



VOTO

PROCESSO: 60800.093172/2011-96

INTERESSADO: LEONARDO POMPEIN CAMPOS

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.287/14-0

Infração: Repouso inferior ao mínimo regulamentar

Enquadramento: alínea “j” do inciso II do art. 302 do CBA c/c a alínea “c” do art. 34 da Lei 7.183/84 c/c a letra “j” da Tabela II (Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – Pessoa Física) do Anexo I da Res. ANAC nº 25/08.

Relator(a): Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data do Fato **01.09.2010**
- **Auto de Infração [AI] nº 001610/2011, de 02/05/2011 (fl.01);**
- Relatório de Fiscalização nº 71/GVAG-SP/2010, datado de 02/05/2012 (fl.02);
- Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (fls. 03/07);
- **Defesa Prévia [DP], protocolada em 21/06/2011 (fl. 08/12);**
- Procuração (fls.13/14);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente ao AI, cuja data encontra-se ilegível (fl.15);**
- Cópia do Anuário Interativo do Observatório Nacional, contendo os horários do nascer e pôr do sol no mês de junho de 2010 referentes ao aeroporto da Pampulha (MG) (fl. 16);
- Cópia da tela de sistema ANAC de pesquisa de CPF (fl. 17);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, datada de 11/04/2014 (fl. 18/19);**
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 18/06/2014 (fl. 20 e 41);**
- Extrato SIGEC (fl. 21);
- Despacho de encaminhamento do Processo à 2ª instância (fl. 22);
- **Recurso Administrativo [RC], protocolado em 20/06/2014 (fl.23/39);**
- Procuração (fl.40);
- **Despacho ASJIN sobre a tempestividade do recurso interposto (fl. 42).**

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto pelo Sr. LEONARDO POMPEIN CAMPOS em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, originado com o Auto de Infração supra referenciado.

3. HISTÓRICO

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES

3.1. Consta do Relatório de Fiscalização que, durante auditoria especial no operador - JAD TWO AÉREO Ltda., realizada em 16/set/2010, verificou-se que, do dia 31/08/2010 para o dia **01/09/2010**, o Sr. Leonardo Pompein Campos (CANAC 106618) realizou repouso de 6,95 horas, menor

que o devido (24 horas), conforme artigo 34, alínea "c", da lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

3.2. Foi lavrado o AI objeto do presente processo administrativo, capitulado na alínea "j", do inciso II, do art. 302 do CBA c/c a alínea "c" do art. 34 da Lei 7.183/84.

DA DEFESA PRÉVIA

3.3. Embora não conste dos autos data de ciência da autuação, o interessado apresentou Defesa Prévia (fls. 08/11), protocolada em 21/06/2011. Aplicou-se, desse modo, o § 5º, do art. 26, da Lei nº 9.784/99, que prescreve o suprimento da falta ou irregularidade da intimação pelo comparecimento do administrado. Portanto, apreciou-se a defesa, em que se alegou:

I - que analisando atentamente o diário de bordo 073/PT-MEY/2010 do dia 31/08/2010 encontra-se o seguinte panorama:

Apresentação	08h13minUTC
Interrupção programada	16h22min UTC às 23h53min UTC (totalizando 07h31min)
Término da jornada	01h13min UTC (30 minutos após o último corte de motor)

II - que, levando-se em consideração que no intervalo de 07h31min o Autuado permaneceu hospedado, permanecendo em repouso em acomodação devidamente proporcionada pela empresa (cujo documento será oportunamente apresentado), a jornada de duração será acrescida da metade desse tempo, nos termos do artigo 20 da Lei nº. 7.183/84, conseqüentemente, podendo ser computado o período de 03h45min;

III - que, assim, a jornada de trabalho do Autuado do dia 31/08/2010 foi 13h15min;

IV - que, de acordo com o diário de bordo 073/PT-MEY/2010, do dia 01/09/2010, a jornada do Autuado realmente iniciou-se às 08h10min UTC;

V - que a capitulação do Auto de Infração em tela está totalmente equivocada, pois em hipótese alguma podemos considerar que a jornada anterior de trabalho foi mais do que 15 horas;

VI - que foi totalmente equivocado o enquadramento do presente Auto de Infração.

3.4. Requereu anulação e o arquivamento do AI, nos termos e para os fins previstos no art. 53 da Lei 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

3.5. Em 11/04/2014 decidiu-se em primeira instância pela aplicação da multa ao autuado (fls. 18/19). Constituiu-se o crédito de multa de número 642.287/14-0 (fl. 20).

3.6. O competente órgão de primeira instância analisou a defesa prévia, afastando todos os seus argumentos, afirmando que:

I - o argumento da defesa baseia-se em que o cálculo da jornada deve ser reduzido devido ao período de repouso durante a sua interrupção, com base no artigo 20 da Lei n.º 7.183/1.984, citado erroneamente pelo Autuado, uma vez que tal alegação dever-se-ia basear no artigo 21 da Lei n.º 7.183/1.984;

II - tal argumento resulta improcedente, uma vez que tal legislação cabe apenas para efeitos de não extrapolação da jornada, sem que se reduza o período efetivo da jornada em si, nem o período de devido repouso;

III - a interrupção, ao contrário do alegado pela defesa, é regulada pelo artigo 21 da Lei n. 7.183/1.984. Vejamos o que estabelece tal artigo:

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

- a) - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
 b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
 c) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei. (g.n.)

IV - o parágrafo primeiro do referido artigo destaca expressamente sobre interrupção programada da viagem, e não da jornada. Assim, tal interrupção só pode ser aplicada para que não ocorra a extrapolação da jornada, mas não para diminuí-la;

V - a jornada realizada pelo Autuado no dia 31/08/2010 foi superior a 15 (quinze) horas, e que o mesmo gozou repouso inferior ao estabelecido na alínea "c" do artigo 34, 24 horas, da Lei n.º 7.183/1.984, conforme pode-se constatar pela tabela a seguir:

Apresentação (a)	Primeira Partida	Último Corte	Final da Jornada (Último Corte + 30 minutos) (b)	Nascer do sol (hora Zulu)	Por do sol (hora Zulu)
31/8/10	31/8/10	1/9/10	1/9/10	9:05	20:47
8:13	8:43	0:43	1:13		
Jornada Noturna (Total de horas noturnas) (c)	Acréscimo noturno $ (c)*0,1428 $ (d)	Interrupção Programada da Viagem (início) (e)	Interrupção Programada da Viagem (fim) (f)	Total da Interrupção Programada da Viagem $(g) = (f)-(e)$	Dilatação da Jornada de Trabalho $(h) = (g)/2$ (quando maior que 4h)
5:18	00:45:26	31/8/10 16:22	31/8/10 23:53	07:31:00	03:45:30
Jornada Padrão (i)	Limite Legal para Jornada (j) $= (i)+(h)$	Período de refeição (k)	Total da Jornada $(l) = (b) - (a) + (d) - (k)$		Extrapolação Efetiva (l)-(j)
11:00	14:45	00:00:00	17:45:26		02:59:56
Apresentação no dia seguinte (m)	Repouso (m)-(b)				
1/9/10 8:10	06:57:00				

VI - dessa forma, a argumentação da defesa não foi capaz de descaracterizar a

infração em análise. Ao contrário, admite a ocorrência e falha em apresentar elementos objetivos que a descaracterizem.

3.7. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R\$1.600,00 (mil e seiscentos reais), como sanção administrativa, conforme a letra “j” da Tabela II - Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – Pessoa Física, COD. IPE, do Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações c/c a alínea “c”, do art. 34, da Lei 7.183/84 c/c a alínea “j”, do inciso II, do art. 302 do CBA .

3.8. Com relação às circunstâncias atenuantes e agravantes, à época, identificou-se a existência da circunstância atenuante prevista no §1º, inciso III, do artigo 22 da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, conforme consulta ao SIGEC acostada à folha 21.

DO RECURSO

3.9. No intuito de implementação de metodologia dialética, destaca-se que os argumentos aqui elencados serão abordados no item 5 do voto.

3.10. Em sede recursal (fls. 23/39) o interessado alega:

Preliminarmente

I - ter sido surpreendido o com a Notificação de Decisão correspondente ao Auto de Infração em referência, sem que possa exercer seu direito constitucional a ampla defesa e o contraditório, levando-se em consideração o fato de que não há na Notificação de Decisão datada de 11 de junho de 2014, qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa ao menos indicar os motivos da sanção;

II - que tal conduta do órgão regulador afronta claramente a lei, tornando a infração absolutamente nula de pleno direito;

III - que, tendo em vista que o fato imputado como infração, supostamente teria ocorrido em 1º de setembro de 2010 e a notificação da decisão somente emitida em 11 de junho de 2014, verifica-se que o processo ficou pendente de decisão por prazo superior a 3 anos a contar da pseudo infração, o que vai de encontro ao que estabelece no art. 1º da Lei n. s 9.873/99;

IV - que o procedimento administrativo ficou paralisado por mais de três anos pendente de julgamento, tendo em vista que entre a data da suposta infração, 1 de setembro de 2010 e a notificação decisão que somente foi expedida em 11 de junho de 2014, passaram-se 3 anos;

V - que a Notificação de Decisão informa apenas que: "Aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 1.600,00", não havendo qualquer indicio sobre que fato ou conduta executada pelo autuado, que fosse considerada como infracional;

VI - que é evidente, portanto, que a motivação para a aplicação da sanção imposta à LEONARDO POMPEIN CAMPOS, não cumpre o que dispõe o referido art. 50, II, §19 da Lei n.s 9.784/99, já que não apresenta a motivação de forma explícita, clara e congruente, além de não apresentar como parte integrante do referido ato qualquer relatório;

VII - que, além disso, a Notificação de Decisão, datada de 11 de junho de 2014, é absolutamente ilegal por não atender ao que determina o art. 26, inciso VI da Lei n.e 9.784/1999;

VIII - que não há na Notificação de Decisão quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a Anac decidiu por multar o autuado por uma infração, que sequer sabe-se qual é;

IX - que somente a Diretoria, Superintendências e Gerências-Gerais, têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação

aeronáutica;

X - que o auto de infração, portanto, é nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição;

XI - que, no presente caso, não é possível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para autuar, tendo em vista que o auto de infração não atende ao previsto no art. 8º da Resolução ANAC n.e 25 de 25 de abril de 2008 (assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função);

XII - que não há no auto de infração a indicação do cargo e função do autuante. Note-se que credencial de INSPAC não é cargo nem função pública, portanto, não cumpre o estabelecido na lei;

XIII - que a Lei n.e 11.182/2005 que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, em nenhum momento a autoriza a majorar os valores das multas;

XIV - que é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto (R\$ 1.600,00) por uma infração que desconhece;

XV - que o valor da multa serio excessivo ao ponto de adquirir caráter confiscatório;

XVI - que a Administração Pública pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais e que, mesmo ANAC argumentando que os atos da administração gozem de presunção de legalidade e legitimidade, esta presunção persiste enquanto perdurar o estado de legalidade sem que haja impugnação;

No mérito

XVII - que não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, pois não sabe os motivos pelos quais está sendo multado, não tendo acesso a qualquer documento produzido.

3.11. Ante o alegado, requer o interessado:

I - a nulidade do auto de infração;

II - seja extinto o presente processo administrativo;

III - que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro – RJ, CEP: 20020-080.

3.12. **É o relato. Passa-se ao voto.**

VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

4. PRELIMINARES

4.1. Passa-se, assim, à análise das questões preliminares.

4.1.1. **Da alegação de ocorrência de prescrição intercorrente:**

4.1.1.1. Não prospera a alegação de que o prazo de três anos da prescrição intercorrente teria expirado. O processo não ficou paralisado por tempo superior a essa prazo de três anos em momento algum, menos ainda no período indicado pelo interessado - da data do fato até a notificação de decisão em primeira instância.

4.1.1.2. Acerca da prescrição, a Lei 9.784/99 prevê:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos,

pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

4.1.1.3. Portanto, apenas incide a alegada prescrição naqueles processos paralisados por mais de três anos, sem julgamento ou despacho que o movimento ou encerre-o, e como se verá tal não se deu neste caso.

4.1.1.4. O fato ocorreu em 01/09/2010, mas o Auto de Infração, que conforme o *caput* do art. 4º da Resolução ANAC nº 25/2008 dá início ao processo administrativo (repercutindo o art. 291, da Lei nº 7.565/86 - CBAer), foi lavrado em 02/05/2011, quando da fiscalização realizada na empresa TWO Táxi Aéreo Ltda. Logo, até então não se podia falar em prescrição intercorrente, já que não havia processo. A partir daí, do dia 02/05/2011, então, passou a correr o prazo para incidência da prescrição intercorrente. Desse modo, até **02/05/2014**, deveria a Administração mover o processo. No entanto, apenas, em **11/04/2014**, a primeira instância prolatou decisão (julgou), dando a devida movimentação ao processo. Não houve, assim, o transcurso do prazo de três anos no processo, sem que houvesse a devida movimentação.

4.1.1.5. Destaque-se que tampouco após a decisão de primeira instância o processo ficou paralisando em prazo superior à três anos. Também, por seu turno, não há que se falar em prescrição da ação punitiva, pois o prazo legal de cinco anos não foi jamais superado no curso do processo. Aqui, cabe mencionar que o mesmo diploma legal, Lei n. 9784/99, estabelece as hipóteses de interrupção da prescrição quinquenal:

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

4.1.1.6. Assim, observando-se os atos processuais, constata-se houve interrupção da prescrição quinquenal com a prolação da decisão de primeira instância, passando o prazo a encerrar-se em 11/04/2019.

4.1.1.7. Ante a isso, tem-se que não incide, no presente processo, nenhuma das formas de prescrição legalmente previstas.

4.1.2. **Quanto à alegação de cerceamento da ampla defesa e contraditório devido à falta de informações sobre a infração (motivação):**

4.1.2.1. O Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer):

“Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis.”

4.1.2.2. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa:

“Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.”

4.1.2.3. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

4.1.2.4. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra

claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.):

“denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato”.

4.1.2.5. Ademais, note-se que não apenas o interessado teve ciência do auto de infração, contendo toda a informação necessária para que se defendesse, como compareceu ao processo apresentando defesa prévia, tendo plena liberdade de contraditar tudo que se lhe estava imputando.

4.1.2.6. Ressalte-se que assim o fez e teve sua defesa apreciada pela primeira instância. Esta em decisão prolatada, no dia 11/04/2014, rebateu ponto a ponto todos os argumentos do interessado. Mais do que isso, demonstrou, inequivocamente, a ocorrência da infração, indicando, precisamente, os fatos e os fundamentos jurídicos motivadores da aplicação da sanção.

4.1.2.7. Não há, portanto, que se falar em cerceamento de defesa ou ausência de motivação dos atos do presente processo.

4.1.2.8. Note-se que quanto à notificação de decisão limitar-se somente a informar sobre a aplicação de penalidade de multa, não se deu nada mais do que a simples observância ao prescrito no art. 22, da Instrução Normativa ANAC nº 008/2008:

“No caso da aplicação das penalidades de multa, suspensão, interdição ou apreensão a Decisão e a Notificação da Decisão (ND) devem conter o valor da pena pecuniária e/ou prazo de vigência da medida restritiva de direitos, conforme o caso, levando em conta as atenuantes e agravantes previstas nesta Instrução Normativa.”

4.1.2.9. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso:

Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.

4.1.2.10. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever:

Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:

I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

4.1.2.11. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu:

Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

4.1.2.12. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

4.1.2.13. Ressalte-se, novamente, que a interessada teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, a recorrente também foi devidamente notificada da decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Assim sendo, não prosperam as alegações de não haver motivação e de não saber o que está lhe sendo imputado. Logo, não se deu obstrução alguma ao pleno exercício de sua defesa.

4.1.3. **Da alegação de ilegalidade do valor de multa:**

4.1.3.1. Em relação às alegações de que o valor da multa seria ilegal, uma vez que a Lei nº 11.182/2005, bem como a Resolução nº 110/2009, e suas alterações não autorizam a majoração dos valores das multas ou mesmo atualizar seus valores e de que a ANAC não pode legislar alterando leis e propondo atos administrativos contrários ao ordenamento jurídico em vigor, e de que o valor da multa fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, observe-se que a Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC –, em seus arts. 5º, 8º e 11, assim disciplina:

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.

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

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;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

(...)

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

(...)

Art. 11. Compete à Diretoria:

(...)

V – exercer o poder normativo da Agência;

(...)

(Destques e grifos nossos).

4.1.3.2. Já o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, assim dispõe:

Art. 1º A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, autarquia sob regime especial criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006 (...) tem por finalidade regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Parágrafo único. No exercício de suas competências, as atividades da ANAC se estruturam nas seguintes categorias:

(...)

III - Normatização: compreende as atividades que visam elaborar, atualizar e revisar as normas de competência da ANAC, incluindo estudo do potencial impacto regulatório da norma até a avaliação dos efeitos posteriores à sua publicação;

(...)

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;

(...)

XXII - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos;

(...).

(Destques nossos).

4.1.3.3. A esse respeito, destaque-se que O Estado brasileiro, a partir da instituição do movimento nacional de desestatização, passou a adotar um modelo gerencial de Administração Pública, passando a adotar papel preponderante na fiscalização e regulação de atividades econômicas, ao invés de explorá-las diretamente. MENDES, Conrad Hubner, explica que sem a atribuição regulamentar as agências não poderiam ser taxadas de “reguladoras”:

“Possuindo poder normativo, então, consideraremos o ente uma agência reguladora. Esta será, portanto, não o ente que, simplesmente exerça regulação em qualquer das formas, mas, acima de tudo, o que possua competência para produzir normas gerais e abstratas que interferem diretamente na esfera de direito dos particulares.” (MENDES, 2000, p. 129. MENDES, Conrado Hubner, **Reforma do Estado e Agências Reguladoras: Estabelecendo os Parâmetros de Discussão**. In: SUNDFELD, Carlos Ari (org.). Direito Administrativo Econômico, São Paulo: Malheiros Editores, 2000)

4.1.3.4. Fato é que entende a doutrina administrativa especializada, especificamente no tocante à competência regulamentar das Agências Reguladoras (e por seguinte a competência da ANAC para definir infrações), haveria uma espécie de delegação limitada, ou seja, o Poder Legislativo disporia de parcela de suas atribuições em favor das agências reguladoras, abrindo espaço para que, no limite da delegação, possam, livremente, editar normas gerais e abstratas com força de lei.

4.1.3.5. Diogo de Figueiredo Moreira Neto, elucida:

“A terceira técnica geral de delegação vêm a ser a delegalização, oriunda do conceito do desenvolvido na doutrina francesa da *délégation de matières*, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1907 (...) a qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas, tão somente o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (*domaine de la loi*), passando-se ao domínio do regulamento (*domaine de l'ordonnance*)”. (MOREIRA NETO, 2003: p. 122)

4.1.3.6. Alexandre dos Santos Aragão leciona que não há inconstitucionalidade na deslegalização, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede legislativa a regulação de determinada matéria. (ARAGÃO, 2005, p. 422-423). Sem embargo, os defensores da tese sustentam que própria Constituição Federal teria autorizado expressamente a deslegalização ao estabelecer no art. 48 que o Congresso Nacional poderia dispor de todas as matérias ali elencadas. Logo, ali presente expressa autorização para disposição da matéria, poderia o Congresso legislar, não legislar e até deslegalizar, caso assim entendido (MOREIRA NETO, 2003: p. 122).

4.1.3.7. Fato é que a competência regulamentar encontra também respaldo na jurisprudência pátria. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais, ao proferir voto no julgamento do agravo de instrumento nº 1.0145.05.224751-0/006 (1), publicado em 30/03/2009, manifestou-se sob o caso em apreciação naquela oportunidade que:

“Cuida-se de um poder regulamentador geral e abstrato, não tendo qualquer incidência em casos concretos, como o dos autos, a justificar sua intervenção no feito, até porque as agências reguladoras exercem uma atividade delegada pelo Poder Executivo e Legislativo. Trata-se do chamado fenômeno da deslegificação ou delegação limitada. Em outras palavras, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei, para atribuí-las à disciplina normativa das agências.”

4.1.3.8. Indiscutível que as agências reguladoras produzem atos normativos gerais e abstratos de observância obrigatória para os particulares que exercem atividades inseridas no seu âmbito de regulação. As agências reguladoras foram idealizadas a partir da implementação do plano nacional de desestatização com a finalidade de servir de órgãos reguladores das atividades cuja exploração foi transferida ou permitida aos particulares. Assim, a noção de regulação está intimamente ligada a finalidade econômica e técnica, cabendo, destarte, a tais órgãos, a expedição, tão somente de atos com conteúdo técnico e/ou econômico necessário ao fiel desempenho de sua função.

4.1.3.9. Isso posto, entende-se que a competência normativa da ANAC também decorre na exegese sistêmica-integrativa inerente ao arcabouço do sistema normativo de aviação civil e tem respaldo na doutrina administrativa especializada, inclusive constitucional, uma vez estabelecida a figura do Estado Regulador. Desse modo, a alteração dos valores de multa pela ANAC decorrem do poder normativo à ela conferido por lei. Além disso, tanto a infração como a sanção a ela cominada já estavam previstas em lei, não se configurando nenhuma inovação legislativa por parte da ANAC.

4.1.3.10. Ainda, ressalte-se que os valores das multas por infração à legislação aeronáutica já eram previstos na norma anterior, revogada pela Resolução nº 25/2008 - Resolução nº 013, de 23 de agosto de 2007, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC (que por sua vez revogou, em seu art. 29 a anterior Instrução de Aviação Civil – IAC nº 012-1001, do antigo Departamento de Aviação Civil – DAC,

antecessor da ANAC, publicada em 31 de janeiro de 2003, que tratava da mesma matéria), sendo que a citada Resolução 013/2007, já previa, expressamente, o valor de multa de R\$ 4.000 (quatro mil reais) para infração do presente caso em seu Anexo III, Tabela II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, COD. IPE - j) Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.

4.1.3.11. Portanto, a penalização por infração ao CBAer já era prevista em norma anteriormente à Resolução nº 25/2008, não sendo inovação desta, pois.

4.1.4. **Da alegação de que o valor de multa aplicado seria excessivo, irrazoável, desproporcional e de que teria caráter confiscatório**

4.1.4.1. Em reforço ao exposto no ponto anterior, afirma-se novamente que o valor de multa aplicado na decisão de primeira instância foi estabelecido seguindo-se os preceitos legais.

4.1.4.2. Dessa forma, não há que se falar em valor excessivo, irrazoabilidade ou desproporcionalidade, pelo contrário, já que em observância ao previsto no art. 295 do CBAer, que diz “*a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração*”, a multa foi aplicada em seu patamar mínimo.

4.1.4.3. Para tanto, utilizou-se o critério de dosimetria estabelecido na Resolução nº 25/2008, que determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição do valor de multa, sendo que em seu Anexo I, assim penaliza-se a infração ao art. 302, II, alínea “j”, do CBAer: “IPE - Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão:

R\$ 1.600,00 (hum mil e seiscentos reais) – valor de multa mínimo referente à infração;

R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) – valor de multa médio referente à infração; e

R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) – valor de multa máximo referente à infração.

4.1.4.4. Importante notar aqui que Resolução nº 25/2008 é mais benéfica ao setor regulado do que a anterior e revogada Resolução 013/2007, que previa a penalização apenas no valor máximo, de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), e que, mais uma vez, não houve inovação no ordenamento, conforme alegação da recorrente, e sim estabelecimento de critérios (conforme acima, mais benéficos às empresas aéreas do que a norma anterior – Resolução nº 013/2007 e IAC nº 012/2003), em observância ao art. 295 do CBAer, tendo em vista a necessidade de se estabelecer parâmetros para a fiscalização.

4.1.4.5. Visto que os valores de multa encontram-se legalmente previstos não há que se falar também em valor confiscatório, . Os critérios de dosimetria estão, por sua vez, também legalmente previstos. As normas foram objetiva e corretamente observadas quando, em primeira instância, da estipulação do valor da multa. Não há, pois, excesso no valor de multa aplicado. Ainda, ressalte-se que se trata de processo administrativo sancionador, não se aplicando aqui, as regras de direito tributário, uma vez que as sanções pecuniárias têm o firme caráter pedagógico e disciplinador, para realizar o seu objeto, e não há o que se falar em ato confiscatório, de modo que, também neste tópico, não assiste razão à recorrente.

4.1.4.6. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

4.1.4.7. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008. Dispõe o Anexo III, inciso IV, item 5, da Resolução ANAC 25, de 25/04/2008, os valores da multa à empresa aérea no tocante à facilitação do transporte aéreo, por não realizar o embarque ou desembarque dos passageiros que necessitam de

assistência especial de acordo com sua ordem de prioridade.

4.1.4.8. É incoerente falar em ausência de fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da atuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o atuado se adequar aos requisitos da norma.

4.1.4.9. Por este motivo, apresenta-se claro que os argumentos de defesa de ausência de fundamentação e arbitrariedade da dosimetria da multa não devem prosperar. Pelo contrário, há, sim, fundamento pra aplicação da multa e uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora.

4.1.4.10. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário; aplicou-se inclusive o valor mediano. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), entendo que a alegação da defesa tocante à ausência de fundamentação da dosimetria não merece prosperar.

4.1.5. **Da incompetência do atuante**

4.1.5.1. O Interessado alega a incompetência do atuante, mencionando o Regimento Interno desta ANAC. Contudo, cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

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

I - identificação do atuado;

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 atuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

4.1.5.2. No que diz respeito à alegação da recorrente quanto à insubsistência e nulidade do auto de infração pela incompetência do atuante, cabe dizer que o Auto de Infração nº 01610/2011 foi lavrado por INSPAC credenciado desta Agência, sendo disposto no documento às fls. 01, a identificação de sua função como Inspetor de aviação civil - INSPAC e sua matrícula (“A-2058”). Cabe mencionar a Portaria ANAC nº 372, de 25 de fevereiro de 2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) BPS V.6 nº 8 em 25/02/2011, referente à designação do atuante, Mário José Dias, como INSPAC.

4.1.5.3. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o

credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

4.1.5.4. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

4.1.5.5. Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fls.01), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

4.2. Da regularidade processual

4.2.1. Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório, **acusado regularidade processual nos presentes autos** visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

5. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

5.1. Da possibilidade de agravamento do valor da multa

5.2. Antes de decidir o feito, há questão prévia que precisa ser decidida por essa Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

5.3. Os autos de infração ora elencados, capitulam a conduta no art. 302, inciso II, alínea “j”, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Destaca-se que, com base na Tabela de Infrações da Resolução ANAC nº 25/2008 (Anexo I, item j, II, do art. 302 CBA, COD IPE), para pessoa física, o valor da multa referente ao Art. 302, inciso II, alínea “d” poderá ser imputado nos seguintes patamares: R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) no patamar intermediário e R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar máximo.

5.4. Em Decisão condenatória de Primeira Instância, de 11/04/2014, após apontar a presença de defesa, foi confirmado o ato infracional, aplicando, com a incidência da atenuante “inexistência de aplicação de penalidade no último ano”, multa no patamar mínimo no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais).

5.5. Contudo, em consulta ao sistema SIGEC, anexo nº 0619621, verifica-se a impossibilidade de se manter a circunstância atenuante considerada pelo competente setor de primeira instância, já que se pode observar que houve aplicação de penalidade no último ano do cometimento da presente infração, em observância ao §1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, materializada pelo crédito de multa registrado no SIGEC sob o nº 648.170/15-1, cujo status consta como pago. Assim, encontra-se configurada condenação prévia no ano anterior, de forma que não se vislumbra a possibilidade de manutenção da atenuante aplicada em sede de primeira instância. Com isso, a sanção aplicada ao interessado podrá ser agravada para o valor de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), que é o correspondente ao patamar médio para o enquadramento utilizado.

5.6. Diante do exposto, e ante a possibilidade de se agravar a situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº. 9.784/99

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

5.7. Importante observar o prazo total de 10 (dez) dias para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à possibilidade de gravame à situação do recorrente.

5.8. Sendo estas considerações, por ora, deixo de analisar o mérito da questão e passo à conclusão.

6. CONCLUSÃO

Pelo exposto, voto pela **NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO** da multa para o valor R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), correspondente ao patamar médio para o enquadramento utilizado, a fim de que, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99.

Após a efetivação da medida, deve o expediente retornar a este Relator, para a conclusão da análise e voto.

É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 17/05/2017, às 15:39, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0606641** e o código CRC **91D9D2F0**.

SEI nº 0606641



CERTIDÃO

18/05/2017

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

442ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 60800.093172/2011-96

Interessado: LEONARDO POMPEIN CAMPOS

Crédito de Multa (SIGEC): 642.287/14-0

AI/NI: 001610/2011

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016 - Membro Julgador
- Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017 -Relator

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, entendeu que poderá ocorrer modificação da multa aplicada diante da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante aplicada ao caso e admissão da existência de circunstância agravante, decorrendo-se, assim, majoração do valor da sanção de multa aplicada para R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais), patamar médio do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, nos termos do voto do Relator.

Certifico, ainda, que foi proferida a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

O Presidente da Turma Recursal **RETIROU** de pauta o presente Processo Administrativo ante a possibilidade de agravamento da sanção, com base no inciso XIV do artigo 15 do Anexo à Resolução ANAC nº. 136/2010.

Em cumprimento ao disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº. 9.784/1999, **NOTIFIQUE-SE a recorrente** para, *querendo* esta, venha apresentar suas alegações no prazo de 10 (dez) dias.

Encaminhe-se à Secretaria desta ASJIN para as providências de praxe.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 18/05/2017, às 16:33, conforme horário



oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO VIANA BARBOSA**, **Analista Administrativo**, em 18/05/2017, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS**, **Presidente de Turma**, em 18/05/2017, às 19:26, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0624131** e o código CRC **9AC02CED**.
