

Viajar de avião com oxigénio na Europa

Uma brochura da EFA para Doentes com Doenças Respiratórias Crónicas



Em colaboração com:



Índice

Prefácio de Breda Flood, Presidente da EFA	4
Prefácio de Monica Fletcher, Presidente da ELF	5
Introdução	
Introdução	8
Objetivos da brochura	10
Auxílio prático às pessoas que têm que viajar com oxigénio	11
Ação contra a discriminação	12
Algumas considerações de Keith Taylor, Deputado do Parlamento Europeu	15
Histórias de doentes que viajam com oxigénio na Europa	
As viagens de doentes com necessidade de oxigénio.....	18
As histórias.....	18
Instruções e preços das companhias aéreas da UE	
Instruções das companhias aéreas da UE	28
Casos de custos adicionais para viajar com oxigénio fornecido pelas companhias aéreas	48
Normas e regulamentos da EASA para doentes e tripulação de cabina	52
Conclusões	56
Índice de Siglas	58

A líder do Projeto Oxigénio é Antje Henriette Fink-Wagner, Coordenadora de Angariação de Fundos e de Programa da EFA.

Esta brochura foi elaborada por David Brennan, Coordenador de Filiação e Programa da EFA, com a colaboração dos restantes membros da equipa da EFA e da Fundação Europeia do Pulmão.

VIAJAR DE AVIÃO COM OXIGÊNIO NA EUROPA

Uma brochura da EFA para Doentes com Doenças Respiratórias Crónicas



Prefácio por Breda Flood, Presidente da EFA

A Federação Europeia das Associações de Doentes com Alergias e Doenças das Vias Respiratórias (EFA) há anos que defende as necessidades especiais das pessoas com alergias, asma e DPOC e continua a procurar soluções consistentes e de longo prazo para os seus problemas quotidianos. Nos últimos dois anos tomámos consciência da questão da discriminação a que estão sujeitos os doentes com doenças respiratórias crónicas e que têm necessidade de oxigenoterapia quando viajam de avião.



Tudo começou em Novembro de 2011, quando uma das oradoras convidadas do 2º Workshop sobre DPOC da EFA, Betty Sutton – uma doente com DPOC com necessidade de oxigenoterapia de longa duração (OLD) manifestou a sua opinião acerca do que considerava ser a deficiente preparação das tripulações de cabina para darem resposta às suas necessidades nos voos que fazia entre Bruxelas e Dublin. O seu testemunho sobre as instruções que lhe foram dadas por um tripulante para desligar o seu concentrador de oxigénio portátil durante a decolagem e aterragem bem como a indicação de que deveria comprar um bilhete separado para o referido aparelho para a viagem de regresso são, na realidade, manifestações de incomprensões vulgares e práticas discriminatórias em relação a doentes que têm necessidade de oxigenoterapia.

As experiências reveladas pela senhora Sutton durante o evento chamaram a nossa atenção para graves contradições, a fraca preparação das tripulações de cabina e desigualdades inaceitáveis em relação aos passageiros com necessidade de apoio de oxigénio. As normas específicas de cada companhia aérea relativamente ao transporte e utilização de oxigénio a bordo das aeronaves provocam uma confusão desnecessária e agravam os custos das viagens para muitos doentes que necessitam de oxigenoterapia. O que a maioria das pessoas considera uma viagem normal, como, por exemplo viagens de negócios, viagens para visitar a família e amigos, e especialmente viagens de férias junto ao mar, onde os doentes com doenças respiratórias normalmente obtêm alívio dos seus sintomas, longe dos ambientes poluídos das comunidades industrializadas, para eles tornam-se incomportáveis.

A investigação realizada, em colaboração com o nosso parceiro Fundação Europeia do Pulmão (ELF), revelou nitidamente que o setor das companhias de aviação está repleto de inconsistências em termos das tarifas cobradas pela utilização de oxigénio. Trata-se, em última análise, de casos de discriminação evidenciada pelas tarifas exorbitantes associadas ao fornecimento de oxigénio aos doentes que necessitam de oxigenoterapia. Enquanto algumas companhias aéreas fornecem oxigénio gratuitamente aos seus passageiros, desde que sejam adequadamente notificadas na altura em que é feita a reserva da viagem, outras cobram tarifas de 300 EUR por garrafa utilizada nos voos dentro da Europa.

Como Presidente da EFA, tenho o grato prazer de apresentar esta brochura como pedra angular de um movimento para pôr fim às atuais políticas discriminatórias utilizadas por algumas companhias aéreas e apelar à intervenção dos responsáveis políticos no sentido de se melhorar a situação dos doentes com doenças respiratórias.

A EFA deseja agradecer a todos os doentes que apresentaram as suas histórias pela sua disponibilidade em prestar os seus testemunhos. A vossa coragem em não permitir que as doenças respiratórias crónicas vos impeçam de viver uma vida normal e viajar serve de inspiração à EFA, bem como a outros doentes em toda a Europa que podem rezear que as viagens sejam dispendiosas e complicadas. A vossa ajuda permite que a EFA mantenha a prossecução dos objetivos e metas da organização e estamos gratos pelo apoio voluntário dado ao nosso projeto. Queremos também agradecer aos nossos parceiros "AirLiquide International" bem como a "Almirall" pelo financiamento sustentado e pelo apoio dado ao Projeto de Harmonização de Oxigénio da EFA com doações que permitiram a publicação desta brochura dirigido ao público e aos responsáveis políticos.

Prefácio por Monica Fletcher, Presidente da Fundação Europeia do Pulmão

A Fundação Europeia do Pulmão (ELF) apoia exaustivamente o movimento dos doentes que necessitam, sem discriminação, de oxigénio para viajar por toda a Europa e mesmo em todo o mundo. As viagens aéreas fazem parte da vida normal de muitas pessoas: para recreio, por necessidades pessoais e também para efeitos de negócio e trabalho. Por isso, esta publicação é tão importante e eu estou muito satisfeita por terem solicitado a minha colaboração neste prefácio.



A ELF foi fundada pela Sociedade Europeia de Doenças Respiratórias (ERS) em 2000 com o fim de reunir os esforços dos doentes, do público e dos profissionais de saúde para melhorar a saúde pulmonar em toda a Europa. Este objetivo consegue-se fornecendo informação e formação ao público e doentes acerca da saúde e doenças dos pulmões, e também pelo seu maior envolvimento nos cuidados a ter com a sua saúde e de outros na mesma situação. Através da página da Internet da ELF (www.europeanlung.org), as pessoas com doenças pulmonares na Europa têm a oportunidade de colocar questões acerca da saúde dos seus pulmões, e nos últimos 10 anos a questão mais comum referia-se à capacidade de viajar utilizando oxigénio e como proceder nesse caso.

Fomos contactados por várias pessoas com DPOC grave, doença pulmonar restritiva, fibrose quística ou asma grave, que pretendem continuar a ter vidas ativas e viajar, que acham frustrantes e difíceis as suas tentativas para obter oxigénio que lhes permita viajar em segurança.

Por isso, a ELF desenvolveu a sua base de dados de viagens online, que contém informações acerca das políticas de oxigénio das mais importantes companhias aéreas europeias (www.europeanlung.org/en/lung-disease-and-information/air-travel/). Ao recolher estas informações, a equipa da ELF enviou emails e fez chamadas telefónicas para várias companhias aéreas para tentar conhecer as políticas e procedimentos dessas companhias aéreas. Esta tarefa levou meses a ser concluída e revelou-se um processo muito complicado. As políticas não eram claras e muitas vezes as pessoas que responderam aos emails ou chamadas telefónicas não faziam nenhuma ideia acerca dessas políticas e procedimentos.

A ELF espera que esta brochura possa contribuir para aumentar a consciencialização dos responsáveis políticos quanto às dificuldades enfrentadas pelas pessoas com doenças pulmonares que pretendem viver as suas vidas tão normalmente quanto possível e continuar a viajar. Os doentes devem poder obter mais informações acerca do que fazer para obter oxigénio, as políticas devem ser uniformes em toda a Europa, os médicos devem ter a formação necessária para poder avaliar as necessidades dos doentes a fazer oxigenoterapia de longa duração (OLD) e as companhias aéreas deverão tratar os doentes com doenças pulmonares com cuidado e respeito.

Queremos felicitar a EFA pela elaboração deste trabalho tão meritório que esperamos possa contribuir para aumentar as oportunidades de viagem para as pessoas com doenças pulmonares e outras doenças de longo prazo.



A person in a brown suit is seen from behind, pulling a dark suitcase through a modern, brightly lit corridor. The corridor has large glass windows on the left, reflecting the interior. Other people are visible in the background, also walking. The floor is polished and reflects the light. A blue banner with the word 'Introdução' is overlaid on the left side of the image.

Introdução

A Federação Europeia das Associações de Doentes com Alergias e Doenças das Vias Respiratórias (EFA) apresenta esta brochura ao público para informar os doentes com doenças respiratórias crónicas, os seus prestadores de cuidados de saúde e ainda o pessoal das companhias aéreas acerca dos requisitos para a utilização da oxigenoterapia durante as viagens aéreas. O objetivo esta brochura é não só informar e formar os seus públicos específicos, mas também o de divulgar a situação dos doentes que necessitam de oxigénio para as viagens aéreas como sendo uma situação onde a discriminação e exploração são prática correntes.

Alguns doentes dependem da oxigenoterapia de longa duração (OLD) para viver. Para outros a oxigenoterapia melhora a qualidade de vida que podem levar para se manterem ativos. Há diferenças entre os doentes que utilizam a oxigenoterapia, visto que algumas pessoas necessitam de recorrer a ela constantemente, enquanto outros apenas a utilizam em casos de emergência ou de vez em quando durante um voo. A oxigenoterapia utiliza o oxigénio para melhorar a vida dos doentes que sofrem de doenças respiratórias crónicas, tais como a doença pulmonar obstrutiva crónica (DPOC). A oxigenoterapia é prescrita a doentes com um nível baixo de oxigénio na corrente sanguínea devido à sua doença e a emissão de uma alta concentração de oxigénio pode ajudar a aliviar este problema. Um baixo nível de oxigénio causa falta de ar afetando assim muitos órgãos e causando efeitos negativos tais como problemas cardíacos. Os doentes que utilizam concentradores portáteis de oxigénio (CPO) utilizam oxigenoterapia de longa duração (OLD), normalmente mais que 16 horas por dia. Os doentes que utilizam garrafas de oxigénio comprimido utilizam geralmente o oxigénio durante períodos mais variáveis de tempo, até 8 horas, que dependem da dimensão da garrafa e do débito de oxigénio necessário para cada indivíduo. Estas garrafas são frequentemente utilizadas em casos de emergência ou como back-up.



A EFA está plenamente convicta que o oxigénio deve estar disponível para todos os doentes **em qualquer altura e gratuitamente** enquanto estiverem dentro do avião. Contudo, também compreendemos a necessidade que as companhias aéreas têm de exigir um atestado médico comprovativo de que os doentes têm realmente necessidade de oxigénio. Em relação ao transporte dos concentradores portáteis de oxigénio (CPO) a bordo do avião, visto que nem a Agência Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EASA) nem a Administração Federal da Aviação dos EUA (FAA) consideram o equipamento perigoso, eles devem ser aceites por todas as companhias aéreas. A EFA está convicta que as seguintes condições aumentariam significativamente o conforto e a segurança das pessoas que necessitam de viajar com oxigénio:

1. As companhias aéreas devem complementar a necessidade de oxigénio fornecendo-o gratuitamente quer com um CPO ou uma bala de oxigénio;
2. As companhias aéreas devem providenciar o transporte gratuito de garrafas vazias de oxigénio no porão, como carga, e um CPO bem como a quantidade necessária de pilhas, que, uma vez a bordo do aparelho, os passageiros devem ter autorização para utilizar em qualquer altura até abandonarem o avião;
3. As companhias aéreas devem aceitar um único conjunto de impressos de Informação Médica de Aptidão para Viajar ou de Assistência Especial (MEDIF) tal como é sugerido pela EATA.¹
4. Em circunstâncias ideais, os aeroportos deverão estar providos de postos de depósitos de oxigénio para que ao desembarcar os passageiros que fazem oxigenoterapia possam reabastecer as suas garrafas de oxigénio.
5. Por último, a aprovação pelas companhias aéreas da utilização de dispositivos pessoais ou o fornecimento de oxigénio pela própria companhia aérea devem ser emitidas num prazo de 48 horas após a apresentação do pedido. Esta questão é especialmente importante para garantir que os passageiros em viagens de negócios que necessitam de viajar com oxigénio, possam num curto espaço de tempo traçar o plano de sua viagem de negócios tal como a restante população ativa.

A EFA está convicta que as condições acima descritas revelam, com precisão, as necessidades dos doentes que necessitam de oxigénio para viajar e podem contribuir para resolver muitas das suas dificuldades atuais. Outras questões que não tenham sido especificamente tratadas acima serão discriminadas mais adiante nesta brochura.

¹ See : <http://www.caa.co.uk/docs/923/IATA%20MEDIF%20FORM.pdf>



Objetivos da brochura

A EFA irá seguidamente utilizar casos de experiências reais de pessoas que viajaram em companhias aéreas europeias em que a utilização da oxigenoterapia se revelou problemática. Estas histórias referem-se a experiências da vida real de doentes que necessitam de oxigénio para as suas viagens aéreas e que abordam muitas das dificuldades específicas com que aqueles se deparam. São questões muito importantes para a nossa avaliação das políticas de certas companhias aéreas e ajudaram-nos a identificar algumas delas como sendo práticas discriminatórias. Além disso, os leitores poderão consultar uma lista das ‘companhias aéreas nacionais’, por exemplo as companhias aéreas mais utilizadas na Europa e toda a informação por elas prestada publicamente. Assim encontramos um vasto leque de políticas e tarifas associadas à oxigenoterapia. Simultaneamente fornece-se um ponto de referência central para os doentes que desejem escolher a companhia aérea que melhores condições oferece para as suas viagens. Esta informação pode também ser encontrada na base de dados das viagens aéreas da Fundação Europeia do Pulmão (ELF)².

Em 2010, a ELF entrou em contacto com companhias aéreas em toda a Europa para ficar a conhecer as suas políticas em relação às pessoas que viajam com oxigénio para criar uma base de dados online para doentes e profissionais de saúde. Esta base de dados e informação respetiva têm sido atualizadas e continuarão no futuro a refletir com rigor as políticas das companhias aéreas em relação aos doentes que têm necessidade de oxigénio para as suas viagens aéreas. A ELF identificou inequivocamente a necessidade de se disponibilizar informação objetiva sobre as viagens aéreas às pessoas com doenças respiratórias crónicas.

Na sequência do modelo da ELF, esta brochura apresenta informação pública atualizada de companhias aéreas nacionais e uma análise das normas e regulamentos da EASA que esclarecem a informação técnica tanto para os passageiros como para o pessoal de cabina, para que todos estejam conscientes do que se espera deles. O que acentua ainda mais as preocupações da EFA são os diferentes preços praticados entre destinos e companhias aéreas em relação a doentes que necessitam de oxigénio, que parecem revelar mesmo uma exploração do estatuto de saúde dos passageiros que necessitam de oxigénio, chegando a cobrar sete vezes mais do que o preço do bilhete normal.

Além disso, a EFA deseja reforçar o seu argumento de que os doentes com doença respiratória e necessidade de oxigénio durante a viagem aérea devem ter oxigénio disponível em qualquer altura e gratuito. As normas específicas das companhias aéreas para o transporte e utilização de oxigénio resultaram numa situação de desigualdades inaceitáveis. Contudo, a EFA quer realçar que esta brochura não é a primeira tentativa de solicitar o fornecimento gratuito de oxigénio para os doentes com doenças respiratórias crónicas.

Em 2012, a Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu (PE) aprovou um relatório de iniciativa (INI) acerca dos “Direitos dos Cidadãos Europeus que Viajam de Avião”. O relatório, aprovado por larga maioria (41 a favor, 1 contra e 4 abstenções), visa o fornecimento de oxigénio gratuito por todas as companhias aéreas europeias. Este esforço levado a cabo pelo relator e Deputado Europeu Keith Taylor e colegas do PE mostra evidente acordo acerca deste tema da opinião política ao nível europeu³. Infelizmente, a Comissão Europeia não introduziu este ponto na sua agenda e, consequentemente, a EFA prossegue a sua campanha por meio dos esforços do Deputado Europeu Taylor, em conjunto com todos os Deputados Europeus da Comissão de Transportes.

² www.europeanlung.org/en/lung-disease-and-information/air-travel/airline-index/

³ Entre os Deputados Europeus que apoiam a legislação encontram-se os relatores-sombra Artur Zasada, David-Maria Sassoli, Nathalie Greisbeck, Jacqueline Foster e Jaromír Kohlíček

Auxílio prático às pessoas que têm que viajar com oxigénio

Como ponto de referência para doentes com doenças respiratórias crónicas, a EFA providencia aconselhamento e informação útil necessária para fazer reservas de viagens que levam em linha de conta as necessidades de oxigénio dos doentes. Nas suas viagens, a familiaridade com as políticas dos aeroportos de partida e de chegada é extremamente importante. Um passageiro pode ter necessidade de contactar diretamente o seu aeroporto local para confirmar os seus procedimentos, acerca do transporte de depósitos de oxigénio, através da alfândega, controlos de segurança e para bordo do avião. Uma companhia aérea não tem necessariamente controlo sobre os procedimentos dos aeroportos entre o check-in e o embarque, sendo por isso da responsabilidade do passageiro estar preparado para encarar esse processo. Ao contactar o aeroporto local em cada um dos pontos de partida e de chegada de uma viagem, tanto para voos de ida como de ida e volta, os passageiros com necessidade de oxigénio podem garantir que não sofrerão tensões extra em resultado de sua falta de preparação ao chegar aos aeroportos. Contudo, os leitores devem ter em consideração que a EFA não realizou pesquisas nos aeroportos europeus para conhecer as suas políticas acerca das viagens com oxigénio; portanto a EFA não pode fornecer a este respeito um esclarecimento completo aos doentes.

Antes de proceder a uma reserva, é importante saber o seguinte:

- a utilização de oxigénio líquido é proibida nas companhias aéreas comerciais; as únicas aeronaves autorizadas a transportar ou a utilizar oxigénio líquido são os helicópteros que sirvam como ambulâncias aéreas
- Enquanto as transportadoras aéreas podem decidir fornecer oxigénio comprimido aos passageiros, os regulamentos não permitem que os passageiros transportem o seu próprio depósito de oxigénio comprimido para uso a bordo visto que este é considerado material perigoso tanto para transporte na cabina, como carga de porão
- O transporte deficiente tanto de oxigénio líquido como comprimido pode representar riscos significativos de segurança e representam, como consequência, que os operadores são responsáveis por pesadas multas.

Muitas companhias aéreas já autorizam que os seus passageiros se façam acompanhar dos seus concentradores de oxigénio portáteis a bordo dos aparelhos sem custos adicionais, desde que aqueles estejam registados na lista de CPO aprovados pela Autoridade Federal de Aviação dos EUA. Nas suas páginas da internet uma vasta maioria de companhias aéreas divulga uma lista dos CPO e confirma a possibilidade de os utilizar durante os voos ou fornecem informação de contacto com o departamento de serviço médico para que possam confirmar se o seus dispositivos são autorizados.

Ao fazer a sua reserva, as companhias aéreas que autorizam a utilização dos CPO ou que garantem o fornecimento de oxigénio mediante o pagamento de uma taxa, exigem um mínimo de 48 horas de pré-aviso antes da viagem para obter a aprovação da sua utilização. Além disso algumas companhias aéreas restringem o número de passageiros por voo autorizados a utilizar oxigénio a bordo do avião. É vivamente recomendado que os passageiros que necessitem de oxigénio reservem as suas passagens com a devida antecedência e contactem, imediatamente, a sua companhia aérea para dar início ao processo de aprovação. Na maioria das companhias aéreas este procedimento é possível por meio de uma chamada telefónica, ou enviando um e-mail ou um fax para o 'Serviço de Assistência Médica' e preenchendo os impressos específicos de cada companhia aérea (MEDIF).

Embora a informação acima mencionada seja importante para os doentes ou profissionais de saúde durante as viagens, há outros fatores a considerar. Por exemplo, cada uma das companhias aéreas europeias tem diferentes políticas referentes ao oxigénio a bordo das suas aeronaves. Como tal, a EFA apresenta nesta brochura informações para ajudar os doentes a escolher a companhia aérea que melhor satisfaça as suas necessidades. Presta também aos leitores uma análise das inconsistências de informação fornecidas a estes doentes quando viajam na Europa.



Ação contra a discriminação

Os passageiros com necessidade de oxigénio a bordo dos aviões ainda têm que vencer muitos obstáculos quando pretendem viajar de avião. As normas e preços relativos à utilização de oxigénio durante o voo varia consideravelmente entre as companhias aéreas na Europa, o que provoca frequentes confusões entre os viajantes. Muitas companhias aéreas nem permitem a utilização de concentradores portáteis de oxigénio (CPO) e o preço dos depósitos de oxigénio fornecidos por uma companhia aérea é geralmente várias vezes superior ao preço do próprio bilhete do voo.

Os tratados da UE garantem o direito de livre circulação a todos os cidadãos. Apesar disso, os passageiros que necessitam de oxigénio a bordo dos aviões ainda sofrem discriminações e têm que pagar, em determinadas companhias aéreas, serviços com preços injustificadamente altos, enquanto outras oferecem o oxigénio gratuitamente apenas com um adequado aviso prévio após a reserva da passagem. A EFA está convicta que as medidas atuais são claramente discriminatórias e representam uma carga significativa para os passageiros que sofrem de doenças respiratórias, tornando muitas vezes a viagem desgastante, difícil ou mesmo proibitivamente cara.

Ainda não há muito tempo os passageiros que viajavam com cadeiras de rodas eram vítimas de discriminação semelhante – tinham problemas com a reserva dos seus voos, muitas vezes era-lhes vedado o embarque ou era-lhes pedido que viajassem com um acompanhante, cujo bilhete tinham que pagar, não recebiam assistência satisfatória e tinham que pagar também uma taxa adicional para serem transportados para bordo do avião.

Em Fevereiro de 2004 a Comissão Europeia publicou o primeiro regulamento que definia normas comuns de indemnização e assistência aos passageiros a quem era negado o embarque. Em Junho de 2006, foi adotado um novo regulamento que definia direitos específicos para os passageiros portadores de deficiência e com mobilidade reduzida. Contudo, as pessoas portadoras de deficiência continuaram a ser confrontadas com comportamentos discriminatórios nos aeroportos e a bordo dos aviões.

Depois de várias ações judiciais de grande visibilidade contra as transportadoras aéreas e persistentes campanhas de apoio por parte de organizações não-governamentais (ONG) representantes de pessoas portadoras de deficiência na Europa, a Comissão decidiu esclarecer a regulamentação para acabar com a prática comum de encontrar lacunas na legislação. Em 2012, foram publicadas normas orientadoras que fornecem uma clara interpretação dos textos.

Como consequência destas alterações legislativas, os passageiros portadores de deficiência podem agora viajar de forma muito mais fácil em toda a Europa. Os passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida têm o direito a assistência especial nos aeroportos, sem custos adicionais, têm também o direito de se fazer acompanhar por dois equipamentos de mobilidade e receber informação essencial em formatos acessíveis, viajar com o seu cão-guia a bordo, dispõem de lugares mais perto dos lavabos e ainda de outras comodidades.

Os passageiros portadores de deficiência já não são obrigados a mostrar um atestado médico, exceto se surgirem dúvidas quanto à sua capacidade para viajar e não necessitam de ser acompanhados por outra pessoa se forem normalmente autossuficientes em suas casas e no seu ambiente normal. As normas e sua interpretação são atualmente claras e fáceis de entender para os passageiros que têm necessidade de cadeiras de rodas.

Embora os regulamentos prevejam que as pessoas portadoras de deficiência devam ter as mesmas oportunidades de viajar como qualquer outra pessoa, tal nem sempre acontece, como, por exemplo, no caso das pessoas que necessitam de oxigénio durante os voos. Cada companhia aérea tem uma política diferente em relação ao acolhimento a dar aos passageiros que necessitam de oxigénio, o que torna as suas viagens aéreas complicadas e geralmente muito dispendiosas.

Uma das questões mais prementes é o custo da viagem aérea. Enquanto algumas companhias aéreas fornecem oxigénio gratuitamente outras podem não autorizar as pessoas a trazer os seus concentradores portáteis ou garrafas de oxigénio para dentro dos aviões e simultaneamente cobrar centenas de euros pela utilização de oxigénio suplementar fornecido pela empresa. Os períodos de pré-notificação também diferem significativamente — podem variar entre 48 horas até quase uma semana. Esta prática é claramente discriminatória e completamente desnecessária.

Anteriormente as pessoas portadoras de deficiência tinham que pagar uma taxa para poderem viajar com as suas cadeiras de rodas. Estas taxas foram consideradas discriminatórias e os passageiros em cadeiras de rodas têm hoje o direito a serviços de assistência gratuitos. A EFA argumenta que as pessoas com necessidade de oxigénio a bordo dos aviões deveriam ter os mesmos direitos — deveriam ser autorizados a usar os seus próprios CPO nos voos ou garrafas de oxigénio fornecidas gratuitamente pelas companhias aéreas.

Esta é, por exemplo, uma prática comum nos EUA. Os passageiros podem atualmente fazer-se acompanhar dos seus concentradores de oxigénio portáteis em todos os voos domésticos, bastando para tal que estes dispositivos sejam aprovados pela autoridade federal e os passageiros cumpram as condições antes do embarque, utilizando apenas os dispositivos aprovados, terem um atestado médico e notificarem com antecedência prevista a transportadora aérea.

No seu memorando de Junho de 2012, MEMO/12/422, emitido pela Comissão Europeia acerca dos direitos dos passageiros com reduzida mobilidade que viajam de avião, a CE reconhece abertamente que as diferentes normas acerca do transporte de oxigénio causam confusão. Além disso, a CE admite que não há normas padronizadas para o transporte de oxigénio por razões ou preocupações com a segurança. No entanto, a CE declara explicitamente que toda a informação relacionada com o fornecimento de oxigénio ou o direito dos passageiros de se fazerem acompanhar do seu próprio oxigénio deve estar claramente disponível a todos os passageiros e o oxigénio deve ser fornecido pelas transportadoras aéreas a um preço razoável.

Consequentemente, a EFA chama a atenção nesta brochura para o facto de que muitas transportadoras aéreas não cumprirem as condições definidas pela CE. Na sequência das melhores práticas previstas na legislação aprovada para os passageiros que necessitam de cadeiras de rodas, a EFA solicita que seja aplicada legislação comparável a favor dos passageiros que necessitam de oxigénio. O memorando não refere explicitamente de que forma os concentradores portáteis de oxigénio e as garrafas são considerados produtos seguros para viagens aéreas pela IATA e a FAA, que aprova o transporte de ambos os dispositivos a bordo dos aviões.

Assim, a EFA utiliza as provas apresentadas nesta brochura para apelar aos responsáveis políticos no sentido de se garantir que deixem de se cobrar tarifas sobre a utilização de oxigénio a bordo dos aviões e sejam harmonizadas as normas relativas à utilização do oxigénio a bordo dos aviões em toda a União Europeia. Os passageiros que necessitem de oxigénio devem deixar de ser discriminados e devem gozar dos mesmos direitos de qualquer outro passageiro a bordo de aviões.



Algumas considerações por Keith Taylor, Deputado do Parlamento Europeu

“O ano passado na Comissão de Transporte e Turismo do Parlamento Europeu, eu e os meus colegas trabalhámos arduamente para fazer aprovar, por maioria significativa, um Relatório de Iniciativa (INI), do qual fui o relator, apoiando os direitos dos passageiros que utilizam o transporte aéreo. A aprovação desta INI enviou À Comissão Europeia um sinal claro de que os Membros de todos os partidos do Parlamento Europeu esperam que todos os passageiros tenham um tratamento equitativo a bordo dos aviões.

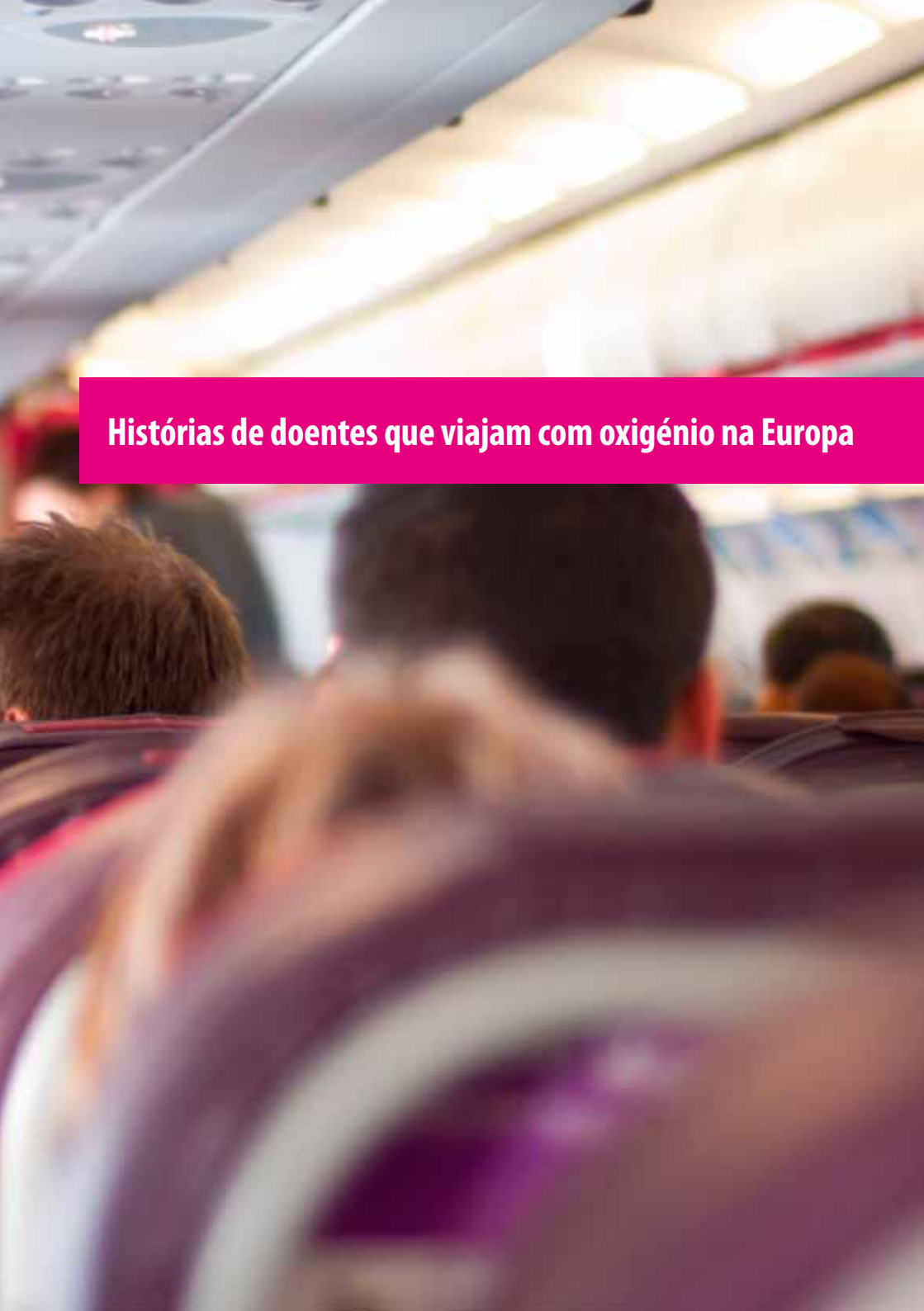


Assim, é com extremo agrado que constato os esforços envidados pela EFA no sentido da publicação desta brochura, evidenciando as barreiras injustificáveis que se apresentam aos passageiros que necessitam de oxigénio a bordo dos aviões. Taxas exorbitantes e inconsistências entre as políticas das diferentes transportadoras aéreas, que permitem a utilização de oxigénio a bordo dos seus aviões, são questões que requerem uma sólida e concertada ação por parte das instituições europeias para a regularização destas diferenças de tratamento praticadas pelas companhias aéreas europeias e a aplicação das recomendações elaboradas pela Autoridade Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EASA) e a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Faço votos para que desta brochura possa contribuir para aumentar a sensibilização relativamente às dificuldades sentidas pelos passageiros que necessitam de oxigénio e viajam de avião, e sirva também de alerta para atos de discriminação. Apoio incondicionalmente o apelo da EFA não só para a utilização de um impresso universal de Informação Médica de Aptidão para Viajar de Avião ou Assistência Especial (Medical Information for Fitness to Travel or Special Assistance) (MEDIF) por todas as companhias aéreas europeias, mas também a autorização para transportar concentradores portáteis de oxigénio (CPO) a bordo dos aviões. Finalmente, apoio também o seu apelo para que todas as companhias aéreas forneçam oxigénio medicinal gratuito aos passageiros, facilitando deste modo a livre circulação das pessoas com necessidade de oxigénio nas mesmas circunstâncias de qualquer outro cidadão na UE, tal como as companhias aéreas já procedem relativamente às pessoas que têm necessidade de se deslocar em cadeiras de rodas.”

Keith Taylor, Deputado Parlamento Europeu





Histórias de doentes que viajam com oxigénio na Europa



As viagens de doentes com necessidade de oxigénio

Como qualquer doente com necessidade de oxigénio pode testemunhar, a vida quotidiana pode representar muitos desafios. Tarefas como por exemplo subir muitos degraus ou deslocar-se à mercearia local são tarefas normais para indivíduos saudáveis; contudo algumas pessoas com doenças respiratórias crónicas necessitam de assistência especial e disponibilidade de fornecimento de oxigénio. Infelizmente, em consequência das necessidades de um doente a fazer oxigenoterapia, as viagens de avião podem atualmente ser muito complicadas e até proibitivamente dispendiosas.

As histórias

"Viajo de férias e para visitar os meus filhos porque eles já não vivem na minha cidade. Faço essas viagens apenas duas ou três vezes por ano porque quando viajo tenho problemas por causa do concentrador.

Algumas companhias aéreas não permitem que utilize o oxigénio do meu próprio concentrador durante o voo e em vez disso cobram taxas altas para me obrigar a alugar um dos concentradores da companhia – por vezes exatamente do mesmo modelo que eu uso! Em algumas companhias que me autorizam a utilizar o meu próprio dispositivo, a tripulação de cabina desconhece o objetivo do aparelho e pede-me que exiba documentos que já apresentei às autoridades da companhia aérea, no check-in no aeroporto e nos controlos de segurança. Parecem estar impotentes e chocados com algo que se lhes apresenta como completamente novo, confirmando com o piloto do avião para garantir que eles não levantam objeções à utilização do equipamento durante o voo. Parece que é uma grande confusão viajar com estes "métodos" e é certo que há uma enorme falta de informação por parte dos profissionais do setor da aviação.

Gostaria que todas as companhias respeitassem os mesmos critérios, que ao comprar o bilhete se pudesse imediatamente comunicar o nosso problema, informá-los que vamos trazer connosco o nosso concentrador ou que temos necessidade de que nos disponibilizem um, e que não seja um odisseia conseguir tudo isto. Eu gostaria de poder transportar o meu próprio concentrador acompanhado de um documento válido e ser considerada um passageiro normal!"

▲ **Consuelo Pérez, Madrid, Espanha**

"Eu viajei numa companhia aérea de Londres para Dublin, e fui informada (menos de 36 horas antes do meu voo) que teria que pagar 400 EUR para ter fornecimento de oxigénio durante um voo que me tinha custado 203 £. Este custo não estava mencionado na página da internet da companhia. Aí só mencionavam as razões para voar que incluíam o facto de a companhia aérea ter um serviço excelência de apoio ao cliente e ser transparente, sem taxas escondidas. O processo da reserva de oxigénio desta companhia revelou-se uma experiência demorada, difícil e é inacreditavelmente frustrante. Todos os representantes do serviço de apoio ao cliente, exceto um, revelaram-se desconhecedores, mal-educados, inúteis e incapazes de compreender que a necessidade de oxigénio durante um voo pode causar muita tensão. Até agora já tive que fazer cinco chamadas telefónicas para o número 0871. Durante a última, foi-me dito que teria que pagar o preço do fornecimento do oxigénio ou cancelar o meu voo e receber um reembolso de 60 £, o que significa que não só perderia a minha viagem mas também 140 £. Não sou uma pessoa abastada – reservo os meus voos com esta companhia aérea porque quando anteriormente viajei com eles, o oxigénio era gratuito e o serviço de apoio ao cliente era eficiente. Da última vez que viajei limitei-me a enviar-lhes um email, mandei um fax com os meus impressos preenchidos e o oxigénio foi-me fornecido gratuitamente.

Desta vez, fiz a reserva pelo telefone e solicitei oxigénio e falei com um colaborador que me disse desconhecer se a companhia providenciava esse serviço. Desse modo decidi fazer a reserva pela Internet, e seguidamente telefonar para solicitar o oxigénio. Fiz a reserva e fiz nova chamada – o representante seguinte pediu-me para preencher os impressos disponíveis na página da internet, e seguidamente enviá-los também pela internet. Preenchi os impressos e enviei-os para o email, pois não havia nenhum endereço de email anexo a nenhum dos impressos ou páginas da internet acerca de doenças respiratórias, tanto quanto me pude aperceber. Devido à natureza da minha doença precisava de fazer um novo teste para avaliar a quantidade de oxigénio de que ia necessitar, e recebi o impresso solicitado preenchido por um médico e enviei-o para a companhia uma semana antes de viajar, dentro do prazo de 72 horas. Recebi uma resposta no dia seguinte na qual me informavam que não podia utilizar aquele endereço porque não era portadora de um cartão (não obstante a página da internet informar que o número de telefone pode ser utilizado por não portadores de cartão – não vejo porque razão o endereço do email teria que ser diferente).

Não havia referência nenhuma à cobrança do serviço naquele email, nem era fornecido o endereço correto do email para onde enviar os impressos – em vez disso encaminharam-me para o "impresso online da assistência a cadeiras de rodas" (qual é a relevância duma coisa destas?!) e foi-me fornecido de novo o número 0871 o serviço de apoio ao cliente. Fiz a chamada e garantiram-me que voltariam a contactar-me [no princípio da semana] para reservar o oxigénio. Nunca chegaram a contactar-me. No dia seguinte deixaram-me uma mensagem informando-me que estavam a tratar do assunto, e que me voltariam a telefonar para confirmação e obter o pagamento. Pensei que devia ser um engano e esta manhã deixaram-me nova mensagem informando-me que deveria pagar os 400 EUR hoje. Acabei de telefonar de novo para o número 0871, onde me informaram que não podia contactar ninguém diretamente pois não tinham informações de um outro contacto. Aparentemente as alternativas são pagar ou cancelar. O supervisor da pessoa com quem falei recusou-se a falar comigo."

▲ Sandra Millet, St Albans, Reino Unido

"A assistente de bordo no avião queria que eu desligasse a minha máquina durante a descolagem e a aterragem. Expliquei-lhe que não se tratava de uma garrafa de oxigénio mas de um concentrador e ela teve que ir perguntar ao comandante se podia autorizar porque ela não fazia ideia nenhuma do que eu estava a dizer, mas aparentemente o comandante estava dentro do assunto e portanto não houve problemas. Quando regressiei de Bruxelas o assistente disse-me que eu devia ter comprado um bilhete para a máquina. A princípio pensei que estivesse a brincar mas afinal estava a falar a sério."

▲ Betty Sutton, Bray, Irlanda

“Reservei um bilhete num voo para São Miguel nos Açores numa companhia aérea europeia. Foi-me dito que o meu pai não podia trazer a sua máquina portátil de oxigénio, que está aprovada pela FAA mas podia utilizar o oxigénio da companhia pagando uma taxa adicional. Disseram-me que cada garrafa de oxigénio custava 80 EUR e, de acordo com o seu médico, o meu pai iria necessitar de 5 garrafas na viagem de ida e 6 garrafas na viagem de regresso. Já tinha alugado um dispositivo portátil para a semana que afinal ele não vai poder usar no avião. A companhia aérea quer cobrar-me mais de 1.000 EUR pela viagem de ida e volta. Não me parece que isto esteja correto e estou muito aborrecida com esta situação. Esta viagem deveria proporcionar-nos umas férias maravilhosas em família. Parece que a companhia está a explorar a situação de uma doença.”

▲ **Sandra Warshauer, Swansea, Estados Unidos**



“Ao regressar de Chipre, ainda no aeroporto, fizemos o check-in e fomos informados que não havia oxigénio a bordo. Mais tarde, informaram-nos que de facto havia oxigénio e dirigimo-nos para a porta de embarque e aí chamaram por mim. Fui ao balcão onde me informaram que afinal não havia oxigénio a bordo e perguntaram-me se poderia viajar sem oxigénio ao que respondi que NÃO O PODERIA FAZER! Depois de atrasar o voo 30 minutos a companhia acabou por obter oxigénio de outro avião para minha utilização. Nesta altura eu estava numa enorme tensão e a chorar.

Depois disto, cada vez que penso em viajar para a Europa continental é uma dor de cabeça e extremamente angustiante para mim. Tenho que pagar para obter oxigénio em Chipre, pois um concentrador custa 150 £ por semana. Acho que viajar de avião para quem necessita de oxigénio se transforma numa situação extremamente angustiante, e não vejo porque não podemos fazê-lo sem confusões nem complicações. Os aeroportos e as companhias aéreas são os responsáveis pelos nossos aborrecimentos. No entanto nunca nos pedem desculpa, e é por isso que eu fico tão irritada porque sei que não sou a única a sofrer estes dissabores, porque alguns dos meus amigos sofrem da mesma doença e têm que enfrentar as mesmas complicações.”

▲ **Karen Farminer, Laindon, Reino Unido**

Aos 60 anos foi-me diagnosticado DPOC e o meu pneumologista receitou-me oxigenoterapia. Quando o informei que ia viajar para a Ilha Maurícia, ele aconselhou-me a obter oxigénio para usar no avião.

Assim contactei a companhia aérea que me pediu uma taxa adicional de 380 EUR para cada um dos voos. A minha viagem tinha sido planeada com mais de um ano de antecedência porque tinha sido organizada por uma associação. Naquele momento tinha que fazer uma escolha: pagar as taxas adicionais e passar 10 dias no hotel porque o meu orçamento teria sido consumido pelas taxas adicionais se decidisse viajar com oxigénio, ou viajar sem oxigénio. Escolhi viajar sem oxigénio.

Este ano, tinha planeado uma viagem à Martinica onde atualmente vive o meu filho. Fiz de novo os meus cálculos rapidamente: não tenho dinheiro para pagar a viagem MAIS o concentrador de oxigénio. Além disso viajo com um grupo e não sei como combinar o grupo e os requisitos da companhia aérea. Por isso a minha decisão final foi desistir da viagem. Atualmente, na medida em que estou muito dependente do oxigénio para as minhas atividades físicas, desejo ter uma vida tão normal quanto possível para gozar a minha reforma. Sou atualmente voluntária numa lar de terceira idade, ajudo várias associações e trato do meu jardim, mas estou condenada a “estar em terra” e nunca mais viajar de avião, e ficar à espera da próxima ocasião em que o meu filho regresse a França para me visitar.”

▲ Betty Moureaux, Portieux, França

“Num voo internacional de uma companhia aérea europeia, como doente com LAM [Linfangioleiomiomatose], de Espanha para a Argentina cobraram-me 900 EUR para obter oxigénio na minha viagem de regresso. A companhia permitia a utilização de um concentrador pessoal mas não foi possível obter as baterias necessárias para permitir a utilização do dispositivo para 150% da duração do voo. Assim foi necessário pagar aquela elevada taxa.

Depois de não ter viajado quase durante 10 anos devido à minha situação clínica, este ano gostaria de voltar a viajar mas tenho tido más experiências com companhias aéreas, como a que descrevi acima, que não me aceitam sem custos adicionais ou complicações na medida em que tenho que utilizar oxigénio em todos os voos. As tripulações de cabina, mesmo sendo cooperantes, não parecem estar informadas acerca da utilização dos equipamentos e como tal tenho que viajar na companhia da minha filha para me apoiar nas minhas dificuldades.

Na minha opinião a utilização de oxigénio durante os voos deveria ser complementar para os passageiros e todas as companhias aéreas deveriam ter políticas idênticas para tornarem as viagens com oxigénio mais fáceis.”

▲ Susanna Mónaco, Espanha



“Em Junho passado fiz uma viagem de ida e volta entre Londres e Zurique. Informei a companhia aérea acerca da minha situação mas quando cheguei fui tratado como qualquer outro passageiro saudável. O pessoal da segurança verificou o meu concentrador Airsep Focus com o procedimento normal, mas, fora isso, a partida processou-se com qualquer outra partida normal. E tive mesmo que percorrer a pé todo o percurso até ao avião.

A viagem de regresso foi francamente melhor. Perguntaram-me se precisava de ajuda para me dirigir à porta de embarque, respondi que não. Ao chegar à porta de embarque deram-me um cartão de pré-embarque para embarcar antes de todos outros passageiros. Ao fim e ao cabo, a viagem de regresso foi uma experiência muito agradável.”

▲ Malcolm Waelans, Bucks, Reino Unido

“Aos 81 anos foi-me receitado oxigénio, como requisito, 24 horas por dia. Para a minha viagem à Tunísia o meu filho preparou e reuniu todos os impressos exigidos pela companhia aérea: o atestado médico, o contrato de autorização para a utilização de um concentrador de oxigénio. Na realidade, usei o concentrador durante o tempo em que permaneci no aeroporto até embarcar, o que foi também realizado separadamente dos outros passageiros. Depois, uma vez a bordo do avião a companhia pôs oxigénio à minha disposição como serviço a ser cobrado, porque acabaram por não permitir que usasse o meu concentrador portátil.”

▲ Ahmed Ladjnef, Alpes Maratimes, França

Tenho Hipertensão Pulmonar e, como tal, tenho necessidade de oxigénio para poder viajar de avião. Penso que é chocante que as companhias aéreas possam cobrar importâncias escandalosas pela utilização de oxigénio a bordo. Tento, sempre que posso, viajar nas companhias que fornecem oxigénio gratuito.

Uma vez viajei com uns amigos, de Múrcia em Espanha para Bournemouth no Reino Unido, o que tenho feito anteriormente diversas vezes, com esta companhia aérea específica. Tinha encomendado o meu oxigénio e paguei 100 £ antes do voo e enviei a minha “Fit to Fly Letter” (carta “apto para viajar”) para a companhia por fax. No balcão de embarque do aeroporto correu tudo bem, tendo sido confirmada a minha reserva de oxigénio. Os meus amigos embarcaram primeiro, e eu como portadora de deficiência esperei para o fim. A uma certa altura disseram-me que teria que esperar pois estavam a reabastecer o avião?? Por fim deixaram-me embarcar sem que ninguém me acompanhasse. Acabei por entrar no avião errado e por isso tive que subir novo lance de escadas para entrar no meu, transportando a minha bagagem de mão. Quando entrei no avião o assistente de bordo informou-me que não poderia viajar porque não tinham oxigénio. Nessa altura mostrei-lhe a minha carta e o meu recibo e ele discutiu furiosamente comigo.

Nessa altura já eu estava em pranto e os meus amigos vieram ao meu encontro para me ajudarem enquanto outros argumentavam que tinham viajado comigo na semana anterior e tudo tinha corrido sem incidentes. Finalmente apareceu o comandante que me disse que eu tinha que abandonar o avião, ao que eu respondi que estava apta para viajar, mas ele argumentou que não era esse o caso na medida em que precisava de oxigénio e eles não o tinham a bordo! Fui retirada do avião e a minha amiga veio comigo deixando o marido a bordo. A minha mala estava pronta ao fundo das escadas. A minha amiga pelo contrário nada tinha. Ninguém se ofereceu para nos ajudar e eu estava fora de mim. Ofegantes e nervosas regressámos à alfândega e o funcionário espanhol ficou chocado, por nos ver, pois não tinha aterrado nenhum avião e ele não percebia de onde tínhamos nós surgido!

O pessoal foi inútil e ninguém se ofereceu para nos ajudar, mas puseram-nos noutra voo no dia seguinte. Ninguém se preocupou com a nossa acomodação ou de que forma poderíamos lá chegar. Felizmente o meu marido veio-nos buscar. De regresso ao Reino Unido escrevi uma longa carta de reclamação à companhia aérea e não obtive resposta... Fui tratada de uma forma atroz pelo pessoal de bordo e posso mesmo afirmar que fiquei traumatizada.”

▲ Jane Taylor, Berks, Reino Unido





O meu nome é Luísa Soares Branco, tenho 60 anos e estou reformada. Na minha qualidade de Presidente do conselho de administração da RESPIRA recebo muitas vezes convites para participar, como oradora, em diferentes encontros com Médicos Generalistas e especialistas. Há quatro anos recebi um convite de um hospital nas ilhas dos Açores (companhia aérea SATA) e há três anos estive também numa Assembleia Geral da EFA em Roma (companhia aérea TAP).

Para ambas as viagens tive que pedir um atestado ao meu médico: “Ficha de Informações Médicas de Aptidão para Viajar” (MEDIF) e tive que esperar um mês para receber autorização para viajar. Em ambos os casos tive que pagar pelo oxigénio mais do que pelo bilhete de avião.

Em ambos os casos tive que suportar longos e penosos atrasos nos aeroportos da Portela em Lisboa, Ponta Delgada e no aeroporto de Fiumicino em Roma quer por razões de segurança – o pessoal da empresa do oxigénio teve que ser autorizado pela polícia, ou porque fui tratada com pessoa portadora de deficiência e levada e trazida para o avião e do avião em ambulância.

Durantes os voos reparei que o pessoal de cabina não está habituado a lidar com os passageiros com necessidade de oxigénio. Por vezes pareciam estar assustados, outras vezes pareciam aborrecidos como se dissessem “Outra vez não!”.

Gostaria de recomendar:

- À EASA a harmonização das normas para as viagens com oxigénio.
- Às autoridades que administram os aeroportos que promovam regras de segurança especial para as pessoas com necessidade de oxigénio e seus companheiros de viagem.
- Às companhias aéreas: páginas na internet mais fáceis e simples de consultar e formação adequada do seu pessoal.

▲ Luisa Soares Branco, Lisboa, Portugal

“Tenho 64 anos de idade e tenho necessidade de oxigénio 24 horas por dia. Viajo frequentemente em França e o meu fornecedor de oxigénio traz-me o oxigénio aos locais para onde me desloco. Este ano o meu filho casou-se e comunicámos a nossa intenção de viajar até à Itália para assistir à cerimónia. O meu filho empenhou-se nas necessárias diligências com a companhia aérea. O meu fornecedor de oxigénio pôs à minha disposição um concentrador portátil de oxigénio para utilizar no avião com o respetivo certificado de autorização. Durante o embarque não tive assistência nenhuma. Pelo contrário, quando cheguei o meu fornecedor tinha-se esquecido de mencionar a minha situação e pediu-me para trocar de lugares no avião. A utilização do meu concentrador portátil de oxigénio durante o voo processou-se sem quaisquer problemas. Apresento a minha sugestão: o concentrador é considerado bagagem de mão e como tal tive que sobrecarregar o meu marido com baterias extra para as poder trazer também para bordo.

▲ Marie-Josée Desombre, Le Petit Quevilly, França

"Sofro de hipertensão arterial pulmonar idiopática. Esta é uma afeção em que a pressão nos meus pulmões é tão grande que está a destruir o meu coração. É uma doença terminal. As férias são importantes para nós porque queremos deixar boas recordações aos nossos familiares e como é lógico divertir-nos também.

A minha primeira catástrofe aconteceu quando viajei com a Monarch. Temos que pagar nesta companhia a quantia de 100 £ tanto na ida como no regresso de um voo para qualquer parte da Europa. O meu oxigénio falhou TRÊS vezes, no final a assistente de bordo trouxe-me um pequeno reservatório com uma máscara facial. O problema é que este dispositivo distribui uma quantidade de oxigénio duas vezes superior à que é necessária. Felizmente não me fez mal. Enviámos uma carta de reclamação à companhia aérea que me escreveu a pedir desculpa pelo sucedido e devolveram-me a taxa cobrada pelo serviço mas as consequências podiam ter sido muito sérias.

O meu segundo incidente aconteceu no início do voo, que foi um pouco turbulento, de tal forma que os assistentes de bordo tiveram que ficar sentados nos seus lugares mais tempo do que eu desejaria pois precisava que o oxigénio me fosse distribuído mais cedo. Por fim quando puderam levantar-se dos seus lugares estavam mais interessadas em vender bilhetes de lotaria do que em trazerem-me o oxigénio, e mesmo depois de o meu marido lhes ter dito expressamente que era muito importante que eu recebesse o oxigénio uma vez que estávamos a voar à altitude prevista pela companhia aérea. Fomos ficando cada vez mais enervados a ouvir as assistentes de bordo a discutirem bilhetes de lotaria e bebidas. No final, o meu marido pediu-lhes de novo que fossem buscar o oxigénio. É evidente que se tinham esquecido e uma delas foi ao fundo do avião buscá-lo. Quando regressou ficou alarmada quando viu a minha cara muito vermelha. Ligou o oxigénio à canula e entregou-mo dizendo que estava tudo pronto. Seguidamente perguntou-me se deveria informar a tripulação acerca do meu estado pois parecia-lhe que eu não estava bem. Respondi-lhe que não era necessário, pois voltaria à normalidade quando tivesse inalado o oxigénio de que necessitava. Três minutos mais tarde comecei a ficar agitada pois não respirava oxigénio e pensei que a garrafa estivesse vazia. O meu marido olhou e reparou que a assistente de bordo nem tinha aberto a garrafa!

No fim de contas as assistentes de bordo necessitam mais formação acerca da utilização de oxigénio e as garrafas DEVEM ser convenientemente verificadas porque uma garrafa com defeito pode ter consequências desastrosas para mim."

▲ **Carole Ayrton, Halifax, Reino Unido**





Instruções e preços das companhias aéreas da UE

Instruções e preços das companhias aéreas da UE

As informações abaixo mencionadas foram recolhidas em Julho de 2013 e refletem as políticas das companhias aéreas naquela altura. Quaisquer inexactidões das informações disponíveis serão apenas o resultado de insuficientes informações públicas disponíveis nas páginas da internet das companhias aéreas ou do facto de as informações acerca das políticas das companhias aéreas serem muito difíceis de encontrar. Esta não é uma lista exaustiva das companhias aéreas e e poderão verificar que algumas companhias aéreas não foram incluídas nesta lista, na medida em que foi feita apenas uma amostragem. Recomendamos que quanto às companhias que não estão incluídas nesta brochura, elas devam ser contactadas antes de se fazer uma reserva de bilhetes, para indagar acerca das suas políticas. Políticas e informações adicionais podem também ser consultadas na página da internet da ELF através da sua base de dados.

Além disso, os leitores deverão ter em atenção que as companhias aéreas europeias têm diferentes abordagens quanto à prestação de serviços aos doentes que têm necessidade de oxigénio. Uma melhor disponibilização de informações claras e consistentes é um importante passo para preparar os passageiros com necessidade de oxigénio para as suas viagens. A grande maioria das informações foi incluída tal como foi encontrada na respetiva página da internet de cada companhia aérea ou através da base de dados da ELF acima mencionada. Muitas companhias aéreas têm diferentes pontos de contacto disponíveis aos passageiros consoante os pontos de partida.



AUSTRIA – AUSTRIAN AIRLINES



Em princípio, o oxigénio que não pertença à companhia só pode ser transportado nos porões de carga. Há uma exceção a esta regra: o equipamento de oxigénio pessoal (até 2 litros) pode ser transportado na cabina desde que seja por razões médicas, o oxigénio não esteja em estado gasoso, e não seja utilizado a bordo do avião. Pede-se aos passageiros que informem a agência de reservas se pretenderem levar o oxigénio com eles para bordo do avião.

A companhia Austrian Airlines permite que os passageiros se façam acompanhar dos seus concentradores portáteis de oxigénio a bordo do avião se contactarem o balcão “Special Cases Desk” (balcão de casos especiais) para o número +43 (0) 517 665 1043 pelo menos 48 horas antes de viajarem para que a companhia possa tomar as medidas necessárias para tal. São autorizados os seguintes concentradores portáteis de oxigénio:

- Lifestyle AIRSEP Corporation
- Freestyle AIRSEP Corporation
- Eclipse Sequel Technologies
- Inogen One G2 Inogen Inc.
- Invacare XPO2 Invacare Corporation
- Solo² Invacare Corporation
- Evergo Respiration Inc.
- Delphi RS-00400 Delphi Medical Systems
- iGO De Vilbiss Healthcare
- Life Choice Int. Biophysis Corporations
- OxyLife Independence Oxygen
- Concentrator OxLife LLC

E-mail: customer.relations@aua.com / specialcases@austrian.com

PAÍSES BÁLTICOS (LETÓNIA & LITUÂNIA) – AIR BALTIC



Com uma antecedência de 24 horas a companhia aérea Air Baltic pode fornecer oxigénio suplementar em todos os seus voos. A tripulação de cabina prestará assistência aos passageiros na ligação das garrafas de oxigénio. Este fornecimento é um serviço distinto do serviço integrado de fornecimento de emergência. O oxigénio fornecido pela Air Baltic é gratuito. Ao fazer a sua reserva ser-lhe-á solicitado um impresso com Informação Médica preenchido por um médico para se verificar a necessidade de oxigénio e o necessário fluxo de oxigénio por minuto. O fornecimento só está disponível a bordo do avião, por isso os passageiros têm que fazer as suas próprias diligências, caso necessitem de oxigénio durante a estadia no aeroporto ou em caso de uma ligação entre voos. O passageiro que necessite de oxigénio deverá ser sempre acompanhado por pessoal médico qualificado.



BÉLGICA – BRUSSELS AIRLINES



A companhia aérea Brussels Airlines pode fornecer oxigénio extra a bordo (até 5 litros de oxigénio por minuto). Os passageiros que têm necessidade de oxigénio a bordo dos aviões devem contactar o serviço "Medical Assistance Co-ordination Service" (serviço de coordenação de assistência médica) através do número + 32 2 7233703 até 48 horas o mais tardar antes da partida. A ficha de Informações Médicas e Aptidão para Viajar de Avião (MEDIF) tem que ser preenchida e os custos extra são pagos adiantadamente. Aplica-se uma sobretaxa por garrafa.

Apneia do sono: o passageiro pode utilizar a bordo equipamento para tratamento da apneia do sono. Este equipamento deve ser acionado por baterias em todos os voos. Apenas no voo de longo curso do A330 é fornecida energia elétrica em classe executiva. O equipamento não pode ser utilizado durante as descolagens e aterragens. A fonte de energia não é garantida. Portanto sempre que for essencial a utilização de equipamento médico os passageiros devem trazer as suas próprias baterias.

Poderá:

Telefone : +32 2 723 3703 ou fax: +32 2 723 3705

Horas de expediente: 2ª a 6ª feira: entre as 9:00 – 16:00

Sábado e Domingo: entre as 9:00 – 13:

- enviar um e-mail para meda@brusselsairlines.com
- consultar a sua agência de viagens

Os passageiros com necessidade de assistência apenas no aeroporto deverão preencher o impresso geral (http://web.brusselsairlines.com/forms/wheelchair_assistance.pdf) e enviá-lo para meda@brusselsairlines.com

BULGÁRIA – AIR BULGARIA



Todos os passageiros com doenças crónicas graves deverão apresentar uma autorização passada por um médico relativamente à sua aptidão para viajar de avião. Em alguns casos é necessária também uma declaração escrita pelo passageiro isentando a companhia aérea de responsabilidade referente a alterações ao estado do passageiro causadas pela viagem. Eventualmente, pode ser transportado no avião oxigénio extra, se forem feitos os devidos preparativos para permitir que esses passageiros possam viajar.

CROATIA – CROATIA AIRLINES



A companhia aérea Croatia Airlines autoriza a utilização de concentradores de oxigénio a bordo apenas se forem acionados por baterias e não forem pressurizados. Não é necessária a apresentação de uma autorização médica para os passageiros que utilizem esses dispositivos.

Um passageiro que tenha necessidade de oxigénio em garrafa extra para respirar durante o voo tem que viajar acompanhado por uma pessoa com formação em manuseamento de garrafas de oxigénio. É obrigatória apresentar uma autorização médica nestes casos. O impresso de informação médica é a base para a autorização do voo e deve ser preenchido pelo médico responsável pelo respetivo tratamento.

O impresso a preencher pode ser encontrado em:

<http://www.croatiaairlines.com/Travel-info/Special-passenger-categories/Disabled-persons>

O impresso deve ser enviado (ou enviado por fax) a “Poliklinika prometne medicine” em Zagreb, Park prijateljstva 1, tel. +385 1 3832 353, fax. +385 1 3832 040 para aprovação e verificação dos impressos INCAD dos voos da companhia Croatia Airlines. Preenchido e verificado, o impresso deve ser apresentado ao comprar a passagem anexando uma cópia ao bilhete do passageiro, porque vai ter que ser apresentado de novo durante o check in.

O passageiro terá que assinar uma Declaração de Seguro e o acompanhante deverá assinar uma declaração “Statement on the Transport of Patient Needing Medical Oxygenation During the Flight” (declaração para o transporte de doentes que necessitam de oxigenação medicinal durante o voo). Cada transportadora fornece as suas próprias garrafas para o respetivo voo.

CHIPRE – CYPRUS AIRWAYS



A companhia aérea Cyprus Airways não permite que os passageiros se façam acompanhar por oxigénio próprio a bordo dos seus aviões. Contudo, a companhia fornece o oxigénio a uma taxa adicional de 85 EUR por voo. O oxigénio pode ser administrado a 2 ou 4 litros por minuto e os passageiros deverão apresentar um atestado médico em que se declare a sua necessidade de oxigénio de forma contínua ou intermitente. Para mais informação devem contactar os Escritórios de Reservas da companhia Cyprus Airways.



REPUBLICA CHECA – CZECH AIRLINES



A companhia aérea Cyprus Airways não permite que os passageiros se façam acompanhar por oxigénio próprio a bordo dos seus aviões. Contudo, a companhia fornece o oxigénio a uma taxa adicional de 85 EUR por voo. O oxigénio pode ser administrado a 2 ou 4 litros por minuto e os passageiros deverão apresentar um atestado médico em que se declare a sua necessidade de oxigénio de forma contínua ou intermitente. Para mais informação devem contactar os Escritórios de Reservas da companhia.

FINLÂNDIA – FINNAIR



A companhia aérea Finnair apenas autoriza oxigénio suplementar nos seus voos médicos para transporte de emergência de regresso a casa (para passageiros que adoecem enquanto estão no estrangeiro). Permite alguns concentradores de oxigénio portáteis (CPO) a bordo dos seus aviões, mas os passageiros terão que consultar a “Finnair Medadesk” para determinar quais os dispositivos autorizados.

Deverá ser preenchido um impresso MEDIF por um médico vários dias antes do voo e a autorização médica deverá ser aceite pelo “Finnair Medadesk”. Os passageiros são responsáveis por uma reserva suficiente de baterias para se precaverem contra possíveis desvios da rota de voo planeada.

Os assistentes de bordo têm formação apenas em primeiros socorros e não estão autorizados a administrar medicação nem dar injeções.

FRANÇA – AIR FRANCE



A companhia aérea Air France pode fornecer oxigénio medicinal a bordo - este serviço está disponível por uma taxa de 300 EUR por voo (tanto em voos de longo curso como em voos continentais) e deve ser encomendado durante a reserva do bilhete não menos de 48 horas antes da partida. Este serviço pode não estar disponível em voos de partida em determinados aeroportos ou em determinados voos.

Na maioria dos casos, a companhia oferece aos passageiros um kit (Wenoll WS120) especialmente concebido para viagens aéreas. Este sistema funciona com válvula de demande (em vez de um fornecimento “contínuo” de oxigénio). O sistema é extremamente compacto, contém 600 litros de oxigénio, o que permite que os passageiros viajem em segurança mesmo em voos de longo curso. Estes kits só podem ser utilizados a bordo dos aviões.

Desde que as necessidades de oxigénio dos passageiros não ultrapassem 2 litros por minuto, eles não necessitam de atestado médico para utilizar este equipamento. Caso contrário, terão que apresentar um atestado médico, e se necessário, poderá ser oferecido outro tipo de equipamento. Noutros casos, pode ser oferecida uma solução alternativa, caso exista. É necessário também um atestado médico.

A Air France recomenda a utilização de dispositivos respiratórios pessoais, tais como os concentradores portáteis

de oxigénio. Estes dispositivos podem ser utilizados durante todo o voo. Contudo os aviões da Air France não estão equipados com tomadas elétricas que permitam ligar o seu dispositivo respiratório a bordo. Portanto, recomendamos que os passageiros verifiquem a capacidade de os seus dispositivos se alimentarem a si próprios, e, se necessário viajem com baterias extra. O número de baterias de lítio autorizados a bordo é limitado; queiram pedir mais Informações durante a reserva da passagem.

Apresentamos abaixo uma lista dos concentradores portáteis de oxigénio aprovados pela FAA.

- Philips Respironics EverGo,
- Inogen One,
- Inogen One G2,
- Inova Labs Life Choice,
- Oxus, Inc. RS-00400,
- Invacare XPO2 – XPO100,
- Invacare SOL02,
- SeQual Eclipse,
- DeVilbiss Helthcare iGO,
- AirSep FreeStyle,
- AirSep LifeStyle,
- Delphi Central Air, Evo,
- Oxlife Independence Oxygen Concentrator.

Estes dispositivos podem ser utilizados durante todo o voo. Recomendamos que os passageiros informem a companhia aérea com, pelo menos, 48 horas de antecedência antes da partida que têm necessidade de utilizar dispositivos respiratórios.

ALEMANHA - LUFTHANSA



São permitidos Concentradores Portáteis de Oxigénio em todos os aviões da companhia aérea Lufthansa desde que sejam aprovados pela FAA. Não é possível utilizar tomadas elétricas por razões de segurança (p.ex. estão garantidas 150% da capacidade das pilhas consoante o horário do voo). Podem utilizar-se garrafas de dois litros de oxigénio gasoso em voos dentro da Europa, mas não nos voos para os EUA. — no entanto as garrafas têm que ser aprovadas.

A Lufthansa não autoriza os passageiros a trazerem o seu próprio oxigénio para bordo dos seus aviões. Contudo, disponibilizamos um serviço especial de oxigénio, com um sistema 'à pedido' que oferece índices de fluxo entre 1 e 5,2 litros por minuto, a um preço de 300 EUR em voos intercontinentais e 150 EUR em voos continentais. Para encomendar o oxigénio, os passageiros deverão contactar o balcão "Lufthansa Medical Desk (balcão médico da Lufthansa) pelo telefone nº +49-69-696-55077, pelo menos 48 horas antes do respetivo voo. Antes do voo, será avaliada a aptidão do passageiro para viajar de avião.

Se for necessária aprovação deverá ser marcada uma consulta contactando o centro "MEDICAL OPERATION CENTRE" através do telefone nº: +49 69 696 55077 (aberto todos os dias entre as 06.00 e as 22.30).

Tel: +49 1805 838 038 E-mail: ksfxrmed@dlh.de

GRÉCIA – AEGEAN AIRLINES



A companhia aérea Aegean airlines não fornece oxigénio a bordo dos seus aviões. Contudo, permite que os passageiros se façam acompanhar dos seus próprios dispositivos de oxigénio a bordo dos aviões. Um médico deverá contactar a linha de apoio de reserva +30 210 6261000 e ser-lhe-á solicitado que preencha alguns impressos para garantir que o passageiro está apto a viajar de avião. O tamanho máximo das garrafas é de 2 litros e será necessária mais documentação para garantir que é adequada a ser utilizada durante a viagem.

E-mail: contact@ageanair.com

HUNGRIA – WizzAir



Wizzair aceita passageiros que normalmente necessitam de oxigénio extra por razões médicas, desde que apresentem um atestado médico a confirmar a sua aptidão para viajar de avião sem oxigénio extra durante o respetivo voo. Os passageiros que não apresentem o referido atestado no balcão do check-in não poderão viajar. Os passageiros não estão autorizados a trazer consigo o seu próprio oxigénio a bordo dos aviões e a companhia aérea Wizz nestes casos não fornece oxigénio a bordo dos aviões.



ISLÂNDIA – ICELAND AIR



A companhia aérea Icelandair não admite que os passageiros tragam oxigénio para bordo dos seus aviões; contudo autorizam a utilização dos seguintes sistemas de Concentradores Portáteis de Oxigénio (CPO) a bordo dos aviões:

- AirSep LifeStyle
- AirSep FreeStyle
- Inogen One
- SeQual Eclipse
- Respironics, EverGo.

IRLANDA – AER LINGUS



Todos os passageiros que necessitem de oxigénio para viajar de avião têm que apresentar um atestado médico nesse sentido. Os passageiros deverão informar a companhia com um mínimo de 48 horas de antecedência quando desejarem viajar. Deverão contactar a assistência “Aer Lingus Special Assistance” para mais informações.

O oxigénio é fornecido apenas como resposta a um pedido e apenas na base de um pedido por voo. A Aer Lingus fornece entre 2 e 4 litros por minuto em regime contínuo ou entre 2 e 4 litros por minuto em regime intermitente. Não são aceites pedidos para o fornecimento de 4 litros em regime contínuo nem intermitente nos voos entre Dublin e São Francisco, Atenas, Bucareste, Bourgas ou qualquer uma das Ilhas Canárias, devido à duração dos voos e ao tipo de avião.

Salienta-se que o transporte de oxigénio em Classe Executiva nos voos de longo curso dos aviões A330/332 não é possível. Estes aviões são frequentemente utilizados, embora não exclusivamente, para voos entre Dublin e São Francisco, Orlando e Chicago. No entanto, o oxigénio pode ser transportado em classe turística. Será cobrada uma taxa de €100/£90/\$140 por setor e pagável no momento da reserva da passagem. Os passageiros não podem transportar o oxigénio próprio a bordo. Há uma lista de marcas de CPO permitidas a bordo dos aviões.



IRLANDA – RYANAIR



A companhia aérea Ryanair não autoriza que os passageiros levem o seu próprio oxigénio a bordo dos seus aviões, mas pode fornecer oxigénio a um fluxo de 2 e 4 litros por minuto, com um custo adicional de 100 £ ou 100 EUR.

Se um passageiro tiver necessidade de utilizar oxigénio terapêutico durante o voo deverá informar a linha de assistência “Ryanair Special Assistance Line” (linha de assistência especial da Ryanair) de preferência no mesmo dia em que fizer a reserva do voo ou pelo menos 7 dias antes da data da viagem, visto que este serviço tem limites. Seguidamente será enviado ao passageiro um impresso de autorização “RYANAIR THERAPEUTIC OXYGEN - MEDICAL CLEARANCE FORM” para ser preenchido e devolvido à companhia.

- A Ryanair fornece oxigénio terapêutico em regime contínuo e intermitente (válvula de demanda) com um fluxo de 2 litros por minuto – com uma duração máxima de 250 minutos.
- A Ryanair não pode aceitar passageiros que necessitem de fornecimento contínuo de oxigénio para viagens superiores a 250 minutos.

O impresso de autorização médica para utilização de oxigénio medicinal da Ryanair deve ser preenchido e devolvido à companhia entre 14 e 2 dias antes da viagem, para validação pela empresa e devolução antes da viagem. O passageiro deve ter consigo um impresso de “Therapeutic Oxygen Medical Clearance” (autorização médica de oxigénio terapêutico) em todos os voos e não poderá viajar sem esse impresso. A Ryanair não tem capacidade para fornecer oxigénio medicinal em regime contínuo durante mais do que 250 minutos.

Há alguns concentradores de oxigénio portáteis que são autorizados a bordo dos aviões. Para solicitar autorização, os passageiros deverão contactar a sua Linha de Assistência Especial local, de preferência no mesmo dia em que fizer a reserva da passagem e o mais tardar 7 dias antes do seu voo. Os passageiros deverão fazer-se acompanhar de uma carta (em inglês) escrita pelo seu médico (no prazo de 2 semanas antes da viagem) que confirme especificamente que:

- 1 A pessoa está em condições de viajar.
- 2 Não tem necessidade de mais do que 120 minutos de fornecimento de oxigénio com débito alto ou 240 minutos com débito baixo.
- 3 O fluxo de oxigénio fornecido é adequado para as necessidades daquele passageiro específico.

Para viajar com um CPO, os passageiros deverão contactar a Linha de Assistência Especial para obter aprovação prévia e a carta “Medical Equipment Approval & Baggage Waiver letter”. Esta carta “approval & waiver letter” (carta de autorização e isenção de bagagem) deve ser apresentada no balcão de “Bag Drop” (entrega de bagagem) ou na porta de embarque se viajar sem bagagem de porão. A lista dos CPO aprovados é a seguinte:

- AirSep FreeStyle
- AirSep LifeStyle
- AirSep Focus
- AirSep Freestyle 5
- Delphi RS-00400 / Oxus RS-00400
- DeVilbiss Healthcare iGo
- Inogen One

- Inogen One G2
- Inogen One G3
- Inova Labs LifeChoice Activox
- International Biophysics LifeChoice / Inova Labs LifeChoice
- Invacare XPO2
- Invacare Solo 2
- Oxylife Independence Oxygen Concentrator
- Precision Medical EasyPulse
- Respirationics EverGo
- Respirationics SimplyGo
- Sequal Eclipse
- SeQual SAROS

Se o passageiro desejar utilizar um CPO durante o voo, deverá contactar a Linha de Assistência Especial da Ryanair (<http://www.ryanair.com/en/questions/contacting-customer-service>), que pode ser diferente consoante a localização do passageiro, para obter a respetiva aprovação prévia. Para utilização a bordo é necessário preencher um impresso 'Fit to Fly' (apto para viajar). Uma vez preenchido o impresso "Fit to Fly" deve ser devolvido à Ryanair num prazo entre 14 e 2 dias antes da viagem para validação. O impresso "Fit to fly" validado deve acompanhar o passageiro em todos os voos e apresentado ao pessoal de cabina na altura do embarque.

Se pretender utilizar o CPO a bordo do avião o passageiro deverá certificar-se que leva consigo um número de baterias com carga suficiente para a duração do voo e quaisquer possíveis atrasos, porque as baterias não podem ser recarregadas a bordo dos aviões.

Itália – Alitalia



Para solicitar adequada assistência, os passageiros com necessidade de oxigénio deverão contactar o escritório local "Customer Relations Office" pelo menos 48 horas antes da partida. Se tiverem necessidade de um atestado médico para viajar de avião, deverão solicitar ao seu médico assistente que preencha a Ficha de Informações Médicas e Aptidão para Viajar de Avião (MEDIF) pelo menos sete dias antes da data da viagem. Os passageiros que sofram de doenças crónicas ou que sejam portadores de deficiência física deverão também apresentar um FREMEC (Cartão Médico de Viajante Frequente). A Alitalia não garante o fornecimento de oxigénio a bordo dos seus aviões nem autoriza que os passageiros transportem oxigénio a bordo dos aviões em nenhum dos seus destinos.

LUXEMBURGO – LuxAIR



Os passageiros que necessitem de garrafas de oxigénio medicinal durante o voo deverão informar a companhia aérea na altura da reserva da passagem e devem aguardar a autorização por parte desta. Não são autorizadas garrafas pessoais de oxigénio a bordo dos aviões. Se não é possível transportar a sua própria garrafa, a companhia aérea deverá fornecê-la.

Em caso de dúvidas ou para mais informações deverá contactar o nosso Centro de Serviço ao Cliente.

Tel: (+335) 2456 4242

E-mail: callcenter@luxair.lu

MALTA – MALTESE AIRLINES



A companhia aérea Air Malta não permite que os passageiros se façam acompanhar do seu próprio oxigénio a bordo do seus aviões; contudo, a companhia pode fornecer oxigénio gratuito em voos regulares. A Air Malta oferece oxigénio a 2 ou 4 litros por minuto em administração contínua ou intermitente. Em voos charter será cobrada uma taxa adicional, determinada numa base caso-a-caso e consoante a viagem.

Deve ser enviado um Atestado Médico para o Balcão de Assistência Médica para que um médico avalie se o passageiro está em condições de viajar de avião. Este Balcão de Assistência Médica pode ser contactado através do nº de telefone +356 22999296.



HOLANDA – KLM



A companhia aérea KLM permite que os seus passageiros se façam acompanhar dos seus CPO a bordo dos seus aviões mediante o pagamento de uma taxa adicional de 200 EUR por voo. É também exigido um impresso médico preenchido.

Os passageiros podem trazer com eles para bordo dos aviões os seguintes concentradores portáteis de oxigénio:

- AirSep FreeStyle (Fed. Reg. Sep 12/06)
- AirSep LifeStyle displaying an RTCA sticker (SFAR No. 106, Aug 11/2005)
- Delphi RS-00400
- DeVilbiss Healthcare iGo
- Inogen One (SFAR No. 106, Aug 11/2005)
- Inogen One G2
- Invacare SOL02
- International Biophysics LifeChoice
- Invacare XPO100
- Oxlife Independence Oxygen Concentrator
- Respironics EverGo (Fed. Reg. Sep 12/06)
- SeQual Technologies Eclipse (Fed. Reg. Sep 12/06)

Se os passageiros se fizerem acompanhar dos seus próprios CPO deverão fazer o check-in nos balcões do aeroporto. Para poder utilizar os seus próprios CPO a bordo, têm que apresentar o pedido pelo menos 48 horas antes da data prevista para a viagem contactando o Serviço de Reservas pelo Telefone da KLM e consultar o seu médico para poderem prestar as seguintes informações:

- A marca e tipo de CPO.
- A necessidade médica de utilização de oxigénio a bordo dos aviões e a capacidade do utilizador para ver, ouvir e responder aos alarmes da unidade do CPO.
- O máximo de fluxo de oxigénio correspondente à pressão dentro da cabina em condições operacionais normais. Deve ter-se em atenção que a utilização de um CPO numa cabina pressurizada durante um voo requer cerca do dobro do oxigénio em comparação com o CPO utilizado em terra.
- A duração da utilização de oxigénio em horas e minutos. O médico e/ou o passageiro são responsáveis pelo aprovisionamento de oxigénio suficiente para a duração do voo.

Os passageiros deverão certificar-se que têm baterias com carga suficiente para a duração do voo, sobreposições e atrasos imprevistos. As baterias de lítio podem ser classificadas em dois tipos com base no conteúdo de lítio:

- Baterias com um máximo de 8g de lítio: podem ser transportadas sem limite.
- Baterias com mais de 8g mas não mais de 25g de lítio: são permitidas duas pilhas se estiverem individualmente protegidas para evitar curto circuitos.



Polónia – POLISH AIRLINES LOT



Os passageiros que desejem fazer-se acompanhar de garrafas de oxigénio a bordo do voo têm que pagar uma taxa para cada etapa da viagem operada pela LOT, de acordo com a seguinte lista de preços:

- MÉDIO CURSO ou voos domésticos – 150 EUR ou quantia equivalente.
- LONGO CURSO – 300 EUR ou quantia equivalente.

O passageiro deverá fazer-se acompanhar de uma cópia da Ficha de Informações Médicas e Aptidão para Viajar de Avião (MEDIF) e do impresso Incapacitated Passengers Handling Advice (INCAD) (nota de assistência a passageiros incapacitados) que podem ser obtidos na Internet em <http://www.lot.com/be/en/web/newlot/carriage-patients-on-stretchers>. A necessidade de oxigénio deve ser comunicada à companhia aérea pelo menos 72 horas antes da partida.

Portugal - TAP



A companhia aérea TAP Portugal fornece oxigénio extra e permite a utilização de concentradores portáteis de oxigénio a bordo dos seus aviões. Os passageiros deverão preencher um impresso de INCAD (Incapacitated Passengers Handling Advice) (nota de assistência a passageiros incapacitados) e apresentá-lo pelo menos uma semana antes da viagem.

Os passageiros devem ser acompanhados por alguém habilitado para administrar o oxigénio, de preferência um médico ou uma enfermeira. Poderão viajar sozinhos se souberem como o administrar eles próprios, e apenas se tal for autorizado pelos serviços médicos da companhia.

Não é permitida a utilização do oxigénio próprio dos passageiros. Os membros da tripulação não podem administrar oxigénio em circunstância alguma.

A TAP tem dois tipos de reservatórios:

Grandes min/litros 7 /min litros 3

Pequenos min/litros 4/min / litros 2

Todos os reservatórios são fornecidos com uma máscara de tamanho único.

Os passageiros que necessitem de utilizar um CPO – concentrador portátil de oxigénio ou CPAP – dispositivo de pressão positiva contínua (para tratar a apneia do sono) podem fazê-lo nos voos da companhia. Deverá ter-se em consideração que a autorização está sujeita a certas condições.

Para mais informação contactar o Centro de Contacto + (351) 700 205 707.

ROMÉLIA – TAROM



A companhia aérea TAROM fornece oxigénio gratuito a bordo dos seus aviões e sem limites de pessoas que solicitam este serviço. Os passageiros devem, contudo, ter em atenção que não podem fazer-se acompanhar do seu oxigénio extra a bordo dos nossos aviões. Antes da emissão do bilhete para um passageiro com este tipo de necessidades, a autorização deve ser solicitada à TAROM, que fornece as garrafas de oxigénio durante o voo. O passageiro é considerado um caso clínico, portanto terá que apresentar um atestado médico passado pelo seu médico assistente confirmando que ele/ela podem viajar na data e itinerário pretendidos, bem como a quantidade de oxigénio/minuto e se o passageiro necessita de oxigénio administrado continua ou intermitente (especificando os intervalos de tempo).

É obrigatório:

- fazer a reserva e o pagamento dos documentos da viagem pelo menos 72 horas antes da data da partida;
- apresentar no balcão do check-in um atestado médico passado pelo médico assistente, declarando que o passageiro está em condições de viajar na data e itinerário pretendidos; o passageiro deverá viajar acompanhado por um adulto com formação médica.

RUSSIA – AEROFLOT



A Aeroflot apenas pode fornecer oxigénio a bordo dos seus aviões antes e depois do voo e em casos de emergência. Não autorizam os passageiros a fazer-se acompanhar do seu próprio oxigénio a bordo dos seus aviões. Os passageiros doentes devem apresentar um atestado passado por um médico. A transportadora pode recusar-se a fornecer serviços aéreos a este tipo de passageiros, se o estado físico do passageiro apresentar ameaça contra a segurança do voo ou causar desconforto aos outros passageiros.



ESCANDINÁVIA (DINAMARCA, NORUEGA & SUÉCIA) – SCANDINAVIAN AIRLINES (SAS)



A companhia aérea SAS permite que os passageiros se façam acompanhar dos seus dispositivos de oxigénio comprimido gasoso com um peso máximo de 5 quilogramas a bordo dos seus aviões. As dimensões das garrafas não devem exceder o peso ou dimensões permitidas para a bagagem de mão (115 cm/46 in e 8 kg/18lbs). Além disso, a SAS fornecerá oxigénio com uma taxa adicional de 335 EUR por viagem em voos intercontinentais ou 150 EUR por viagem em voos continentais.

Em ambos os casos, os passageiros devem solicitar este serviço na altura em que fizerem a reserva do bilhete ou pelo menos 72 horas antes do voo. Deve ser preenchida uma Ficha de Informações Médicas e Aptidão para Viajar de Avião (MEDIF) e o pedido deve ser autorizado pelo Departamento Médico da SAS. O oxigénio líquido não é permitido porque é considerado produto perigoso. Queira contactar o “Medical Sales” da SAS antes do voo para informar o pessoal do check-in fique acerca da sua intenção de transportar oxigénio.

SAS Medical Sales
Tel.: +45 32 32 68 98
Fax: +45 32 32 64 72
Email: sasmedical@sas.dk

Horário de expediente:
2ª a 6 feira entre as 8:00 e as 16:00 CET

ESPAÑA - IBERIA



O pessoal das reservas da companhia aérea Iberia, com a opinião dos Serviços Médicos prestará aos passageiros as informações de que estes precisem, reservando os lugares mais adequados e solicitando os serviços necessários. Tanto os aviões da Iberia como os regulamentos da Aviação Civil impõem limites ao número de passageiros com mobilidade reduzida admitidos por voo, de acordo com o tipo de deficiência apresentada e outras circunstâncias. Para prever os recursos necessários para um fornecimento correto dos serviços, os passageiros deverão reservar a sua passagem 48 horas antes da partida desejada.

É aconselhado aos passageiros que contactem o Centro de Reservas local da Iberia para obterem mais informações acerca das viagens com mobilidade reduzida e necessidades especiais.

Suíça



Não é permitida a utilização de garrafas de oxigénio privadas a bordo. A companhia aérea fornece as suas próprias garrafas de oxigénio para serem utilizadas a bordo dos aviões. O oxigénio será instalado no seu lugar e pronto a ser utilizado. Deverá encomendar o oxigénio suplementar pelo menos 72 horas antes da partida e os passageiros deverão preencher todos os impressos SAF/MEDIF. O oxigénio fica confirmado após o pagamento dos respetivos custos.

TURQUIA — TURKISH AIRLINES



A companhia aérea Turkish Airlines não autoriza que os passageiros se façam acompanhar do seu próprio oxigénio a bordo dos seus aviões, mas fornece oxigénio suplementar gratuito. A encomenda do oxigénio pode ser feita na altura da reserva da passagem e deverão ser preenchidos vários impressos por um médico confirmando a necessidade de oxigénio e o fluxo de oxigénio necessário.





REINO UNIDO – BRITISH AIRWAYS



A companhia aérea British Airways fornece oxigénio durante o voo dos seus aviões por razões médicas sem custos adicionais tanto em voos internacionais como dentro da Europa continental. O oxigénio deve ser encomendado pelo menos 48 horas antes da viagem. O oxigénio apenas pode ser fornecido a um passageiro por voo, por isso a sua disponibilidade é restrita e, como tal, se um passageiro tiver necessidade dele a bordo deverá encomendá-lo com bastante antecedência. Os impressos de informações médicas devem ser preenchidos pelos passageiros e seus médicos assistentes para que as suas viagens possam ser autorizadas. A British Airways não pode fornecer oxigénio em terra em nenhum aeroporto.

As informações médicas devem ser prestadas pelo médico assistente do passageiro. A British Airways tem necessidade destas informações para poder avaliar a aptidão do passageiro para viajar de avião, e em seguida tomar as devidas medidas referentes ao fornecimento de oxigénio no respetivo voo. Este serviço é gratuito e o oxigénio é fornecido com fluxos de 2 ou 4 litros por minuto. Para solicitar oxigénio a bordo o passageiro deverá contactar o Escritório local da British Airways.

A British Airways permite também concentradores portáteis de oxigénio (CPO) autorizados pela FAA a bordo dos seus aviões. O CPO é considerado como bagagem de cabina do passageiro. Para facilitar o serviço deverá informar o pessoal das reservas desse facto ao fazer a reserva da sua passagem.

Os passageiros deverão preencher a primeira parte do impresso MEDIF da British Airways e pedir ao seu médico assistente para preencher a segunda parte do mesmo impresso. Depois do impresso ter sido enviado à unidade “Passenger Medical Clearance Unit (PMCU)” a companhia aérea poderá considerar o pedido e informar o passageiro se está apto para viajar de avião.

Informações de contacto acerca da unidade Personal Medical Clearance Unit (unidade de autorização médica pessoal):

Tel: +44 (0) 20 8738 5444

Fax: +44 (0) 20 8738 9644

e-mail: pmcu.pmcu@ba.com

REINO UNIDO – EASY JET



À exceção de situações de emergência a companhia aérea Easy Jet não fornece oxigénio suplementar. São autorizadas pequenas garrafas de oxigénio como bagagem de mão apenas para utilização médica pessoal. As garrafas não poderão exceder 0,5 metros de comprimento com um diâmetro máximo de 250 mm.

Os passageiros deverão apresentar um atestado médico a confirmar que as garrafas de oxigénio são necessárias por razões médicas e que estão aptos a viajar de avião. Os passageiros podem transportar um máximo de 2 garrafas de oxigénio e têm que as colocar nas bagageiras superiores ou por baixo do assento e deverão informar o pessoal de cabina desse facto, ao embarcarem nos aviões.

Os concentradores de oxigénio (quer elétricos quer acionados a baterias) são autorizados a bordo e não é necessário um atestado médico para estes dispositivos. As baterias terão que ser utilizadas se o passageiro tiver necessidade de oxigénio a bordo (este deverá certificar-se que as baterias têm suficiente carga para a duração do voo, incluindo possíveis atrasos).

Não são autorizados geradores químicos de oxigénio.







Casos de custos adicionais para viajar com oxigênio fornecido pelas companhias aéreas

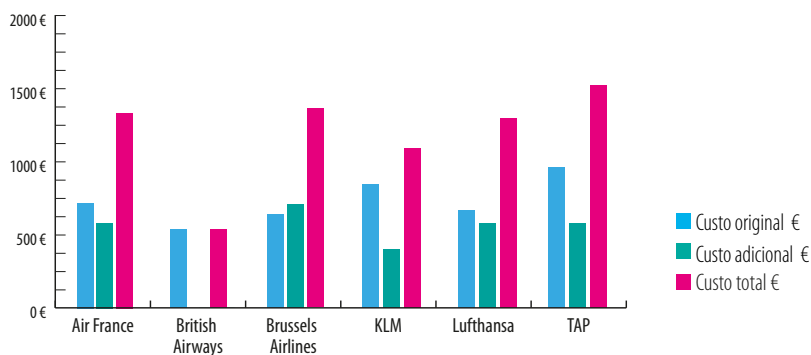


Casos de custos adicionais para viajar com oxigénio fornecido pelas companhias aéreas

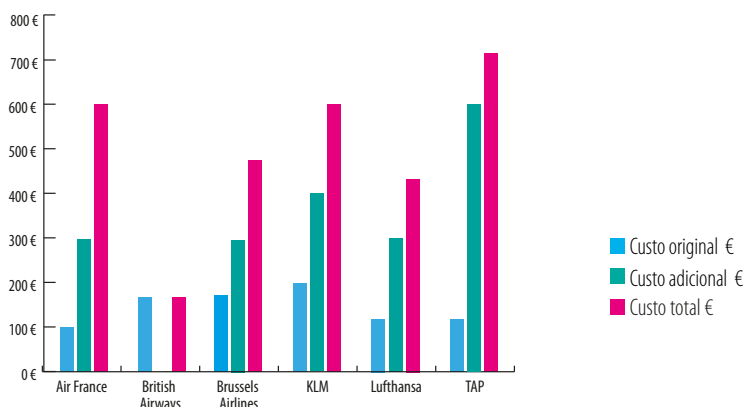
Embora algumas companhias aéreas anteriormente indicadas forneçam oxigénio gratuito, outras cobram taxas adicionais de valor igual ao do preço do bilhete do avião. Na seção seguinte, os cenários são apresentados como estudos de casos que mostram os preços exorbitantes cobrados pela oxigenoterapia para doentes que pretendem viajar de avião na Europa e também para fora da Europa.

Os preços são de viagens de ida e volta reservados durante Julho de 2013. Como iremos demonstrar em seguida, há uma grande variedade de preços cobrados pelas companhias aéreas para o fornecimento de oxigénio aos doentes. Enquanto algumas companhias aéreas, tais como a Lufthansa, fornecem oxigénio sem limite, por voo, outras como a TAP e a Air France fornecem oxigénio a uma taxa por garrafa, aplicável tanto aos voos dentro da Europa como nos voos intercontinentais.

Custo Total dos voos intercontinentais (longo curso), por exemplo, Londres - Nova Iorque.



Custo Total dos voos no continente europeu (médio curso), por exemplo, Londres - Madrid.



AIR FRANCE



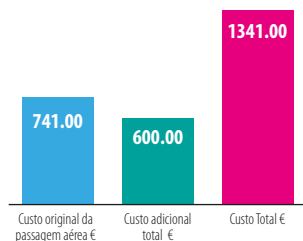
De Paris para Nova Iorque

Custo original da passagem aérea: **€741.00**

Custo para utilizar oxigénio: €300 por garrafa, por voo

Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): = **€600.00**

Custo Total: €1341.00



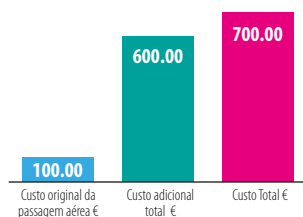
De Paris para Marselha

Custo original da passagem aérea: **€100.00**

Custo para utilizar oxigénio: €300 per bottle, per flight

Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): **€600.00**

Custo Total: €700.00



BRITISH AIRWAYS



De Londres para Nova Iorque

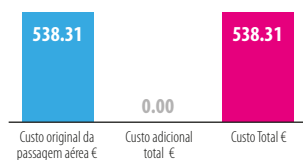
Custo original da passagem aérea: **€538.31**

Custo para utilizar oxigénio €0.00**

- limite de um passageiro com oxigénio por voo **

Custo adicional total: €0.00

Custo Total: €538.31



De Londres para Madrid

Custo original da passagem aérea: **€167.43**

Custo para utilizar oxigénio: €0.00**

- limite de um passageiro com oxigénio por voo **

Custo adicional total: €0.00

Custo Total: €167.43



BRUSSELS AIRLINES



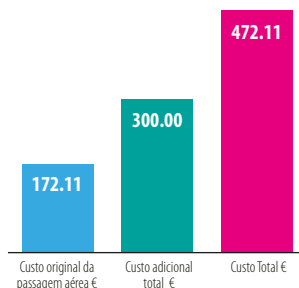
De Bruxelas para Hamburgo

Custo original da passagem aérea: **€172.11**

Custo para utilizar oxigénio: €150 por garrafa encomendada

Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): = **€300.00**

Custo Total: €472.11



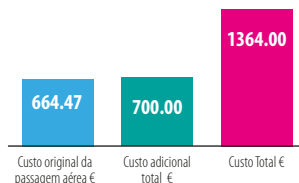
De Bruxelas para Nova Iorque

Custo original da passagem aérea: **€664.47**

Custo para utilizar oxigénio: €350 por garrafa encomendada

Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): **€700.00**

Custo Total: €1364.47



KLM



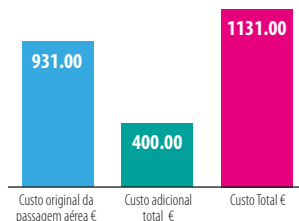
De Amsterdão para Kuala Lumpur

Custo original da passagem aérea: **€931.00**

Custo para utilizar oxigénio: €200 por voo

Custo adicional total: **€400**

Custo Total: €1331.00



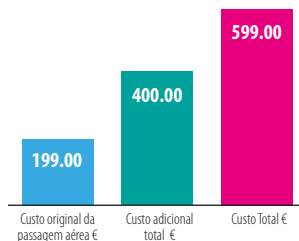
De Amsterdão para Zurique

Custo original da passagem aérea: **€199**

Custo para utilizar oxigénio: €200 € por voo

Custo adicional total: **€400**

Custo Total: €599.00



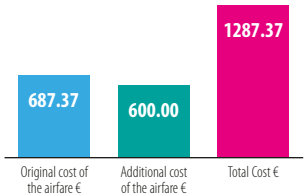
LUFTHANSA



De Frankfurt para Nova Iorque

Custo original da passagem aérea: **€687.37**
Custo para utilizar oxigénio: €300 a pedido (sem limite) por voo
Custo adicional total: **€600.00**

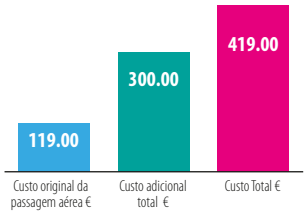
Custo Total: €1287.37



De Munique para Istambul

Custo original da passagem aérea: **€119**
Custo para utilizar oxigénio: €150 a pedido (sem limite) por voo
Custo adicional total: **€300**

Custo Total: €419.00



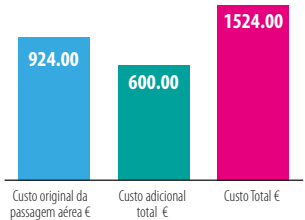
TAP



De Lisboa para o Rio de Janeiro

Custo original da passagem aérea: **€924.00**
Custo para utilizar oxigénio: €300 4L/min por fluxo de garrafa
Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): **€600.00**

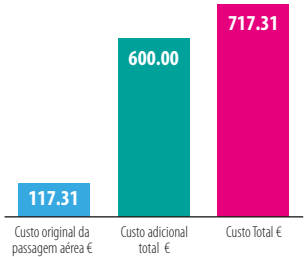
Custo Total: €1524.00



De Lisboa para Bruxelas

Original cost of airfare: **€117.31**
Custo para utilizar oxigénio: €300 4L/min por fluxo de garrafa
Custo adicional total (mínimo de 2 garrafas): **€600.00**

Custo Total: €717.31





**Normas e regulamentos da EASA
para doentes e tripulação de cabina**



Entre Fevereiro e Abril de 2013, o Secretariado da EFA enviou aproximadamente 45 perguntas em 11 línguas europeias diferentes à Autoridade Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EASA) pedindo esclarecimentos e informações para doentes que necessitam de oxigénio para viajar. As respostas da EASA foram um pouco ambíguas ou técnicas, e nesta secção da brochura vamos partilhar as nossas interpretações dessas respostas na medida em que forem aplicáveis aos doentes ou pessoal das companhias aéreas europeias. As respostas originais podem ser enviadas aos interessados a seu pedido para confirmar o rigor das informações prestadas nesta secção.

O oxigénio é um produto definido com ‘material perigoso’ ou risco de segurança. A segurança envolve a proteção dos passageiros contra potenciais materiais utilizáveis para um ato terrorista, que necessita de regulamentos para evitar a entrada de certos artigos no avião para prevenir que possam ser utilizados como uma bomba, por exemplo. A segurança tem que relevar mais o aspeto do risco accidental causado aos outros passageiros e ao avião em si. Os dispositivos pessoais de oxigénio que utilizam oxigénio líquido são estritamente proibidos a bordo dos aviões comerciais como bagagem de cabina ou bagagem de porão.

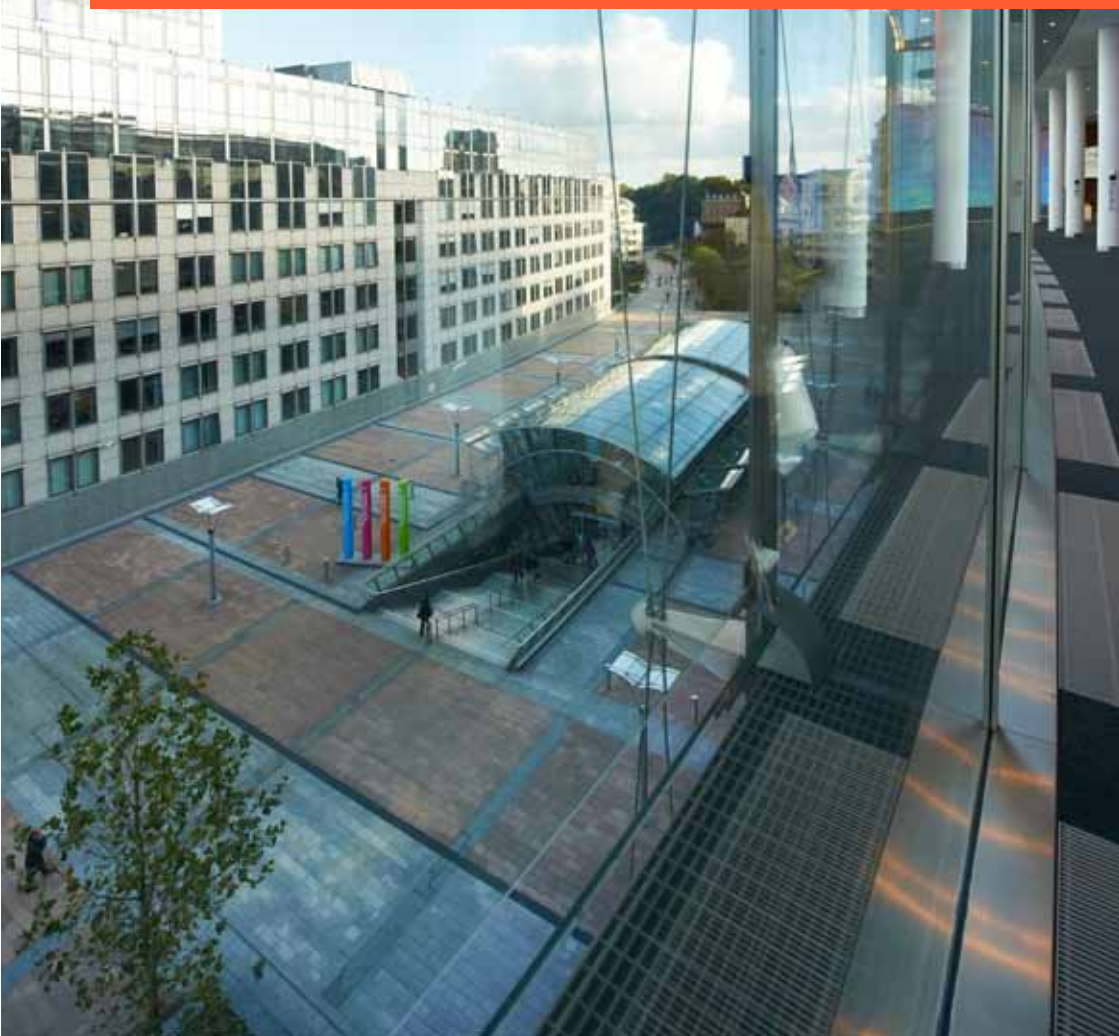
De todos os regulamentos da UE mais relevantes para viagens aéreas, em todas as companhias aéreas, e para os passageiros que utilizam oxigénio é o Artigo 10 dos regulamentos 1107/2006 (Seção 4.3), 216/2008 e, mais recentemente, 965/2012. Estes três regulamentos de 2006, 2008 e 2012 referem-se a requisitos técnicos e procedimentos administrativos relativos a operações aéreas. De acordo com estes regulamentos, o oxigénio e as garrafas de oxigénio para fins medicinais com menos de 5 kgs, e nunca contendo oxigénio líquido podem ser transportadas em bagagem de porão e bagagem de cabina ou com o doente. A autorização nestes casos depende da aprovação prévia da respetiva companhia aérea e de informação ao comandante do avião num determinado voo acerca da quantidade de oxigénio e sua localização no avião. As garrafas, as válvulas e reguladores devem ser protegidas contra danos que possam causar uma libertação inadvertida do seu conteúdo.

Os concentradores portáteis de oxigénio (CPO) estão classificados como dispositivo elétricos portáteis contendo lítio ou células de iões de lítio ou baterias. Alguns países têm requisitos específicos que proibem a utilização das garrafas de oxigénio, o que significa que nesses países as companhias aéreas têm que proceder ao fornecimento de oxigénio. Assim há companhias aéreas que nem permitem os CPO a bordo dos seus aviões nem se oferecem para proceder ao fornecimento de oxigénio aos passageiros. Nos casos em que os CPO são autorizados para uso pessoal, não é necessário aprovação prévia da companhia aérea mas há um limite para o conteúdo de lítio ou fluxo de Watt-hora das baterias (que devem estar em conformidade com o Manual de Ensaios e Critérios - Parte III, subsecção 38.3 das Nações Unidas).

Os passageiros que têm necessidade de oxigénio quando viajam de avião terão que **informar a companhia aérea antes das suas viagens**, geralmente pelo menos 48 horas antes das referidas viagens, embora este período para a notificação varie consoante as companhias aéreas. Nem todas as companhias aéreas europeias têm médicos entre os seus colaboradores, por isso os passageiros devem consultar as companhias aéreas acerca do processo de aprovação para a utilização de oxigénio a bordo dos aviões. A companhia pode decidir autorizar o passageiro a utilizar o seu próprio CPO ou pedir-lhe que utilize o oxigénio fornecido pela companhia. Se os CPO pessoais forem aceites, estes dispositivos terão que ser aprovadas pela companhia aérea ou verificadas de acordo com uma lista aprovada de CPO disponíveis na sua página de Internet.

Não existem requisitos específicos nas instruções técnicas relativamente à utilização de oxigénio a bordo dos aviões, mas podem salientar-se procedimentos específicos no Manual de Operações da companhia aérea pela Autoridade Nacional competente. Em última análise as Autoridades Nacionais Europeias, têm diferentes posições quanto à utilização do oxigénio a bordo dos aviões, tal como com os CPO, cuja utilização não é proibida pelas diretivas de segurança europeias. Os passageiros deverão encontrar informações aplicáveis nas políticas relevantes das companhias aéreas e as tripulações de cabina devem estar bem cientes acerca do que é permitido em termos da utilização de oxigénio a bordo dos aviões segundo os seus Manuais de Operações de funcionários da companhia aérea. Assim, tanto os passageiros como as tripulações de cabina podem evitar complicações e estar tão bem informados quanto possível relativamente às viagens.

Conclusões





Como ficou demonstrado pela informação apresentada nesta brochura, a EFA está decidida a tudo fazer para alterar a situação atual, em que as companhias aéreas claramente aproveitam a sua liberdade para cobrar taxas injustificadamente altas em relação aos passageiros que têm que viajar com oxigénio. Atualmente, e no futuro, cada vez mais doentes que necessitam de oxigénio podem desejar viajar de avião na medida em que as suas famílias estão a viver espalhadas por todo o continente europeu e por todo o mundo por razões de trabalho, estudos e também na medida em que os diferentes destinos de férias se vão tornando mais acessíveis e menos dispendiosos. Negar-lhes o direito de viajar por razões de trabalho, visitas a familiares e amigos e também para destinos de férias, tão livremente quanto aos outros passageiros, em virtude das suas necessidades de oxigenoterapia indicia uma prática discriminatória. Enquanto certas companhias aéreas, tais como a British Airways e a TAROM fornecem oxigénio gratuito aos seus passageiros com necessidade de oxigénio, outras companhias como a Air France cobram taxas fixas tanto nos voos europeus como nos de longo curso. Estas taxas fixas podem resultar num aumento das tarifas aéreas até sete vezes o custo do bilhete de avião.

Uma vez que muitos doentes que necessitam de oxigénio se sentem desmotivados em relação a viagens para diferentes destinos, devido aos custos adicionais exorbitantes dessas viagens, é necessário pelo menos apresentar-lhes informações corretas e mantê-los ao corrente das opções que se lhes apresentam quando pretendem viajar de avião. É necessário que todas as companhias aéreas prestem informações transparentes aos doentes que necessitam de oxigenoterapia. Enquanto muitas já disponibilizam a informação necessária ao público, outras há que optam por dissimular as suas taxas adicionais para o fornecimento de oxigénio ou tornar estas informações difíceis de encontrar. Este procedimento tem como resultado a desmotivação, e também faz com que os doentes reservem os seus voos sem terem encontrado a informação de que necessitam antes de viajar.

Uma vez que a população da Europa está a envelhecer, haverá, no futuro, cada vez mais passageiros a necessitar de oxigénio durante os voos, principalmente porque a doença pulmonar obstrutiva crónica (DPOC) é uma doença com uma prevalência crescente na Europa. As companhias aéreas podem estar a negligenciar este grupo de clientes se não derem resposta cabal às suas necessidades específicas. Esta situação arrasta também outro grande problema: o nível de formação do pessoal de cabina dos aviões relativamente às necessidades específicas destes clientes. Como pudemos constatar pelas histórias dos passageiros nesta brochura não é invulgar o pessoal de cabina não ter conhecimento ou pelo menos não ter o conhecimento adequado dos regulamentos das suas próprias companhias aéreas. Esta situação cria tensões adicionais desnecessárias para este grupo de passageiros.

O exemplo da acessibilidade das cadeiras de rodas nas companhias aéreas mostra claramente que a harmonização das políticas relativamente ao uso do oxigénio em toda a Europa seria possível com um mandato da Comissão Europeia. Ou o fornecimento do oxigénio gratuito pelas companhias aéreas ou a aceitação da utilização dos CPO, se não ambas as soluções, devia ser exigido a cada uma das companhias aéreas europeias. A EFA apela veementemente para os responsáveis políticos para que prossigam com o Relatório de Iniciativa Próprio acerca do manifesto “The Rights of Europeans travelling by Air” (direitos dos europeus a viajarem de

avião) apresentado pelo Deputado do Parlamento Europeu Keith Taylor e aumentem a pressão sobre a Comissão Europeia para que tome medidas. A adoção uniforme por todas as companhias aéreas do serviço de fornecimento gratuito de oxigénio e a autorização para utilizar os CPO para doentes que deles têm necessidade, seria um passo significativo no sentido de retificar atuais problemas e desenvolver uma melhor prática, já para não mencionar a redução da tensão e a melhoria da qualidade de vida de muitas pessoas que necessitam de oxigénio e desejam viajar de avião.

Assim, há necessidade de formação adequada de toda a tripulação de cabina para o manuseamento de oxigénio e cuidados a prestar aos doentes que necessitam de oxigénio enquanto utilizadores dos serviços das companhias aéreas. Como melhor prática, as companhias aéreas devem incluir horas de formação da tripulação de cabina para melhor os informar acerca das políticas específicas das companhias onde trabalham, relativamente ao fornecimento de oxigénio aos passageiros, assegurando ao mesmo tempo que têm conhecimento acerca dos direitos gerais dos seus passageiros à utilização do oxigénio, e especificamente dos CPO, com base na regulamentação europeia. Quanto melhor formação os funcionários da companhia aérea receberem, melhor preparados estarão para quando tiverem que lidar com passageiros com necessidade de oxigénio nos seus voos.

O facto de os regulamentos oficiais europeus **não proibirem** a utilização de concentradores portáteis de oxigénio a bordo dos aviões, enquanto alguma legislação nacional europeia o faz, cria uma situação muito difícil para os passageiros com necessidades de oxigénio, o que na opinião da EFA é completamente inaceitável. Na essência, ao reservarem as suas viagens, os passageiros têm que essencialmente confiar nas informações prestadas pelas companhias aéreas como único ponto de referência. Como se pode ver nesta brochura por vezes as informações prestadas pelas companhias aéreas não são suficientemente transparentes quanto aos preços, para que os passageiros possam fazer as reservas das suas passagens com confiança. Enquanto várias companhias aéreas prestam realmente informações transparentes e claras, infelizmente outras não usam nenhuma transparência ao divulgarem as suas informações aos passageiros. A vantagem imediata da harmonização dos regulamentos relativamente ao oxigénio em todas as companhias aéreas europeias seria a garantia para os doentes de **que se aplicam as mesmas regras seja qual for a companhia aérea que escolham, incluindo impressos MEDIF universais válidos para todas as companhias aéreas, tal como é recomendado pela IATA.**

A EFA espera que esta brochura seja um ponto de referência adicional para os passageiros, para que eles possam consultar rapidamente os passos necessários a dar ao fazerem as reservas das suas viagens com uma companhia aérea europeia. A brochura demonstra claramente a variedade de políticas das companhias aéreas e os custos inflacionados impostos aos passageiros que necessitam de oxigénio para viajar.



Índice das Siglas

DPOC	— doença pulmonar obstrutiva crónica
EASA	— Autoridade Europeia para a Segurança da Navegação Aérea
CE	— Comissão Europeia
EFA	— Federação Europeia das Associações de Doentes com Alergias e Doenças das Vias Respiratórias
ELF	— Fundação Europeia do Pulmão
PE	— Parlamento Europeu
UE	— União Europeia
FAA	— Administração Federal da Aviação dos EUA
IATA	— International Air Travel Authority (autoridade internacional das viagens aéreas)
INCAD	— Incapacitated Passengers Handling Advice
MEDIF	— Ficha de Informações Médicas acerca da Aptidão para Viajar ou Assistência Especial
MEP	— Deputado do Parlamento Europeu
ONG	— Organização não governamental
CPO	— Concentrador Portátil de Oxigénio
SAF	— Impresso para Assistência Especial





Rue du Congrès 35
1000 Brussels

T. +32 2 227 27 12
info@efanet.org

www.efanet.org

A EFA agradece aos seus patrocinadores VitalAire e Almirall pelo apoio concedido a este projecto , através da atribuição de um financiamento com fins educativos.



A EFA e a RESPIRA agradecem à VitalAire o apoio dado à tradução e publicação desta brochura.

