

DECISÃO N° 3451810

Processo nº 25764.042993/2021-19

AIS nº 8524515/21-1 - CVPAF/AL

Autuada: MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA

A empresa MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA foi autuada em 27 de dezembro de 2021 pela(s) irregularidade(s) abaixo, verificada(s) no NAVIO MSC PREZIOSA, infringindo os artigos 9º, 18, 27, 28, 29 da Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 574, de 29 de outubro de 2021. A(s) conduta(s) foi(ram) tipificada(s) no artigo 10, inciso(s) XXIII, da Lei nº 6.437, de 1977.

[...]

1) Encaminhar à Anvisa registros de saúde de bordo em desacordo com as exigências sanitárias nacionais dificultando as ações de fiscalização e intervenção sanitária da Anvisa em cenário de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) e Nacional (ESPIN). As informações que têm sido encaminhadas pela empresa à Anvisa no momento da petição/solicitação de Certificado de Livre Prática não contemplam informações de situação vacinal dos viajantes quanto à COVID-19, histórico de viagem nos últimos 14 (quatorze) dias, sinais e sintomas identificados pela equipe de saúde ou informados no formulário de triagem das condições de saúde do viajante, data de início dos sinais e sintomas, tratamento aplicado, exames realizados e respectivos resultados;

2) Manejo de caso suspeito de COVID-19 à bordo da embarcação em desacordo com as determinações sanitárias nacionais: a) embarcação descarta casos suspeitos de COVID-19 de viajante sintomático, apenas com teste de antígeno sem realização do teste de amplificação de ácidos nucleicos do tipo RT-PCR ou RT-LAMP para rastreamento de SARS-CoV-2; b) viajantes sintomáticos, que se enquadram na definição de caso Suspeito de COVID-19, não são mantidos em isolamento até o adequado descarte do caso — resultado negativo ou não detectável por meio de teste de amplificação de ácidos nucleicos do tipo RT-PCR ou RT-LAMP para rastreamento de SARS-CoV-2;

3) Adotar formulário para triagem das condições de saúde do viajante em desacordo com o previsto no anexo da RDC Anvisa nº 574/2021. Formulário adotado pela MSC Cruzeiros do Brasil não dispõe de informações de identificação do viajante, informações de viagem, contato e para contato de emergência (pessoa não embarcada), último país de procedência, histórico de países visitados e concordância com a política sanitária vigente para a temporada de cruzeiros 2021/2022. De forma complementar as informações não são integradas aos sistemas de informações da companhia para fins de investigação epidemiológica de eventos de saúde;

4) Não adotar procedimentos e protocolos que evitem aglomerações a bordo da embarcação no momento das operações de embarque e desembarque (e trânsito) no porto, em especial de viajantes que fazem parte de diferentes grupos de viagem.

[...]

Notificada da autuação em 01 de fevereiro de 2022 (fls. 27 do SEI 2984239), a Autuada apresentou sua defesa em 16 de fevereiro de 2022 (SEI 3023383), via sistema Solicita (expediente Datavisa nº 0570441/22-6), conforme mostra o Relatório de Fluxo de Tramitação do processo no Sistema de Informação Datavisa (SEI 3452140).

Inicialmente apresenta um panorama das medidas adotadas que adotou durante a pandemia de COVID-19, ressaltando que o setor de cruzeiros marítimos foi fortemente impactado pelas restrições globais. Que desenvolveu novos protocolos de saúde e segurança, aplicados com sucesso na Europa antes da retomada no Brasil. E que tais protocolos foram apresentados à ANVISA e contribuíram para a autorização da temporada de cruzeiros 2021/2022, seguindo a Resolução - RDC 574/2021, com medidas como capacidade reduzida, exigência de vacinação e testagem.

Por questão preliminar de nulidade, a Autuada alega a ocorrência de *bis in idem*. Aponta que as imputações da autuação parecem repetir acusações já feitas em outro processo, sem confirmação de ilegalidades pelos fiscais, reforçando sua total adequação às normas vigentes. Argumenta que já teria sido autuada por meio do Auto de Infração nº 5046279/21-2 - CVPAF/BA - Processo nº 25742.189024/2021-89. Relata que as infrações 1 e 2 deste processo trazem os mesmos fundamentos dos itens 2 e 3 daquele processo pelos fatos apurados no interior do NAVIO MSC PREZIOSA. Argumenta a impossibilidade dupla

penalização pelos mesmo fatos.

Argumenta que cumpriu todas as exigências sanitárias e legais para operar no Brasil durante a pandemia. A empresa contratou serviços de apoio hospitalar, garantiu isolamento para viajantes infectados e exigiu testes e vacinação completa de hóspedes e tripulantes. Além disso, atuou judicialmente para manter a obrigatoriedade do ciclo vacinal e impediu embarques irregulares. Alega ter seguido rigorosamente todas as medidas sanitárias e protocolos aprovados pela ANVISA para mitigar riscos durante suas operações. A empresa destaca que sempre esteve comprometida em adotar procedimentos seguros, buscando constantemente inovações tecnológicas, como o sistema de purificação de ar no navio MSC Seashore. Além disso, ressalta que qualquer possível descompasso com as diretrizes estabelecidas não se deu por negligência, mas sim pelo contínuo aprimoramento da gestão em um cenário sanitário sem precedentes.

A autuada sustenta que não houve qualquer lesão ao bem jurídico protegido, pois a empresa sempre colaborou com as autoridades e não descumpriu intencionalmente nenhuma norma. Além disso, argumenta que a Resolução - RDC nº 574/2021 foi implementada sem período de adaptação, tornando natural a necessidade de ajustes operacionais. Diante disso, a punição não se justificaria, uma vez que a infração não gerou danos concretos nem colocou em risco a segurança sanitária dos passageiros e tripulação. Enfatiza que não obteve nenhuma vantagem com os atos considerados irregulares, refutando a possibilidade de benefício econômico por supostos descumprimentos. Pelo contrário, argumenta que a segurança dos hóspedes e tripulação é um fator essencial para a viabilidade do seu negócio. A empresa reafirma seu compromisso com a legalidade e a transparência, mantendo diálogo constante com as autoridades e buscando aprimorar suas práticas.

Argumenta que, mesmo na hipótese de alguma irregularidade formal, não há justificativa para a aplicação de penalidade severa, considerando o princípio da proporcionalidade. A empresa reforça que sempre cooperou com os órgãos fiscalizadores e que a punição deve ter caráter educativo, e não apenas punitivo. Ressalta que a suspensão temporária das operações de cruzeiros, ocorrida por decisão do setor, demonstra o compromisso das empresas com a segurança sanitária. A empresa destaca a atuação da CLIA Brasil, entidade representativa do setor, que mantém diálogo com autoridades e

promove a implementação de protocolos eficazes. Isso reforça a ideia de que não houve desrespeito deliberado às normas, mas sim um esforço contínuo de adaptação.

Ao final, requer, seja reconhecida a litispendência/conexão com o Auto de Infração nº 5046279/21-2 - CVPAF/BA, relativa à infrações 1 e 2 deste processo, com extinção das irregularidades coincidentes. No mérito requer o reconhecimento de ausência de irregularidades. E, sendo mantida a autuação, pede a aplicação da penalidade menos gravosa, a Advertência.

Requer que, caso a autuação seja confirmada, seja considerado o parágrafo 2º do artigo 27 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, que permite a celebração de compromisso processual para compensação, desde que haja decisão fundamentada e as partes sejam ouvidas.

A área autuante, seguindo o preceito do art. 22, §2º, da Lei nº 6.437, de 1977, manifestou-se em 17/12/2023 pela manutenção do Auto de Infração Sanitária - AIS (SEI 3023334). Faz breve contextualização do cenário existente em dezembro/2021 e, argumenta que medidas restritivas eram justificadas para conter a disseminação do vírus e novas variantes. Relata que a embarcação MSC Preziosa, foi inspecionada e recebeu o Certificado de Livre Prática - CLP em 23/12/2021. Informa que durante a pandemia de COVID-19 as exigências para a obtenção desse certificado foram ampliadas, tornando obrigatória a apresentação de informações detalhadas sobre a situação sanitária a bordo.

Continua dizendo que, a legislação vigente na época determinava que embarcações deveriam apresentar documentos específicos, incluindo a Declaração Marítima de Saúde, listas de viajantes, certificados sanitários e, no caso de cruzeiros, registros detalhados de saúde de bordo. Esses registros deveriam conter dados sobre casos atendidos, histórico de viagens, estado vacinal e medidas adotadas para controle da COVID-19. A CVPAF-AL, órgão de vigilância sanitária responsável, ao analisar a documentação do MSC Preziosa, identificou inconsistências e solicitou informações complementares à empresa.

Após a análise dos documentos trazidos para obtenção da CLP, concluiu que a empresa não atendeu plenamente às solicitações da autoridade sanitária, o que levou à emissão de notificações e, posteriormente, ao auto de infração 8524515/21-1. Em relação à alegação de ocorrência de Bis in

Idem, registra que, as infrações nos processos mencionados são idênticas, mas não configurariam dupla penalização. Pois, embora as infrações tenham descrições semelhantes, referem-se a embarcações diferentes (MSC Preziosa e MSC Seaside), em trechos e ocasiões distintas. Assim, não haveria duplicidade indevida na autuação.

Quanto à infração 01, aponta que a principal irregularidade constatada foi a apresentação de registros de saúde de bordo incompletos, dificultando a fiscalização e a adoção de medidas sanitárias. Além disso, os dados fornecidos apresentavam divergências nos números de testes realizados para COVID-19, comprometendo a confiabilidade das informações prestadas. E indica que a documentação enviada pelo Porto Sem Papel - PSP, anexa ao Documento Único Virtual - DUV não continha informações obrigatórias, como:

i) Situação vacinal dos viajantes; Histórico de viagem nos últimos 14 dias; Sinais e sintomas informados na triagem; Data de início dos sintomas; Tratamento aplicado e exames realizados. ii) Os registros apresentados nos documentos "Patients Seen CREW 21.12.21" e "Patients Seen GUEST 21.12.2021" não continham todos os dados exigidos; iii) Havia informações inconsistentes sobre **testes realizados**: apesar de a embarcação afirmar que **10% dos viajantes foram testados** (446 testes), os documentos mostram **apenas 20 testes**.

Aponta que na defesa, a autuada afirma cumprir que atendeu todas as exigências, contudo, "*Não há qualquer argumentação na defesa que remeta à questão do Programa de Monitoramento e que possa ser aqui trazida em favor da autuada*". E, acrescenta, "embora conste do PSP documentos da petição que satisfaçam as exigências previstas na RDC Nº 574/2021, art. 9º, Inciso I, não é atendido o Inciso II do mesmo artigo".

Em relação à infração 2, argumenta que o problema identificado foi o manejo inadequado de casos suspeitos de COVID-19 a bordo (artigos 27, §§4º e 5º, e 29, Incisos II, III e IV, da RDC Nº 574/2021). Relata que a embarcação descartava casos suspeitos apenas com testes rápidos de antígeno, sem a realização do RT-PCR ou RT-LAMP, exigidos pela legislação sanitária. Além disso, viajantes sintomáticos não eram mantidos em isolamento adequado até a confirmação diagnóstica, o que aumentava o risco de transmissão a bordo. Destaca que na Notificação nº 106/2021, "*exarada para que se fizessem cumprir*

os requisitos sanitários previstos nos artigos 10, 11 e 12 da RDC Nº 574/21, apontava para evidência de inconsistências destes resultados". E, na defesa não foram apresentados os dados necessários para comprovação do atendimento da legislação sanitária para petição/concessão e CLP.

Com relação a infração 3, foi constatado que o formulário utilizado para triagem de viajantes não seguia as exigências da RDC nº 574/2021. Relata que o documento não incluía informações essenciais, como identificação do viajante, contatos de emergência, histórico de viagens e concordância com a política sanitária vigente. Além disso, não havia evidências de que esses dados eram integrados ao sistema de informações da empresa para fins de monitoramento epidemiológico. E contra argumenta a defesa apresentada:

Entretanto, a despeito do que alega a defesa, uma análise do formulário contido no Doc 11 citado (SEI 3029556) evidencia que se trata de uma cópia do formulário de triagem anexo à RDC Nº 574/2021. Desse modo, não há nem apresentação do modelo do formulário de triagem da autuada, seja original ou adaptado, tampouco evidência de que as informações de um tal formulário sejam integradas aos sistemas de informação da companhia para fins de investigação epidemiológica, pelo que procede a infração.

Em respeito a infração 4, quanto a falta de protocolos adequados para evitar aglomerações durante o embarque e desembarque de passageiros. A servidora autuante afirma que, embora a defesa da empresa alegasse que medidas eram adotadas, não foram apresentados documentos que comprovassem a existência de procedimentos específicos para minimizar os riscos de contaminação, especialmente entre viajantes de diferentes grupos.

Conclui que a autuada alegou que atendeu todas as exigências legais e sanitárias, mas não apresentou comprovações suficientes para refutar as infrações apontadas pela Anvisa. As inconsistências nos registros de testes, a falta de cumprimento de protocolos para isolamento de casos suspeitos e a ausência de um formulário adequado de triagem reforçaram o entendimento da autoridade sanitária sobre o descumprimento das normas vigentes.

Diante das falhas identificadas, a servidora autuante confirma a procedência das infrações e reforça a importância do cumprimento rigoroso dos protocolos sanitários, especialmente

em um cenário de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional. Ressalta que o caso evidencia a necessidade de fiscalização contínua para garantir a segurança sanitária no transporte marítimo de passageiros, reduzindo riscos para viajantes, tripulação e comunidades portuárias.

A servidora autuante classificou o risco sanitário da infração como ALTO (fls. 14 do SEI 3023334), considerando "*... se tratar de infrações correlacionadas à pandemia de Coronavírus (SARS- CoV-2) em um momento em que, conforme apontado, os índices de casos novos e mortalidade eram altos*".

Por fim, entende que as infrações 3 e 4 do AIS carecem de adequado enquadramento normativo, sendo assim sugere a inclusão dos artigos 35 e 48 da Resolução - RDC nº 574/2021, respectivamente. Aponta que não houve prejuízo à defesa da autuada, pois, o processo se baseia nos atos praticados, e não no enquadramento legal.

Inicialmente, analisando os autos, observo, salvo melhor juízo, que até o presente momento não ocorreu a prescrição em âmbito administrativo, conforme disciplina da Lei nº 9.873, de 1999.

Ademais, quanto à autuação, entendo que foram observados os princípios administrativos, inclusive os da ampla defesa e do contraditório, bem como os requisitos de validade do art. 13 da Lei nº 6.437, de 1977.

A alegação de litispendência não merece acolhimento. Como bem salientado na manifestação da servidora autuante, o AIS nº 5046279/21-2 - CVPAF/BA, foi lavrado em 07/12/2021 avaliou a embarcação MSC SEASIDE na data de 07/12/2021. De outro lado o AIS 8524515/21-1 - CVPAF/AL, foi emitido em 27/12/2021, na avaliação da embarcação MSC PREZIOSA. Portanto, embora haja coincidência de condutas, não existe litispendência ou *bis in idem* entre as duas ações de fiscalização. Não sendo idênticos o pedido e a causa de pedir, não que há falar em litispendência.

No mérito, corroboro o entendimento da área autuante no sentido da manutenção do AIS, considerando os documentos: AIS Notificação - CVPAF/AL nº 105/2021 (fls. 08-15 do SEI 2984239); Notificação - CVPAF/AL nº 106/2021 (fls. 17-20 do SEI 2984239), que comprovam a autoria e materialidade da(s) infração(ões) sanitária(s).

A legislação sanitária possui dispositivos explícitos

sobre a obrigatoriedade de- a embarcação apresentar o Certificado de Livre Prática (CLP) válido como requisito(s) de navegabilidade o documento é a permissão emitida pela Anvisa para uma embarcação operar embarque e desembarque de viajantes, cargas ou suprimentos, de acordo com a Resolução - RDC nº 72/2009, emitida mediante análise das condições operacionais e higiênico sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, a partir da análise documental das informações apresentadas quando da sua solicitação e/ou de uma inspeção sanitária realizada a bordo da embarcação.

Portanto, a ausência de todas as informações necessárias acerca das condições operacionais e higiênico sanitárias da embarcação e do estado de saúde de seus viajantes prejudica a atuação de prevenção e controle sanitário da Anvisa e expõe os usuários das embarcações a riscos desconhecidos pela fiscalização sanitária, prejudicando a tomada de decisão por parte das autoridades sanitárias em caso de irregularidades.

Em relação às alegações da Autuada, entendo que foram suficientemente contra argumentadas na manifestação da área autuante, a qual acolho, a teor do que me permite o art. 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999.

Com relação à alegação de defesa acerca do artigo 18 da Resolução - RDC nº 574/2021. Entendo que lhe assiste razão. A conduta prevista em referido dispositivo não se adequa aos fatos relatados no AIS. De igual forma, acolho a sugestão da área autuante com relação à inclusão dos artigos 35 e 48 da RDC nº 574/2021, referentes às condutas 3 e 4 do AIS. Além disso, é pertinente a inclusão do artigo 12 caput e parágrafo 1º, da mesma resolução, alusivo à conduta na infração 2. Bem como a Portaria GM/MS nº 2.928/2021, que dispõe sobre a avaliação do cenário epidemiológico de COVID-19 e as condições para o cumprimento do isolamento ou da quarentena de viajantes e das embarcações.

Dessa forma, em relação ao enquadramento legal da conduta disposta no AIS, realizo a exclusão do artigo 18 da da Resolução - RDC nº 574/2021. E a inclusão do artigo 12 caput e parágrafo 1º, o artigo 35 e o artigo 48, todos da Resolução - RDC nº 574/2021; e os artigos 5º, 6º, 7º da Portaria GM/MS nº 2.928/2021. Destacando que, conforme jurisprudência, “o acusado, em processo judicial ou administrativo, não se defende da tipificação das infrações, mas da prática dos atos que lhe são atribuídos” (TRF 1ª Região AMS 95.01.02973-5/RO).

No tocante a inexistência de efetiva lesão à saúde pública é importante esclarecer que a não ocorrência de dano concreto não implica ausência de risco sanitário. Há que se lembrar de que a vigilância sanitária trabalha na prevenção de danos. Assim, caso caracterizado o dano, haveria razão para a aplicação de penalidade ainda mais severa.

Cumprido, ressaltar que toda a descrição fática do ato infracional e sua subsunção à lei teve como pano de fundo a presunção de boa-fé da empresa autuada, o que não desnatura nem desqualifica o ato praticado e tipificado na legislação vigente. Não havendo na autuação qualquer imputação relativa à possível auferição de eventual lucro ilícito. Igualmente não cabível a aplicação do parágrafo 2º do artigo 27 do Decreto-Lei nº 4.657/1942.

Finalmente, cabe registrar que do Volume I (SEI 2984239) deste processo, consta o Despacho nº 455/2024/SEI/CMPAF/GGPAF/DIRE5/ANVISA (SEI 3025272), informando que *"...no Processo nº 25764.042993/2021-19, as páginas 25 a 45 do Volume I (SEI 2984239) devem ser desconsideradas, uma vez que tratam de assunto não objeto do PAS em exame. Estas páginas se referem a outro PAS, qual seja, o Processo 25764.895069/2024-81"*. Dessa forma, tendo sido saneada a instrução processual, o processo segue sua tramitação regular.

Isso posto, passo à dosimetria da pena.

Para tanto, determina a Lei nº 6.437, de 1977, que para a penalidade de multa se considere o risco sanitário da conduta infracional, os antecedentes da autuada quanto a anteriores condenações por infrações sanitárias e a sua capacidade econômica, nos termos dos arts. 6º, II e III, e 2º, §3º, respectivamente. Ademais, o art. 6º, I, dispõe que igualmente se levem em conta eventuais circunstâncias atenuantes e agravantes, conforme previsto nos arts. 7º e 8º da mesma Lei.

No caso em análise, a empresa está classificada como GRANDE PORTE I (SEI 3055657), é REINCIDENTE no que se refere a anteriores condenações por infrações sanitárias (SEI 3055459) e praticou conduta cujo RISCO SANITÁRIO foi classificado como ALTO pela área autuante (fls. 14 do SEI 3023334), devendo ser observada ainda a agravante prevista no inciso IV do art. 8º da Lei nº 6.437, de 1977, tendo em vista as consequências calamitosas à saúde pública, considerando que à época da infração vigorava os efeitos da Portaria MS nº 188, de 2020 e a

Lei nº 13.979, de 2020, que declaravam Emergência em Saúde Pública de importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCoV) e dispunha sobre as medidas para o seu enfrentamento.

Importante frisar que a certidão de reincidência (SEI 3055459) é dotada de presunção de legitimidade e veracidade e possui os elementos necessários à identificação do processo transcorrido (25752.892313/2016-89) que deu ensejo à aplicação da pena, bem como aponta a data em que ocorreu o trânsito em julgado (10/03/2021). Portanto, à época do cometimento da infração em tela a empresa já estava sob os efeitos da reincidência.

Observados os pressupostos dos arts. 7º e 8º da Lei nº 6.437, de 1977, inexistem nos autos circunstâncias outras que possam ser consideradas como atenuantes ou agravantes, com exceção do inciso IV do art. 8º da citada Lei, motivo pelo qual a infração será classificada como grave no que se refere ao valor da multa, de acordo com a regra do art. 4º, II, c/c art. 2º, § 1º, II, da Lei nº 6.437, de 1977.

Todavia, considerado o porte econômico da empresa, registro que a aplicação do valor mínimo estabelecido no art. 2º, § 1º, II, da Lei nº 6.437, de 1977 não seria o mais adequado. Registro que a pena a ser aplicada deve ter como finalidade desestimular novas práticas irregulares, e não inviabilizar o negócio. Em outros dizeres, é preciso que haja algum impacto financeiro suficiente para desestimular novas condutas, mas o valor aplicado também não pode se exceder a ponto de impactar mais que o mínimo necessário para esse desestímulo.

Diante do exposto, **julgo procedente a autuação** e, com fundamento nos pareceres que me antecedem, a teor do que permite o art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, **promovo o reenquadramento das condutas** como sendo infração ao artigo 12 caput e parágrafo 1º e o artigo 35 da Resolução - RDC nº 574/2021 e os artigos 5º, 6º, 7º, 8º, 9º e 10º da Portaria GM/MS Nº 2.928/2021, tipificadas no inciso XXIII do artigo 10 da Lei nº 6.437/1977. **E mantenho o Auto de Infração Sanitária em epígrafe, aplicando à Autuada a penalidade de multa no valor de R\$ 247.500,00 (duzentos e quarenta e sete mil e quinhentos reais), todavia, dobrada para R\$ 495.000,00 (quatrocentos e noventa e cinco mil reais) em função da reincidência, assim estabelecida:**

a) R\$ 82.500,00 (oitenta e dois mil e quinhentos

reais) por "*Encaminhar à Anvisa registros de saúde de bordo em desacordo com as exigências sanitárias nacionais dificultando as ações de fiscalização e intervenção sanitária da Anvisa em cenário de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) e Nacional (ESPIN)...*";

b) R\$ 82.500,00 (oitenta e dois mil e quinhentos reais) por "*Manejo de caso suspeito de COVID-19 à bordo da embarcação em desacordo com as determinações sanitárias nacionais...*";

c) R\$ 82.500,00 (oitenta e dois mil e quinhentos reais) por "*Adotar formulário para triagem das condições de saúde do viajante em desacordo com o previsto no anexo da RDC Anvisa nº 574/2021...*".

Publique-se no Diário Oficial da União e dê-se ciência à Autuada.

MARY LUCE BARBOSA DA SILVA
Autoridade Julgadora - Portaria nº 516, de 9 de julho de 2020
Coordenação de Atuação Administrativa e Julgamento das Infrações
Sanitárias
CAJIS/DIRE4/ANVISA



Documento assinado eletronicamente por **Mary Luce Barbosa da Silva, Especialista em Regulação e Vigilância Sanitária**, em 28/02/2025, às 10:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10543.htm.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anvisa.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3451810** e o código CRC **0A40F7C4**.