

Norma sobre EHS&S

465.TEC.01 Relatório de Sinistros de trânsito e Lesões de Safe Fleet

Sinistros de trânsito e lesões devem ser relatados com precisão, de acordo com as definições descritas neste documento, para que os dados sejam notificados de forma coerente e oportuna nas filiais da J&J em todo o mundo. Os Especialistas no Assunto (SMEs) de SAFE FLEET são responsáveis por assegurar que os condutores da frota relatem com precisão quaisquer sinistros de trânsito e lesões conforme essas definições. Já os relatores de SAFE FLEET são encarregados de categorizar os sinistros de trânsito e lesões segundo essas definições. As empresas de locação devem ser informadas pela filial da J&J a respeito das categorias e definições para notificação de dados. Os líderes de SAFE FLEET são responsáveis por garantir que as empresas de locação e gerenciamento de sinistros de trânsito reportem os resultados com precisão amparadas nessas definições. As equipes devem conduzir auto auditorias uma vez ao ano de modo a garantir a notificação precisa dos quilômetros, sinistros de trânsito, lesões e dados sobre os custos desses sinistros de trânsito.

Definições/Hipóteses

Veículo

Qualquer veículo motorizado, inclusive veículos motorizados de duas rodas (PoTW), conforme definido na Norma 465, que não opere em trilhos nos quais uma pessoa ou objeto possa ser transportado.

Exigências para a Divulgação da Quilometragem Total dos Veículos

Ao final de cada período determinado (mensal ou trimestral, dependendo da região), o total de quilômetros percorridos pelo veículo da empresa deve ser informado pelo condutor ao responsável de SAFE FLEET.

Os colaboradores que conduzem veículos alugados ou de propriedade da empresa em países que exigem a divulgação dos quilômetros percorridos a trabalho e para questões pessoais devem cumprir as leis locais e as exigências das filiais.

Os colaboradores que conduzem veículos próprios a serviço (mais de 10% de sua quilometragem anual total) e recebem subsídios, remuneração ou comissão devem relatar somente a quilometragem rodada a serviço.

Os colaboradores são responsáveis por registrar os quilômetros percorridos. A quilometragem conforme indicada no hodômetro, os dados do cartão de combustível fornecidos pelo fornecedor de gerenciamento de frota, pelo fornecedor de combustível ou pela filial da J&J, aplicativos de planejamento/registo de quilômetros ou relatórios de viagem **são fontes aceitáveis** para comprovação da quilometragem. A quilometragem calculada com base no consumo de combustível, tempo em serviço ou quaisquer outros métodos, contudo, **não são fontes aceitáveis** para comprovação da quilometragem. Sendo assim, as filiais da J&J que divulgam a quilometragem das formas supracitadas devem migrar para o que é determinado neste documento como **fontes aceitáveis**. Exceções devem ser aprovadas por escrito pelo Escritório Regional de SAFE FLEET e pelo Gerente Sênior/Gerente de SAFE FLEET.

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Definições e Critérios de Quilometragem

Definição de Quilômetros percorridos para Fins Pessoais e a Serviço

Quilômetros percorridos para fins pessoais:

- Deslocamento de/para o trabalho: o local de trabalho regular do colaborador.
- Caso o colaborador tenha diversos locais de trabalho regulares e se desloque entre a casa e os vários locais de trabalho durante o dia: a viagem de casa até o primeiro local de trabalho ou a viagem do último local de trabalho para casa são quilômetros percorridos para fins pessoais.

Quilômetros rodados a Serviço/Ponto de Contato:

- Dirigir até o local de uma reunião de negócios não realizada em seu local de trabalho regular.
- Viajar entre Pontos de Contato, visitar um cliente ou suas instalações para uma reunião ou para a realização de reparos.
- Dirigir entre locais de trabalho.

Critérios para a Notificação de Sinistros de trânsito

Qualquer evento envolvendo um veículo alugado ou de propriedade da empresa (ou veículo pessoal utilizado a trabalho) que resulte em danos patrimoniais ou danos a uma pessoa, conforme definido no Apêndice 1, é considerado um sinistro de trânsito, devendo, portanto, ser comunicado ao gerente do colaborador ou, caso este não esteja disponível, a outro membro da gerência direta **dentro de 24 horas** após o sinistro de trânsito, e a um membro da equipe local de SAFE FLEET ou a um fornecedor de frota. Qualquer sinistro de trânsito automobilístico que resulte no falecimento do “nosso condutor”, do “outro condutor” ou de outros usuários da via (pedestre ou ciclista) também deverá ser reportado à Direção Global, ao Escritório Regional e aos Gerentes Seniores e/ou Gerentes de SAFE FLEET dentro de 24 horas após o conhecimento da ocorrência. Todos os sinistros de trânsito e lesões sofridos por terceiros, internos ou externos, deverão ser registrados na ferramenta de gerenciamento de incidentes (CURVE) pelos responsáveis pelos dados locais de SAFE FLEET.

Danos materiais (ao nosso veículo ou a outro) decorrentes das seguintes categorias **(independentemente do custo do reparo)** são considerados sinistros de trânsito e, portanto, devem ser reportados ao gerente do colaborador ou, caso este não esteja disponível, a outro membro da gestão de linha dentro de 24 horas.

- Colisão entre veículos em movimento.
- Choque com objeto fixo.
- Sinistro de trânsito sem colisão - eventos envolvendo o condutor da J&J ou autorizado em perda de controle do veículo (por exemplo, capotamento, derrapagem e/ou saída de pista).
- Outros sinistros de trânsito sem colisão.
- Contato com pedestres/ciclistas ou transeuntes.

Consulte o Apêndice 1 para conhecer a classificação de Notificação de Sinistros de trânsito

O descumprimento da obrigação de relatar um sinistro de trânsito dentro de 24 horas será considerado infração grave, podendo resultar em ação disciplinar, inclusive rescisão do

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

vínculo empregatício do colaborador ou retirada do uso do veículo.

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Veículo Estacionado Adequadamente

Caso o veículo da frota esteja estacionado adequadamente, as ocorrências que resultarem exclusivamente em danos patrimoniais ou danos aos veículos não precisam ser relatadas no Curve. Um “veículo estacionado adequadamente” é um veículo estacionado em área pública ou privada onde é permitido estacionar e carregar e descarregar passageiros ou cargas. Um veículo estacionado adequadamente é aquele que está estacionado em um local seguro assim designado por lei, com o freio de mão puxado e as portas trancadas. Veículos parados no trânsito por qualquer motivo não são considerados veículos estacionados adequadamente.

Desgaste Natural

O “desgaste” natural que pode ocorrer ao longo do tempo e **não é atribuído a um evento identificável específico e que não altera visivelmente a aparência ou o desempenho do veículo** não será considerado ou relatado como um sinistro de trânsito. Arranhões imperceptíveis que se acumulam ao longo do uso do veículo são um exemplo de “desgaste”. Arranhões, amassados e outras ocorrências visíveis atribuídas a um evento identificável específico não são considerados “desgaste” e, portanto, devem ser relatados como sinistro de trânsito caso ocorra dano, ferimento ou fatalidade. Consulte o Apêndice 1 para conhecer as definições de sinistros de trânsito.

Sinistros de trânsito por Milhão de Quilômetros (CPMM)

CPMM é uma medida de taxa de sinistros de trânsito. Para calcular a CPMM, o número de sinistros de trânsito é multiplicado por 1.000.000 e o resultado é dividido pela quilometragem total rodada pelos veículos. Essa métrica é expressa pela seguinte fórmula:

$$\text{CPMM} = \frac{\text{Número de sinistros de trânsito} \times 1.000.000}{\text{Quilometragem total do veículo}}$$

Lesões por Milhão de Quilômetros (IPMM)

IPMM é uma medida de gravidade da lesão. Para calcular o IPMM, o número de **sinistros de trânsito com lesões** é multiplicado por 1.000.000 e o resultado é dividido pela quilometragem total rodada pelos veículos. Essa métrica é expressa pela seguinte fórmula:

$$\text{IPMM} = \frac{\text{Número de condutores feridos} \times 1.000.000}{\text{Quilometragem total do veículo}}$$

As lesões devem ser reportadas nos seguintes casos:

1. Sinistros de trânsito com lesão de colaborador da J&J ou condutor autorizado*
2. Sinistros de trânsito com lesão de outros condutores
3. Sinistros de trânsito com lesão de pedestres, ciclistas ou transeuntes

*Esta categoria será medida em relação às metas globais e regionais de IPMM e abrange lesões **ocupacionais** “registráveis” somente conforme definido abaixo.

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Hipóteses para a Notificação de Sinistros de trânsito (vide Apêndices 1 e 2 para conhecer as classificações)

Se um sinistro de trânsito ocorrer enquanto o colaborador ou Condutor Autorizado estiver dirigindo um veículo alugado ou de propriedade da empresa, este deverá ser reportado à SAFE FLEET, à empresa de gestão de frota e registrado no Curve, independentemente de ter acontecido enquanto o profissional prestava serviço para a empresa ou em suas horas vagas.

Se um sinistro de trânsito envolvendo um veículo próprio ou alugado ocorrer durante as horas vagas do profissional, não será considerado um sinistro de trânsito com a frota e, portanto, sua comunicação à SAFE FLEET ou registro no Curve não é necessária.

Se um sinistro de trânsito ocorrer em um veículo próprio ou alugado, ou seja, colaboradores que dirigem veículos pessoais a trabalho e recebem subsídios, remuneração ou comissão, o sinistro de trânsito deverá ser comunicado à SAFE FLEET e registrado no Curve.

Hipóteses para a Notificação de Lesões (para lesões relacionadas ao veículo)

Uma lesão deverá ser relatada se atender a qualquer dos critérios a seguir:

- Tratamento médico que ultrapasse os primeiros socorros é prestado.
- Atividades laborais restritas são impostas ou um colaborador é transferido, temporária ou permanentemente, para outro emprego.
- Há um dia ou dias de trabalho perdidos do emprego.
- Há perda de consciência.
- É considerado um Caso de Doença ou Lesão Grave (SIIC), ou seja, lesão que tem grande impacto ou efeito na saúde do colaborador, o que inclui óbito, amputação, fratura (exceto fratura por estresse de qualquer osso ou fratura não deslocada de um dígito), internação hospitalar (além de observação), intervenção cirúrgica¹ e comprometimento contínuo².

Para obter mais informações sobre essas categorias, consulte os representantes de EH&S e/ou dos Serviços de Saúde Global ou acesse o link abaixo. O protocolo de notificação de lesões/doenças, além das exigências de notificação de SAFE FLEET, deve ser observado com base nas exigências de notificação das franquias.

A notificação de lesões deve incluir lesões causadas aos colaboradores da J&J e de suas filiais ou a outros Condutores Autorizados. Dependendo da gravidade da lesão ou do sinistro de trânsito, em alguns casos, o SAFE FLEET deverá seguir um [caminho de encaminhamento](#) do problema até o nível de gestão executiva. Em casos de fatalidade ou outros ferimentos potencialmente letais (envolvendo nosso condutor ou terceiros), sua gerência e o Gerente/Gerente Sênior regional de SAFE FLEET deverão ser notificados no prazo de 24 horas após o conhecimento do incidente. Consulte o Apêndice 2.

¹ Qualquer procedimento com potencial de provocar danos anatômicos (físicos) ou funcionais (por exemplo, substituição de articulações, esplenectomia, laminectomia, síndrome do túnel do carpo e síndrome de De Quervains, entre outras condições, como tendinite ou dedo em gatilho, reparo do manguito rotador, correção de hérnia ou procedimentos equivalentes) é considerado um SIIC. *Estão excluídos dessa definição reparos menores de laceração ou extração de corpos estranhos (por exemplo, farpas, fragmento de metal). O termo “menor” refere-se a procedimentos que demandam somente anestesia local e não atendem a nenhum dos critérios de inclusão do SIIC (por exemplo, sutura de feridas).*

² Uma lesão física/mental de trabalho confirmada ou doença que resulte diretamente em condições graves, persistentes e que alteram a vida, e que persista por mais de seis meses/180 dias corridos (sem remissão ou recuperação) e que implique restrições de trabalho ou perda de tempo e/ou resulte em perda neurossensorial permanente (como audição, visão, paladar ou lesão nos nervos), independentemente do tempo restrito ou perdido. Isso inclui perda auditiva ocupacional confirmada.

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Apêndice 1: Classificação para a Notificação de Sinistros de trânsito

Os sinistros de trânsito são classificados em categorias principais com causas detalhadas em cada categoria. "Condutor da J&J" equivale a "Condutor da J&J ou da Filial" ou outro Condutor Autorizado. Cada uma das filiais da J&J deve garantir a implementação de um sistema que categorize os sinistros de trânsito, conforme listado abaixo, e que todos os fornecedores terceirizados obedeçam, no mínimo, às mesmas convenções em matéria de notificação de sinistros de trânsito.

Descrição	Óbito ou Lesão			Nosso veículo ou veículo de outro condutor Somente dano de metal retorcido ou outros danos patrimoniais
	Condutor de Colaboradores	Condutor Autorizado	Terceiros	
1) Colisão entre veículos em movimento: Bater ou ser atropelado por um veículo				
1.1) O Condutor da J&J não deu preferência (não cedeu).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.2) Outro Condutor não deu preferência (não cedeu).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar ao CURVE	Reportar no CURVE
1.3) O Condutor da J&J bateu na traseira de outro veículo.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.4) Outro Condutor bateu na traseira do veículo da J&J.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.5) Condutor da J&J adentra/sai do estacionamento* (enquanto Outro Condutor estava em movimento ou parado, mas não estacionado) *O movimento do Condutor da J&J pode ser de avanço ou recuo.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.6) Outro Condutor adentra/sai do estacionamento* (enquanto o Condutor da J&J estava em movimento ou parado, mas não estacionado) *O movimento do Outro Condutor pode ser de avanço ou recuo.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.7) Atropelamento e fuga cometidos pelo Condutor da J&J (Atropelou Outro Condutor).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.8) Atropelamento e fuga cometidos pelo Outro Condutor (atropelou o Condutor da J&J).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.9) Nosso Condutor perdeu o controle e bateu em outro veículo	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.10) Outro Condutor perdeu o controle e bateu no nosso veículo	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
1.11) Outra colisão entre veículos em movimento.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
2) Choque com objeto fixo: Atingir um objeto fixo.				
2.1) O Condutor da J&J adentra/sai do estacionamento (o movimento do Condutor da J&J pode ser de avanço ou recuo).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Descrição	Óbito ou Lesão			Nosso veículo ou veículo de outro condutor Somente dano de metal retorcido ou outros danos patrimoniais
	Condutor de Colaboradores	Condutor Autorizado	Terceiros	
2.2) O Condutor da J&J não observou o espaço (por exemplo, o condutor julga mal o espaço entre objetos fixos, como postes, barreiras ou a altura livre).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
2.3) Outro choque com objeto fixo.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
3) Sinistros de trânsito sem colisão				
3.1) O Condutor da J&J perdeu o controle do veículo (por exemplo, capotamento do veículo causando óbito ou lesão).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE
3.2) Catástrofes naturais: Morte ou lesões resultantes de catástrofes naturais como gelo, chuva, raios, terremotos, tempestade severa etc.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.3) Veículo estacionado adequadamente: Ocorrências que resultam em morte ou lesões quando o veículo está estacionado de forma correta (Veja a definição de veículo estacionado adequadamente na seção "Definições/Hipóteses").	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.4) Contato com (ou afastamento de) animais, rochas, cascalho, piche ou detritos: Óbito ou lesão resultante do contato com o exposto acima (<i>inclui danos ao para-brisa em função do contato com rocha, cascalho ou outros detritos, se causar lesões</i>).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.5) Objetos que caem sobre o veículo: Óbito ou lesão causados apenas por objetos que caem sobre o veículo (por exemplo, queda de árvore, pedras, itens caindo ou saindo de outro veículo e atingindo nosso veículo etc.).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.6) Incêndio, furto ou vandalismo: Óbito ou lesão resultante de incêndio, vandalismo ou roubo (ou seja, invasão de veículo).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.7) Falha do veículo ou do equipamento: Óbito ou lesão resultante de falha do veículo ou do equipamento (por exemplo, incêndio elétrico, estouro de pneus).	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Não reportar no CURVE
3.8) Outros sinistros de trânsito sem colisão	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE

[Logotipo da Johnson & Johnson]

Segurança, Meio Ambiente, Saúde e Sustentabilidade (EHS&S)

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Descrição	Óbito ou Lesão			Nosso veículo ou veículo de outro condutor Somente dano de metal retorcido ou outros danos patrimoniais
	Condutor de Colaboradores	Condutor Autorizado	Terceiros	
4) Contato com pedestres, ciclistas ou transeuntes: Óbito ou lesão causados pelo impacto com o veículo, um objeto transportado no veículo ou colocado em movimento pelo veículo.	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE	Reportar no CURVE

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Apêndice 2: Precursores de Lesões Graves e Fatalidades (SIF-P) - Classificação de Veículos Automotores

Incidente com Veículos Automotores (MVI) (Carros, motos, lambretas, ônibus)	Qualquer incidente com veículos automotores no qual o dano com SIF poderia ocorrer.	<ul style="list-style-type: none"> Qualquer incidente com veículo automotor no qual o dano com SIF poderia ocorrer. Sinistro de trânsito causado por condutor sob o efeito de álcool ou substância intoxicante ou por este dirigir sob efeito de medicação com sonolência como efeito colateral. Sinistro de trânsito causado porque o condutor dormiu ao volante ou dirigiu com sonolência/cansaço. Sinistro de trânsito causado por distração do condutor (por exemplo, usava o celular quando o sinistro de trânsito aconteceu). Sinistro de trânsito causado porque o condutor excedeu o limite de velocidade indicado. Condutor ou passageiros envolvidos no sinistro de trânsito no qual o cinto de segurança/proteção, capacete, colete de segurança inflável (quando aplicável) não foram usados ou fornecidos. Perda de controle/capotamento do veículo, colisão frontal ou saída de pista. Sinistro de trânsito automobilístico que resulte em reboque e ferimentos ao condutor. Contato com pedestres, ciclistas ou transeuntes atingidos por veículos dentro ou fora das instalações da empresa. Lesão ou sinistro de trânsito que envolva o uso de airbag. Colisão frontal ou o condutor teve de desviar para evitar a colisão frontal. Sinistro de trânsito envolvendo veículo de duas rodas (lambreta, bicicleta elétrica, motocicleta, bicicleta etc.). Condutores recém-contratados envolvidos em um sinistro de trânsito automobilístico sem treinamento de direção teórico-prático (<i>Behind-the-Wheel</i>). O condutor permitiu que a capacidade de ocupação do veículo fosse excedida, conforme declarado pelo fabricante do veículo. Qualquer sinistro de trânsito com a frota no qual foi constatado que o veículo não estava com a manutenção adequada, de acordo com os intervalos recomendados do fabricante, da empresa de locação ou da filial da J&J. Qualquer sinistro de trânsito com a frota no qual foi constatado que o condutor desativou os recursos de segurança do veículo (ou seja, Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC), aviso de saída de faixa, aviso de colisão frontal, reconhecimento de placas de velocidade etc.). 	Veículos da frota por definição padrão, inclusive com duas rodas. Segurança dos pedestres. Veículos compartilhados entre os centros. Prestador de transporte terrestre externo (táxi, ônibus, serviço de transporte (<i>shuttle</i>), Uber ou outro serviço, limusines etc.).
Veículos de Transporte Local (veículos industriais elétricos (PIV), caminhões de entrega, plataformas de trabalho de elevação móvel (MEWPs) e bicicletas)	Capotamento, colisão, abalroamento lateral ou contato com pedestres com velocidade suficiente para causar danos com SIF.	<ul style="list-style-type: none"> Capotamento, colisão, abalroamento lateral ou contato com pedestres com velocidade suficiente para causar danos com SIF. Contato de pedestres com qualquer veículo em movimento. Contato com materiais empilhados ou armazenados > 6 pés/2 metros, inclusive prateleiras. Condutor preso entre/durante operação. Tombamento. Queda de doca ou deslizamento, queda ou desabamento de reboque. Choque entre veículos. Perda de controle de um PIV. Uso não autorizado de veículos de transporte do Centro. Desabamento de carga/paletes em veículos de transporte. 	Docas: por exemplo, placas de doca, condução de doca, reboque sem segurança) Colisão de pedestres Danos patrimoniais Tombamento Contato entre veículos Perda de controle do veículo

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

***** FIM DO DOCUMENTO *****

HISTÓRICO DE REVISÃO

Número da Edição	Data de Revisão	Autor	Descrição da Mudança
3	Nov. de 2020		Formato TruVault
4	Nov. de 2021	G. Kardos	Atualizado para esclarecimento e adicionado o Apêndice 2

[Logotipo da Johnson & Johnson]

**Segurança, Meio Ambiente, Saúde e
Sustentabilidade (EHS&S)**

Número: TV-TEC-155023	Data de expedição: 16/nov/2021	Data de entrada em vigor: 1º de janeiro de 2022
Autor: G. Kardos		

Aprovações do Documento

Data de Aprovação:

Tarefa de Aprovação Complementar Veredicto: Aprovar	Joanne Kerollis, (jkeroll1@its.jnj.com) Aprovação do Gerenciamento de Documentos 18/nov/2021, 18:25:05 GMT+0000
--	--

Tarefa de Aprovação Complementar Veredicto: Aprovar	Margaret Stokes, (mstoke01@its.jnj.com) Aprovação do Gerenciamento 18/nov/2021, 18:29:38 GMT+0000
--	--