

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por permitir que seus tripulantes excedessem a jornada de voo para uma tripulação simples.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso
00058.005621/2018-51	665499181	003592/2018	OZIEL OTTO BOECK	11/11/2017	19/02/2018	08/03/2018	04/10/2018	17/10/2018	R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)	26/10/2018

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565.

Infração: Deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento.

Proponente: Hildense Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por OZIEL OTTO BOECK, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionado supra, para apuração de conduta passível de aplicação de penalidade por deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento, cuja ocorrência está relatada no auto de infração demonstrado a seguir:

Auto de Infração 003592/2018 (1536332):

"Não comunicou o acidente com a aeronave PT-VTW que ocorreu no dia 11/11/2017, na pista da empresa Bolzaer Aviação Agrícola em Restinga Seca -RS, ao órgão investigador ou a Autoridade Aeronáutica mais próxima."

2. A materialidade das infrações estão caracterizadas documentalmente nos autos, conforme Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - n.º 005293/2018 (1536374).

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

3.1. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** Consta no Relatório de fiscalização que na inspeção da aeronave de marca PT-VTW, fora constatado que as cores das winglets, do leme, estabilizador vertical e da cabine de comando diferenciavam da cor do resto da aeronave, além disso, a fibra da parte superior da cabine de comando havia sido reparada e a hélice da aeronave apresentava sinais de ser nova, conforme fotos em anexo (1352094), com isso, constatou-se que o Sr. Oziel Otto Boeck CANAC 149095, que inicialmente omitiu-se quanto ao acidente confessou que havia pilotado a aeronave em 11/11/2017.

3.2. Com a certeza do fato ocorrido, a fiscalização encontrou mais evidências ao encontrar a aeronave PT-GOW modelo EMB 201 (Suspensa C8), sem o estabilizador vertical e leme. Com a suspeita da troca, verificou-se que muitos parafusos de fixação da carenagem do estabilizador vertical, não casavam com os furos onde eles deveriam ser fixados (1352094) e o estabilizador vertical não tinha a tela para a ventilação no bordo de ataque, peça prevista no modelo EMB-202A. Raspando a tinta nova no leme de direção e estabilizador vertical instalado na aeronave PT-VTW, constatou-se que eram provenientes da aeronave PT-GOW. Ao contatarem a empresa encontraram o leme e o estabilizador vertical retorcidos pertencentes a aeronave que sofreu acidente, conforme fotos(1352094).

3.3. Ao procurar pela empresa encontraram o leme e o estabilizador vertical retorcidos pertencentes a aeronave que sofreu acidente, conforme fotos(1352094).

3.4. Verificaram também, que não foi executada a DA de parada brusca do motor e a Hélice acidatada havia sido trocada por outra modelo HC-C3YR-IRF sn DY61208 sem qualquer rastreabilidade ou registro, indicando uma total falta de responsabilidade da empresa com a segurança de voo.

3.5. Não foi apresentado à fiscalização o paradeiro da hélice acidatada, se estava sendo reparada ou foi refugada.

3.6. Não foi apresentado os registros de manutenção demonstrando que os reparos foram executados por oficina certificada para o modelo de aeronave, ou pessoa devidamente autorizada.

3.7. Não foi comunicado o acidente ao órgão investigador ou a autoridade aeronáutica mais próxima.

3.8. A aeronave foi removida do local do acidente, sem a devida autorização dos órgãos competentes.

3.9. A aeronave foi recuperada sem o devido pedido e autorização pela ANAC de início de reparos.

3.10. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia -** Notificado da lavratura do Auto de Infração em 08/03/2018 (1632631), o interessado apresenta defesa, na qual, arguiu:

3.11. nulidade do auto de infração, vez que o dispositivo legal indicado não se aplica à conduta descrita nos autos, circunstância que viola o princípio da legalidade, acrescenta que o artigo 88 do CBA está inserido no contexto do Capítulo IV, que trata do Sistema de Segurança de Voo.

3.12. argui vício no Auto de Infração por ausência de identificação do cargo ou do agente atuante.

3.13. **Da Decisão de Primeira Instância -** (2287825) que se pautou pela análise (2285793) devidamente fundamentada pelo setor competente, que concluiu por imputar-lhe sanção no patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (Dois mil reais), configurado no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

3.14. **Das razões de recurso -** Ao ser notificado da decisão condenatória em 17/10/2018 (2403602), interps recurso tempestivo (2463331), no qual reitera, em síntese, seus argumentos apresentados em defesa. E em adição, cita legislação referente a seção 135.521, contudo esta norma não se aplica ao objeto sob análise, e portanto, não foi mencionada nos autos.

3.15. **É o relato.**

PRELIMINARES

4. **Da Regularidade Processual -** Considerados os marcos apontados no início dessa

análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

5. **Fundamentação** - A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

II - infrações imputáveis à aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

5.1. E ainda, com infração ao disposto no **artigo 88 do CBAer**:

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

5.2. **Das Alegações do Interessado - vício na tipificação da conduta :**

5.3. A empresa interessada, após ciência do Auto de Infração, apresenta sua defesa, a qual foi analisada pelo setor de decisão de primeira instância, conforme se pode observar, nos trechos citados, em síntese, a seguir:

Deve-se, inicialmente, entender as atribuições designadas à ANAC por meio da Lei n.º 11.182/2005, que assim dispõe:

CAPÍTULO I

DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal Indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º - Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

(...)

Art. 4º - A natureza de autarquia especial conferida à ANAC é caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes.

(...)

Art. 5º - A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XVI - fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXXIV - integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;

XXXV - reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis; (g. n.)

E ainda o disposto no CBAer:

CAPÍTULO VI

(Redação dada pela Lei nº 12.970, de 2014)

SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - SIPAER

Seção I

Da Investigação SIPAER

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infraestrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

Art. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional.

Há de se verificar ainda o disposto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro) as atribuições do CENIPA e da ANAC quanto às adoções de providências administrativas, *in verbis*:

4.7.3 Caberá, ainda, ao CENIPA informar à ANAC os dados pertinentes relativos às ocorrências aeronáuticas com aeronaves civis brasileiras, visando à adoção de providências administrativas.

Logo, compete ao SIPAER as atribuições de planejamento, orientação, coordenação, controle e execução das atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos e tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes ou incidente, se restringindo apenas às recomendações de segurança operacional. À ANAC, entretanto, compete a adoção de providências administrativas quanto ao descumprimento da legislação vigente.

5.4. Em adição, cabe ressaltar que o Auto de Infração traz expressamente a motivação da infração cometida pela autuada. Aponto que a descrição da conduta irregular corresponde ao núcleo essencial do auto de infração. E a partir dela se pode localizar a norma violada, fazer o correto enquadramento legal, aplicar a multa, bem como propiciar ao autuado a ampla defesa e o contraditório. Dessa forma, é a partir da descrição da conduta irregular efetuada pelo agente autuante que o processo se desenvolverá e se consolidará.

5.5. **Alegação do Interessado - Ausência de identificação do cargo ou do agente autuante:**

5.6. no tocante a arguição de inobservância do inciso V, do artigo 8º, da Resolução ANAC n.º 25/2008, conjugado com o parágrafo primeiro, do artigo 7º, da Instrução Normativa n.º 08/2008, por afirmar que a indicação de cargo e função do Autuante é requisito essencial para validade jurídica do Auto de Infração, temos:

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

(...)

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;

III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado;

IV - descrição diferente da matricula da aeronave;

V - erro na digitação do endereço do autuado;

VI - erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato. "(g.n.)"

5.7. Compusando os autos constata-se que o Auto de Infração n.º 003592/2018 consta o nome,

a matrícula SIAPE e o cargo do servidor responsável pela lavratura (1536332). Não obstante, em cumprimento aos preceitos da segunda parte do inciso V, do artigo 8º, da Resolução ANAC n.º 25/2008, sabe-se que a credencial de INSPAC do servidor é seu número de matrícula A-1564, portanto, identifica o agente autuante, conforme a Instrução Normativa n.º 101/2016.

5.8. Portanto, afasta-se as alegações do Autuado, quanto aos vícios no Auto de Infração n.º 003592/2018, na medida em que cumpriu com todos os requisitos legais vigentes.

5.9. **Do Enquadramento e da Dosimetria da Sanção**

5.10. A Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução n.º 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

5.11. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC n.º 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que se deu nos autos do processo, vez que em momento algum a autuada contesta a ocorrência da prática da infração e ao interpor recurso, pede tão somente a revisão da dosimetria. Dessa forma, reconhece-se a atenuante.

5.12. No mais, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008.

5.13. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano finalizado na data da ocorrência em análise. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC desta Agência, restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação. Deve ser considerada, assim, tal circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

5.14. Verifica-se, portanto, que em momento algum do processo, a recorrente traz provas de que fazia jus às atenuantes acima mostradas para requerer em seu pedido a diminuição do valor da multa aplicada, razão pela qual, reitera-se não haver irrazoabilidade e desproporcionalidade da sanção aplicada uma vez que, seguindo o disposto no art. 36 da Lei 9.784/99, o autuado deve produzir provas a favor de si, afim de mostrar suas razões e comprovar o que alega e pede.

5.15. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008.

5.16.

5.17. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, sugiro que seja mantido no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC.

5.18. Sugiro por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, em desfavor do autuado, constante no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC - por deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento. - capitulada na alínea "n" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565, conforme descrito abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00058.005621/2018-51	665499181	003592/2018	OZIEL OTTO BOECK	11/11/2017	Deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento.	alínea "n" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565.	R\$ 2.000,00

5.19. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

6. **Submete-se ao crivo do decisor.**

Hildenise Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação n.º 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 12/08/2019, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto n.º 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3213121** e o código CRC **B1C52A5E**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1015/2019PROCESSO Nº 00058.005621/2018-51
INTERESSADO: Oziel Otto Boeck

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (3213121) ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
- 0.1. Trata-se de recurso interposto por OZIEL OTTO BOECK, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, com atenuante e sem agravantes, no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 003592/2018/SPO – por deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento.- e capitulada na alínea alínea “n” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565.
- 0.2. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsomem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, “in casu” encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. As alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional.
4. Entendo que a proposta de decisão fundamentou bem o caso, de modo e afastar as alegações do interessado, consubstanciando e confirmando a prática da infração, tal como inexistência de vício ao longo de todo o processo, em especial da decisão condenatória aplicada pela primeira instância.
5. No concernente a dosimetria aplicada, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (2285791) desta Agência, restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, aplicando-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.
6. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, “para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância”.
7. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.
8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância** no valor de **R\$ 2.000,00 (Dois mil reais)**, em desfavor do autuado, constante no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC - por deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento. - capitulada na alínea “n” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo
00058.005621/2018-51	665499181	003592/2018	OZIEL OTTO BOECK	11/11/2017	Deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente que tiver conhecimento.	alínea “n” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao artigo 88 da Lei 7.565.	R\$ 2.000,00

9. À Secretária.
10. Notifique-se.
11. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 13/08/2019, às 16:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3213329** e o código CRC **730C4F86**.