกร้องตามอนุสัญญามอนตริออลซึ่งแคนาดาเป็นภาคี ผู้โดยสารอาจเรียกร้องค่าเสียหายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามมาตรา 35 แห่งอนุสัญญา ซึ่งจะต้องยื่นภายในสองปีนับจากวันที่เกิดเหตุการณ์ เนื่องจากเที่ยวบินของนายโอคอยน์สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2559 เขาจะต้องยื่นเรื่องภายในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2561 อย่างไรก็ตาม CTA ได้รับคำร้องของนายโอคอยน์ในพ.ศ. 2566 ซึ่งล่วงเลยกำหนดอายุความแล้ว[3]

ยิ่งไปกว่านั้นระยะเวลาที่เกิดข้อพิพาทขึ้น CTA ยังไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาให้ค่าเสียหายสำหรับความเจ็บปวดและทุกข์ทรมานได้[4]

สำหรับการขอให้ใช้รถเข็นไฟฟ้าในห้องโดยสารของเครื่องบินนั้น CTA ไม่สามารถสั่งได้ เนื่องจากมีประเด็นเชื่อมโยงความปลอดภัยซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และมีอำนาจหน้าที่ไม่ใช่ CTA[5] นอกจากนี้ CTA เห็นว่าประเทศสหรัฐอเมริกากำลังศึกษาความเป็นไปได้ในการมีระบบยึดรถเข็นไฟฟ้าในห้องโดยสาร อย่างไรก็ตามในประเทศแคนาดายังไม่มีการพิจารณาอนุมัติด้านความปลอดภัยในประเด็นนี้[6]

ดังนั้น CTA จึงใช้ดุลพินิจตามมาตรา 37 แห่ง Canada Transportation Act ปฏิเสธการรับคำร้องของนายโอคอยน์[7]

5. ข้อสังเกต

ข้อพิพาทในคำตัดสินนี้เป็นประเด็นการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสารพิการ อย่างไรก็ตาม CTA ไม่ได้พิจารณาเนื้อหาเนื่องจากถูกจำกัดด้วยอายุความการฟ้องคดีที่ฟ้องเกินระยะเวลาที่อนุสัญญามอนตริออลกำหนดไว้ การพิจารณาในประเด็นนี้นับว่าถูกต้องตามหลักกฎหมาย

สำหรับประเด็นสุดท้ายในข้อเรียกร้องเป็นประเด็นการขอใช้รถเข็นไฟฟ้าในห้องโดยสารของเครื่องบิน โดยปกติแล้วรถเข็นไฟฟ้าจะต้องบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินในฐานะสัมภาระ และต้องแยกส่วนแบตเตอรี่ออกเพื่อความปลอดภัยในการบิน[8] และปัญหาที่เกิดขึ้นคือรถเข็นได้รับความเสียหายจากการขนส่ง ดังนั้นหากสามารถนำรถเข็นขึ้นไปในห้องโดยสารได้ อาจแก้ไขปัญหานี้ CTA ได้อ้างถึงการศึกษาของประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากคณะกรรมการ U.S. Access Board ได้หารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อตั้งคณะทำงานศึกษาและพิจารณาความเป็นไปได้ในการมีระบบยึดคนเข็นคนพิการในห้องโดยสาร[9] และ Federal Aviation

---

[3] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) para 10.

[4] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) paras 11-12.

[5] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) para 13.

[6] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) para 14.

[7] Canadian Transportation Agency Decision No. 1-AT-A-2025 (2 January 2025) para 15.

[8] ดู ICAO Annex 9 Facilitation (14th Ed, 2015) Standard 8.38.

[9] ดู U.S. Access Board, 'Technical Feasibility of a Wheelchair Securement Concept for Airline Travel: A Preliminary Assessment' (U.S. Access Board, 2021) <https://www.access-board.gov/files/research/trb-final-report-sept2021.pdf> สืบค้นเมื่อ 21 มิถุนายน 2568.

Administration ของประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ระหว่างศึกษาเกณฑ์ด้านความปลอดภัยเพื่ออนุญาตให้คนพิการใช้รถเข็นของตัวเองในห้องโดยสาร[10]

[10] Mary Kirby, 'FAA to define safety criteria for wheelchairs in the cabin' (Runway Girl Network, 8 October 2024) < https://runwaygirlnetwork.com/2024/10/faa-to-define-safety-criteria-for-wheelchairs-in-the-cabin/> สืบค้นเมื่อ 21 มิถุนายน 2568.