



24.6.2010

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0126/2010, presentada por C. B., de nacionalidad alemana, sobre asientos degradantes en la clase económica en los aviones

1. Resumen de la petición

La peticionaria opina que los asientos de la clase turista y económica en los aviones son degradantes. Afirma que las personas que son más altas o más gruesas que la media se ven por ello obligadas a comprar un billete más caro (premium economy o business class). La peticionaria opina que ello implica la discriminación de las personas que no se ajustan a la media. Según ella, el escaso espacio para sentarse no sólo es desagradable, sino que, sobre todo en las distancias largas, también es perjudicial para la salud. La peticionaria pide una normativa europea que regule el espacio mínimo para sentarse en los aviones.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 4 de mayo de 2010. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 24 de junio de 2010.

«La Comisión es consciente del creciente número de pasajeros que se quejan de las incomodidades y de los posibles efectos sobre la salud vinculados al escaso espacio existente entre las filas de los aviones.

La legislación de la Unión Europea incluye una norma relacionada con la seguridad, en virtud de la cual la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) debe aprobar todas las

configuraciones de cabina de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 1702/2003¹, que además deben cumplir los requisitos de seguridad pertinente, entre los que se incluyen normas para la evacuación de emergencia en un plazo de 90 segundos. Los diseñadores de aeronaves cumplen estas normas mediante el uso de un intervalo de datos biométricos que también se utilizan en otros ámbitos.

Las demostraciones de evacuaciones de emergencia y diversos estudios realizados recientemente para la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) han puesto de manifiesto que un mayor espacio en la cabina de una aeronave puede no ser siempre la mejor opción en lo que respecta al flujo y la velocidad de evacuación de los pasajeros.

En lo que respecta a la salud de los pasajeros, los estudios realizados hasta la fecha no han puesto de manifiesto una relación causal directa entre los episodios médicos producidos a bordo de las aeronaves o tras un vuelo, como la trombosis venosa profunda, y la distancia entre los asientos.

En el contexto de los derechos de los pasajeros, la Comisión Europea ha iniciado recientemente una consulta pública sobre los problemas existentes y las soluciones preferidas con respecto a la aplicación y el cumplimiento de la legislación sobre derechos de los pasajeros aéreos. Aunque no está cubierta por esta legislación, la consulta incluye una pregunta sobre los asientos, ya que la Comisión está supervisando constantemente las prácticas empresariales actuales utilizadas por el sector, que podrían tener consecuencias sobre los derechos de los pasajeros y, por lo tanto, ser merecedoras de la atención del legislador.

En la consulta pública, la Comisión invita a las partes interesadas a expresar su opinión sobre la posible necesidad de ampliar la normativa sobre esta cuestión, incluso a través de acuerdos voluntarios entre las compañías aéreas. El período para responder finalizó el 1 de marzo de 2010. La Comisión está analizando las respuestas recibidas y tiene intención de presentar los resultados antes del verano.

Conclusión

La Comisión opina que los datos de que dispone en este momento no son suficientes para justificar el requisito al que alude la peticionaria dentro del marco de la legislación existente en la UE en el ámbito de la seguridad aérea.

La consulta pública en el ámbito de los derechos de los pasajeros iniciada por la Comisión no implicará un prejuicio en la postura de la Comisión sobre este tema.»

¹ Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, DO L 243 de 27.9.2003, p. 6-79.