

CORONAVÍRUS
INFORMAÇÕES

PROCEDIMENTOS PARA O
**TRANSPORTE
DE VACINAS**
CONTENDO GELO SECO



JANEIRO/2021 • REV. 00

SUMÁRIO

1. PÚBLICO-ALVO	3
2. DISPOSIÇÕES GERAIS	3
3. CARACTERÍSTICAS DO GELO SECO	4
4. TREINAMENTO	4
5. USO DE REGISTRADORES DE DADOS (DATA LOGGERS) OU DISPOSITIVOS DE RASTREAMENTO DE CARGA	5
6. ANÁLISE DE RISCO	5
7. PROCEDIMENTOS	6
7.1. VOLUMES – REGRAS GERAIS	6
7.2. QUANTIDADES PERMITIDAS	7
7.3. ACEITAÇÃO DE VOLUMES	7
7.4. ACEITAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE CARGA UNITIZADA (ULD) CONTENDO GELO SECO	9
7.5. CARREGAMENTO DE GELO SECO	9
7.6. NOTOC	11
7.7. DURANTE O TRANSPORTE	12
7.8. EMERGÊNCIA EM VOO	12
8. DISPOSIÇÕES FINAIS	13

1. PÚBLICO-ALVO

Este documento é direcionado aos operadores aéreos certificados para o transporte de artigos perigosos que pretendem transportar vacinas durante a pandemia do novo coronavírus.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

- a. As vacinas contra o novo coronavírus estão em fase final de aprovação pelas autoridades de saúde de diversos países, incluindo o Brasil. Dessa forma, espera-se que uma grande quantidade desse produto esteja disponível para ser transportada por via aérea.
- b. As vacinas normalmente precisam ser transportadas em baixas temperaturas. As desenvolvidas para combater o novo coronavírus, por sua vez, serão transportadas em temperaturas ainda mais baixas que a média, havendo casos de vacinas que necessitam de temperatura inferior aos -70°C.
- c. Para manter a temperatura das vacinas durante o transporte, pode ser necessário refrigerá-las com gelo seco. É importante ressaltar que o gelo seco é classificado como um artigo perigoso (veja Capítulo 3) e, por esse motivo, deve seguir diversos requisitos da regulamentação.
- d. O gelo seco possui características asfixiantes, especialmente quando carregado em grandes quantidades.
- e. Este documento apresenta as políticas e procedimentos a serem seguidos pelos operadores aéreos que efetuarem o transporte de vacinas do Novo Coronavírus durante a pandemia.
- f. Os procedimentos aqui descritos somente são válidos para operadores aéreos que possuam aprovação junto à ANAC para o transporte de artigos perigosos em suas Especificações Operativas.
- g. A regulamentação vigente, isto é, o Doc 9284 da OACI (Instruções Técnicas), o RBAC nº 175 e suas Instruções Suplementares, se destina a viabilizar o transporte de artigos perigosos por via aérea ao impor um nível de segurança que permita que tais artigos sejam transportados sem colocar a aeronave ou seus ocupantes em risco. Dessa forma, o transporte aéreo de itens classificados como artigos perigosos pode ser realizado com segurança desde que se obedeça aos requisitos dispostos nesses regulamentos.
- h. A segurança e o êxito da operação somente serão alcançados por meio do cumprimento por parte do expedidor, do operador aéreo, do operador de terminal de carga e de todos os demais envolvidos no transporte aéreo das respectivas responsabilidades e obrigações dispostas na regulamentação vigente.
- i. Os procedimentos descritos no presente documento não eximem os expedidores e os operadores aéreos de cumprir com as normas e procedimentos de outros órgãos da administração pública, tais como ANVISA, Ministério da Saúde, Secretarias de Fazenda Estaduais, Receita Federal, dentre outros.

- j. Procedimentos adicionais que garantam o aumento da segurança podem ser executados pelo operador aéreo, desde que não sejam contrários aos procedimentos estabelecidos neste documento.

3. CARACTERÍSTICAS DO GELO SECO

- a. O gelo seco ou dióxido de carbono sólido passa por um processo de sublimação em uma temperatura de -78°C. Em temperaturas superiores a essa, torna-se gás carbônico (CO₂), um gás incolor, inodoro e 1,5 vezes mais pesado que o ar, tendendo a acumular-se próximo ao piso.
- b. A velocidade do processo de sublimação do gelo seco é inversamente proporcional à pressão do ambiente em que se encontra, ou seja, quanto menor a pressão mais rapidamente ocorrerá a sublimação do gelo seco, transformando-o em gás carbônico.
- c. O gás carbônico encontra-se normalmente em uma concentração de 0,04% em condições atmosféricas normais. Estipula-se como limite seguro para o transporte aéreo uma concentração de até 0,5% em compartimentos ocupados por passageiros ou tripulantes.
- d. A partir de 1% de concentração, passam a ocorrer reações no sistema nervoso central que variam desde tonturas e dores de cabeça, passando por sonolência e falta de concentração até perda de consciência, convulsões, coma e letalidade.
- e. Considera-se que o gelo seco em aeronave pode sublimar à uma taxa de 1% a 2% de seu volume por hora, em condições normais de voo.
- f. Por esses motivos, o **Dióxido de carbono, sólido (Gelo seco)** é classificado pela ONU como artigo perigoso sob o número **UN 1845**.
- g. Devido à questão da sublimação, pode ser necessária a reposição do gelo seco durante alguma das etapas do transporte aéreo. Qualquer volume aberto deve, antes de ser enviado ao destinatário, ser restaurado por pessoas qualificadas para uma condição que esteja em conformidade com o RBAC nº 175.

4. TREINAMENTO

- a. De acordo com a regulamentação vigente, o treinamento de artigos perigosos deve ser estabelecido e mantido pelos expedidores de artigos perigosos, por pessoa ou organização que atue como intermediário entre o expedidor e o operador aéreo.
- b. De acordo com a IS 175-002, a categoria de treinamento exigida pela regulamentação vigente para o desempenho das funções relacionadas à expedição de artigos perigosos é a “**Categoria 1** – Expedidores e pessoas que assumem as responsabilidades dos expedidores, incluindo os funcionários dos operadores aéreos que atuam como expedidor de COMAT classificado como artigo perigoso.”

- c. De acordo com a regulamentação vigente, o treinamento de artigos perigosos deve ser estabelecido e mantido pelos operadores aéreos para seus funcionários, incluindo-se subcontratados, terceirizados e eventuais.
- d. De acordo com a IS 175-002, os funcionários envolvidos na operação com artigos perigosos devem estar treinados nas **categorias 6 a 11**, de acordo com a função executada por eles.

5. USO DE REGISTRADORES DE DADOS (*DATA LOGGERS*) OU DISPOSITIVOS DE RASTREAMENTO DE CARGA

- a. Em muitos casos, pode haver exigência de que as vacinas, refrigeradas ou não, sejam transportadas em conjunto com registradores de dados (*data loggers*) ou até mesmo dispositivos de rastreamento de carga movidos a baterias de lítio.
- b. As baterias de lítio também são classificadas pela ONU como artigos perigosos e, por esse motivo, seu transporte está sujeito a diversos requisitos, devendo seguir as disposições da Seção II da Instrução de Embalagem 967 (para baterias de íon lítio) ou da Seção II da Instrução de Embalagem 970 (para baterias de lítio metálico) das Instruções Técnicas da OACI.
- c. Entretanto, registradores de dados (*data loggers*) ou dispositivos de rastreamento de carga movidos a baterias de lítio podem, em alguns casos, receber exceção ao tratamento como artigos perigosos. Isso ocorre normalmente quando são utilizados para registrar dados de um volume que está em movimentação em determinado voo.
- d. No caso da exceção mencionada no item anterior, não é necessário seguir com o indicado nas instruções de embalagem de baterias de lítio, incluindo os requisitos de marcação e etiquetagem. Contudo, todos os requisitos indicados na Portaria nº 3967/SPO de 11 de janeiro de 2021, devem ser atendidos.

6. ANÁLISE DE RISCO

- a. Para o transporte de vacinas refrigeradas com gelo seco na cabine de passageiros ou, quando em quantidade significativamente maior que a usual, no compartimento de cargas, o operador aéreo deverá realizar uma análise de risco para a operação completa.

- b. São sugeridos a seguir alguns itens que devem constar na análise de risco:
- i. Os requisitos estabelecidos pelo fabricante para manuseio, carregamento e transporte;
 - ii. A necessidade e os riscos do uso de registradores de dados (*data loggers*) ou dispositivos de rastreamento de carga durante o transporte;
 - iii. Os efeitos causados pela sublimação do gelo seco a bordo;
 - iv. A possibilidade da interação entre o gelo seco e outras cargas a bordo;
 - v. Os efeitos causados pelo gelo seco em pessoas e animais;
 - vi. A localização mais adequada para o carregamento;
 - vii. Procedimentos distintos para a operação;
 - viii. Treinamentos e *briefings* específicos para viabilizar a operação;
 - ix. Pessoas permitidas a bordo;
 - x. Acompanhamento da temperatura em solo, levando-se em conta que locais mais quentes causarão uma sublimação mais rápida do gelo seco;
 - xi. Possível rompimento de volume devido ao aumento de pressão em seu interior após sublimação do gelo seco;
 - xii. Falhas e condições operacionais do sistema de ventilação da aeronave;
 - xiii. Falhas nos equipamentos de detecção de concentração de dióxido de carbono no ar;
 - xiv. Perigos apresentados pelas baterias de lítio dos registradores de dados (*data loggers*) ou dispositivos de rastreamento de carga.
 - xv. Perigos apresentados pelas baterias de lítio dos detectores de gás carbônico.
- c. Recomenda-se que a análise de risco leve em consideração os riscos e condições operacionais apontados na página da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) sobre o transporte de vacinas: <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Vaccines-Transport.aspx>.
- d. Recomenda-se que o operador aéreo avalie a aplicação de limitações na quantidade de gelo seco em cada compartimento onde esse material seja carregado. As limitações deverão seguir as recomendações dos fabricantes de aeronave. A seguir é indicada a documentação atual de serviço de alguns fabricantes de aeronaves. Ressalta-se que a documentação poderá ser atualizada a qualquer momento pelos fabricantes.
- i. Embraer: Relevant Event Communication - REC170/190-00-1752
 - ii. Boeing: Service Letter – “Recommended Allowable Dry Ice Carriage Limits” (revisões de documentos emitidas por tipo de aeronave)
 - iii. Airbus: ISI (In Service Information) Reference 25.50.00011

7. PROCEDIMENTOS

7.1. VOLUMES – REGRAS GERAIS

- a. As vacinas contra o COVID-19 são isentas da classificação como artigo perigoso caso estejam em etapa a partir dos “estudos clínicos” no Brasil. Caso a etapa de “estudos clínicos” ainda não tenha iniciado para determinada vacina, esta é classificada pela Organização das Nações Unidas (ONU) como artigo perigoso da **UN 3245 – Microrganismos geneticamente modificados**.

Nota: Para verificar quais vacinas se enquadram na etapa de “estudos clínicos”, recomenda-se informar-se junto à ANVISA: <https://www.gov.br/anvisa/pt-br/assuntos/noticias-anvisa/2020/fique-por-dentro-do-mapa-das-vacinas-em-teste-no-brasil>

- b. O **Dióxido de carbono, sólido (Gelo seco)** é classificado pela ONU como artigo perigoso sob o número **UN 1845**.
- c. Para o transporte de Gelo seco como refrigerante de vacinas não classificadas como artigo perigoso, testes de embalagem não são considerados necessários.

7.2. QUANTIDADES PERMITIDAS

- a. O Dióxido de carbono, sólido (Gelo seco) pode ser transportado normalmente em aeronaves de passageiros e em aeronaves de carga, respeitando-se o limite de até 200kg por volume e levando-se em consideração todos os requisitos das Instruções Técnicas da OACI (Doc 9284), em especial, da Instrução de Embalagem 954.
- b. A tabela a seguir apresenta as possibilidades de carregamento de gelo seco:

Artigo Perigoso	Instrução de Embalagem (consultar Instruções Técnicas da OACI)	Quantidade máxima por volume (ver Nota 1)	Tipo de carregamento	
UN 1845 Dióxido de carbono, sólido Gelo seco	954	200 kg	Na cabine de passageiros com passageiros a bordo	
			Na cabine de passageiros sem passageiros a bordo (ver Nota 2)	
			Em compartimento de cargas (ver Nota 3)	

Nota 1) As quantidades indicadas acima são as máximas por volume. Não há quantidade máxima por voo.

Nota 2) Permitido mediante realização de análise de risco.

Nota 3) Apesar de permitido, quando houver carregamento de grandes quantidades de gelo seco, o operador aéreo deverá realizar uma análise de risco (Ver Capítulo 6).

7.3. ACEITAÇÃO DE VOLUMES

- a. O artigo perigoso deve ser embalado de acordo com os requisitos gerais de embalagem estabelecidos na Parte 4;1 das Instruções Técnicas (DOC 9284) e deve estar em embalagens projetadas e construídas para permitir o escape de dióxido de carbono, visando prevenir o acúmulo de pressão que poderia causar a ruptura da embalagem.
- b. O operador aéreo deverá ter previamente recebido contato do expedidor, de forma a garantir que os procedimentos de segurança operacional relacionados à ventilação sejam seguidos.
- c. O conhecimento aéreo deve ser emitido seguindo-se as disposições da IS 175-003.
- d. Não é necessário receber do expedidor uma Declaração do Expedidor para Artigos Perigosos desde que o conhecimento aéreo (CT-e para transporte doméstico e AWB para transporte internacional) contenha a seguinte informação no campo referente ao transporte de artigos perigosos:
 - i. UN 1845;
 - ii. Dióxido de carbono, sólido ou Gelo seco; e
 - iii. O número de volumes e a quantidade líquida de gelo seco em cada volume.
- e. A massa líquida de Dióxido de carbono, sólido ou Gelo seco deve ser marcada no exterior do volume.
- f. Devido à exceção mencionada no Capítulo 5, os volumes que possuam registradores de dados (*data loggers*) ou dispositivos de rastreamento de carga não devem possuir etiquetas ou marcas relacionadas ao transporte de baterias de lítio, pois esse tipo de artigo perigoso não possui seu transporte permitido na cabine de passageiros.
- g. O volume deve receber a etiqueta da Classe 9 nas dimensões mínimas de 100mm x 100mm, conforme figura a seguir:



7.4. ACEITAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE CARGA UNITIZADA (ULD) CONTENDO GELO SECO

- a. Dispositivo de carga unitizada (*Unit Load Device - ULD*) é qualquer tipo de contêiner de carga, contêiner de aeronave, pálete de aeronave com rede ou pálete de aeronave com rede sobre um iglu. Sobrembalagens não estão incluídas nesta definição.
- b. Quando o gelo seco for usado como um refrigerante para as vacinas não classificadas como artigo perigoso carregadas numa ULD, os limites de quantidade por volume apresentados para gelo seco na Tabela em 7.2 b não se aplicam. Nesse caso, a ULD deve ser identificada para o operador aéreo e deve permitir a ventilação do gás dióxido de carbono para evitar um acúmulo perigoso de pressão.
- c. Gelo seco somente pode ser expedido em uma ULD preparada por um único expedidor.
- d. O operador aéreo deverá ter previamente recebido contato do expedidor, de forma a garantir que os procedimentos de segurança operacional relacionados à ventilação sejam seguidos.
- e. A ULD não poderá conter vacinas que não tenham recebido a aprovação da ANVISA.
- f. A ULD deve permitir o escape do dióxido de carbono para prevenir o acúmulo de pressão.
- g. Os requisitos de marcação e de etiquetagem não se aplicam à ULD.
- h. O operador aéreo deverá receber do expedidor documentação que declare qual a quantidade total de gelo seco contida na ULD.
- i. Quando o operador aéreo aceitar uma ULD contendo gelo seco, ele deverá anexar uma tag de identificação à ULD, que esteja de acordo com os requisitos das Instruções Técnicas (Parte 7;2.8.1).

7.5. CARREGAMENTO DE GELO SECO

- a. Gelo seco (Dióxido de carbono, sólido), em grandes quantidades, quando usado para refrigerar vacinas, pode ser transportado, contanto que o operador aéreo tenha feito os acertos adequados dependendo do tipo de aeronave, das taxas de ventilação da aeronave, do método de embalagem e acondicionamento, do transporte de animais no mesmo voo, entre outros fatores.
- b. Embora permitido o transporte de gelo seco para refrigerar vacinas na cabine de passageiros, é recomendado que esse produto seja prioritariamente transportado nos compartimentos de carga do piso inferior da aeronave.
- c. Em caso de aeronave com passageiros a bordo, o artigo perigoso deverá obrigatoriamente ser transportado em compartimento de carga Classe B ou C.

- d. É recomendado o carregamento próximo à válvula de saída (*outflow valve*) do compartimento de carga da aeronave.
- e. O gelo seco em grandes quantidades somente pode ser carregado em uma aeronave após aprovação do operador aéreo por meio de uma análise de riscos.
- f. O gelo seco somente pode ser carregado na cabine de passageiros de uma aeronave após aprovação do operador aéreo por meio de uma análise de riscos.
- g. A posição de carregamento de vacinas contendo gelo seco na cabine de passageiros deve levar em consideração a localização dos assentos dos tripulantes que serão utilizados ao longo de todas as etapas de voo.
- h. Animais vivos não podem ser carregados em compartimentos de carga em que haja a presença de gelo seco.
- i. O operador aéreo deve assegurar-se de que o pessoal de solo esteja informado de que se irá carregar ou de que há gelo seco carregado a bordo da aeronave.
- j. O operador aéreo deverá informar aos funcionários envolvidos na operação a quantidade máxima de gelo seco permitida em cada compartimento ou na cabine passageiros.
- k. Embora não esteja estabelecido um limite para a concentração de gás carbônico em compartimentos de carga, recomenda-se que o operador aéreo possua meios de acompanhamento, de forma a garantir que o processo de carregamento e descarregamento da carga na rampa ocorra com segurança.
- l. Ao final do voo, compartimentos de carga que tenham transportado quantidades elevadas de gelo seco possuem a tendência de possuir uma alta concentração de gás carbônico por alguns minutos. Dessa forma é recomendado que nenhum funcionário acesse de imediato o compartimento de cargas.
- m. O operador aéreo deverá prover ao pessoal de solo, em especial aqueles que lidam com carregamento de grandes quantidades de gelo seco, instruções e treinamentos específicos para esse tipo de operação. O objetivo disso é garantir que não haja risco à segurança operacional e à segurança das pessoas durante as atividades de carregamento e descarregamento. Essas instruções devem contar no mínimo com:
 - i. Métodos para verificar se os volumes estão em conformidade com a regulação;
 - ii. Procedimentos para lidar com volumes que estejam danificados ou que apresentem vazamento;
 - iii. Procedimentos de reporte de ocorrências;
 - iv. Procedimentos para abertura de portas;
 - v. Procedimentos para garantir que haja sempre mais de um funcionário de rampa em cada porta de compartimento de carga;
 - vi. Procedimentos para garantir a ventilação adequada antes de acessar um compartimento de cargas; e
 - vii. Procedimentos de emergência.

7.6. NOTOC

- a. No caso da presença a bordo de vacinas refrigeradas com Gelo seco (Dióxido de carbono, sólido), o operador aéreo deverá emitir a NOTOC antes da movimentação da aeronave sob potência própria.
- b. O operador aéreo deve prover ao piloto em comando, por escrito, informação exata e legível relativa aos artigos perigosos que serão transportados como carga, incluindo o Gelo seco.
- c. O operador aéreo deve prover ao pessoal encarregado do controle operacional da aeronave (p. ex., o responsável por operações de voo, despachantes operacionais de voo, ou outras pessoas de terra responsáveis pelas operações de voo) a mesma informação requerida para o piloto em comando (p. ex., uma cópia da informação escrita entregue ao piloto em comando).
- d. A informação da NOTOC deve estar prontamente disponível ao pessoal do operador aéreo cujas responsabilidades sejam mais próximas àquelas de um encarregado de operações de voo / despachante operacional de voo. Espera-se que essa informação seja utilizada por esse pessoal para facilitar a resposta a emergências.
- e. Para a UN 1845 - Dióxido de carbono, sólido (Gelo seco), é requerido que a NOTOC contenha minimamente o número UN, o nome apropriado para embarque, a classe, a quantidade total em cada compartimento de carga da aeronave e o aeródromo no qual o(s) volume(s) será(ão) descarregado(s).
- f. A NOTOC deve também incluir uma confirmação assinada, ou alguma outra indicação, da pessoa responsável pelo carregamento da aeronave de que não há evidência de nenhum dano ou vazamento nos volumes ou qualquer vazamento na ULD carregada na aeronave.
- g. A NOTOC deve estar prontamente disponível ao piloto em comando durante o voo.
- h. O piloto em comando deve indicar em uma cópia da NOTOC, ou de outra maneira, que a informação foi recebida. Essa indicação deve ocorrer mediante uma assinatura física ou digital.
- i. Uma cópia legível da NOTOC deve ser retida em solo. Essa cópia deve conter a assinatura do piloto em comando.
- j. Uma cópia da NOTOC deve estar prontamente acessível ao encarregado de operações de voo, ao despachante operacional de voo ou ao pessoal de solo responsável pelas operações de voo até o desembarque do artigo perigoso.

7.7. DURANTE O TRANSPORTE

- a. Para o transporte de grandes quantidades de gelo seco ou para o transporte de qualquer quantidade na cabine de passageiros, é recomendado o uso de medidores de concentração de dióxido de carbono, devidamente calibrados, em diferentes posições da aeronave, de forma a garantir que não haverá acúmulo de gás carbônico acima dos limites estabelecidos. Caso esses equipamentos utilizem baterias de lítio, o operador aéreo deve considerar este fato em sua análise de riscos. O equipamento não pode causar interferência nos sistemas da aeronave.
- b. Caso exista um sistema principal de ventilação ou equivalente, este deverá estar em pleno funcionamento.
- c. Caso seja possível o ajuste de temperatura nos compartimentos de carga, este deve ser realizado com temperatura baixa, de forma a retardar a sublimação do gelo seco.
- d. Em aeronaves modernas, o sistema de ventilação é uma medida eficiente para prevenir o acúmulo de dióxido de carbono. Sendo assim, é recomendado manter um grau alto de ventilação para que o sistema efetue um maior número de trocas de ar. O operador aéreo deve se atentar para o fato de que utilizar os sistemas de ventilação em sua capacidade máxima, o que é recomendado, pode causar pressão residual dentro da cabine. Isso pode impactar no procedimento de abertura de portas.
- e. É preciso garantir que o oxigênio de emergência esteja disponível a todos os membros da tripulação.

7.8. EMERGÊNCIA EM VOO

- a. Caso uma emergência em voo ocorra, o piloto em comando deve, logo que a situação permita, comunicar a unidade de serviço de tráfego aéreo apropriada, para fins de informação às autoridades do aeródromo, sobre quaisquer artigos perigosos transportados como carga a bordo da aeronave.
- b. Quando possível, essa comunicação deveria incluir as seguintes informações:
 - i. o nome apropriado para embarque (Gelo seco) e/ou o número UN (UN 1845);
 - ii. a classe/divisão (Classe 9);
 - iii. quaisquer riscos secundários identificados; e
 - iv. a quantidade e a localização a bordo da aeronave.
- c. Em emergência com voo que esteja transportando grandes quantidades de gelo seco, deve-se evitar procedimentos padrão de controle de fumaça e fogo que levem em consideração a redução da oxigenação e, principalmente da pressão dentro da cabine. Destaca-se que a diminuição da pressão aumentará a taxa de sublimação do gelo seco, elevando a quantidade de gás carbônico no ambiente.

- d. Caso haja emergência relacionada com acúmulo de dióxido de carbono acima dos níveis aceitáveis, os tripulantes deverão utilizar oxigênio emergencial durante o tempo remanescente de voo.
- e. Quando estiver ocorrendo o transporte de grandes quantidades de gelo seco a bordo ou de qualquer quantidade de gelo seco na cabine de passageiros, caso os sistemas de ventilação apresentem qualquer tipo de falha parcial durante o voo, a tripulação deverá avaliar cuidadosamente a situação, de forma a definir se o voo deve continuar até seu destino.
- f. Quando estiver ocorrendo o transporte de grandes quantidades de gelo seco a bordo ou de qualquer quantidade de gelo seco na cabine de passageiros, caso os sistemas de ventilação apresentem falha total, a tripulação deve acionar o controle de tráfego aéreo para alternar para o aeródromo mais próximo, onde seja possível pousar.

8. DISPOSIÇÕES FINAIS

- a. Somente a ANAC, por meio da Superintendência de Padrões Operacionais, pode autorizar procedimentos diversos aos expostos neste documento.
- b. Os casos omissos serão solucionados pela ANAC.

CORONAVÍRUS

INFORMAÇÕES



acompanhe a anac nas redes sociais



/oficialanac



/oficialanac



/company/oficial-anac



/oficial_anac