



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC
Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 05
Brasília – DF

AVISO DE CONVOCAÇÃO PARA CONSULTA PÚBLICA

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL no uso das atribuições que lhe confere o art. 16 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando a deliberação da Diretoria, tomada em sua Reunião realizada em 22 de maio de 2007, na forma do disposto no art. 8º, incisos VII e XXXV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e no art. 45 do Anexo ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

RESOLVE:

Art. 1º Fica instaurada Consulta Pública que estabelece as regras de compensação aos passageiros vítimas da situação de “*overbooking*”, cujo texto e exposição de motivos podem ser acessados no sítio da Agência Nacional de Aviação Civil, na rede mundial de computadores, no endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/consultasPublicas.asp>.

Art. 2º As sugestões deverão ser encaminhadas à Superintendência de Serviços Aéreos no endereço consultapublica.ssa@anac.gov.br.

Art. 3º O prazo para manifestação dos interessados finda às 18:00h (dezoito horas) do dia 25 de junho de 2007.

Art. 4º Esta convocação entra em vigor na data de sua publicação.

MILTON ZUANAZZI

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS SOBRE OVERBOOKING

1. A origem do “overbooking”

Até o início da década de 1990, com exceção do período da chamada alta estação, o aproveitamento médio dos vôos regulares, era de aproximadamente 60% dos assentos oferecidos. Essa baixa ocupação permitia às empresas conviverem com os passageiros “no-show”, ou seja, os reservados que não se apresentam para o embarque, sem aplicar penalidade e revalidando os respectivos bilhetes de passagem para outro vôo ou reembolsando o valor pago.

A partir dos anos 90, notadamente com a sedimentação da “deregulation” caracterizada pela diminuição da interferência governamental no controle da oferta e dos preços das passagens aéreas, a introdução de tarifas reduzidas, a globalização e, principalmente a maior liberdade na concorrência, resultou que em muitos segmentos do transporte aéreo a procura tornou-se maior que a oferta de lugares, significando que o “no-show”, inviabilizando a confirmação de outro passageiro, representa efetivo prejuízo, visto que ao fechar a porta da aeronave, todo o assento não ocupado transforma-se em mercadoria deteriorada.

Como solução para evitar ou compensar em parte o prejuízo causado pelo “no-show”, a maioria das empresas aéreas passou a adotar a prática de aceitar reservas em número superior aos assentos disponíveis, com base em uma previsão estimada dos “no-show”. Entretanto, por tratar-se apenas de estimativa, com frequência ocorre a apresentação para embarque de passageiros reservados em número superior aos assentos disponíveis, ficando os excedentes impedidos de embarcar e dando origem ao chamado “overbooking”. Tendo presente o elevado número de “no-show”, (algumas estatísticas mencionam cerca de 18% nos vôos domésticos e 12% nos internacionais) a prática do “overbooking” tornou-se medida imperiosa para viabilizar economicamente a operação de certas rotas; nos serviços da ponte aérea é comum o mesmo executivo confirmar reservas para diversos horários, no mesmo dia. Como essa medida (“overbooking”) é unilateral por parte de um dos contratantes do transporte aéreo, no caso o transportador, enseja perdas e danos à outra parte, o passageiro, cujo transporte contratado não foi honrado.

Quem está certo?

Onde está a razão?

Quem regulamenta isso?

Pode-se deixar para a “mão invisível” da economia a solução?

O transporte aéreo tem características muito especiais, pois, ao contrário de outras atividades, o usuário que não comparece ao embarque para o vôo, marcado e confirmado por ele, não perde o direito de utilizar o serviço da empresa aérea, enquanto sua passagem tiver validade, isto é, pelo prazo de um ano, ou alternativamente solicitar o reembolso do valor pago. Se o usuário do transporte aéreo perdesse o direito ao transporte, em caso de não comparecer, como acontece, em geral com os demais transportes, certamente não haveria mais o fenômeno do “overbooking”. Nos serviços de passageiros de ônibus, por exemplo, o passageiro que não comparece ao embarque, perde o direito de fazer a viagem em outra ocasião com o mesmo bilhete.

Para um melhor entendimento do presente estudo, torna-se necessário a definição das situações que ocorrem com certa frequência.

2. Definições das situações

2.1- O passageiro “no-show” é todo aquele possuidor de reserva confirmada que não se apresenta para o embarque; para facilitar a compreensão das diferentes situações, classifica-se o “no-show” em voluntário e involuntário.

2.2 – O “no-show” voluntário é aquele passageiro que, por vontade própria e sem cancelar sua reserva, simplesmente não comparece para o embarque, o que teoricamente poderia resultar em prejuízo para o transportador, caso não houvesse o “overbooking” para compensar esse assento.

2.3 – O “no-show” involuntário é aquele que não comparece para o embarque devido motivos alheios a sua vontade.

2.4 – “Overbooking” involuntário é o passageiro com reserva confirmada, mas impedido de embarcar devido reserva em número superior ao dos assentos disponíveis.

2.5 – “Overbooking” voluntário é o passageiro com reserva confirmada, mas que voluntariamente renuncia de sua reserva, mediante uma compensação oferecida pelo transportador.

3. O contrato de transporte aéreo de pessoas no Brasil

O contrato de transporte aéreo de passageiro pode ser definido como aquele em que uma pessoa (passageiro) desejando ir de um lugar a outro, convencionada com outra pessoa (o transportador) para que a conduza ao ponto desejado, mediante certo preço e condições ajustadas previamente. Nesse contrato há a combinação de locação de serviços e de locação de coisa; o transportador não somente se obriga a prestar serviço, para que se cumpra o objetivo do contrato, como promover os meios em que o transporte se efetive.

É um contrato bilateral, consensual, oneroso e real. Bilateral e consensual porque se forma pelo consentimento e com encargos de cada lado: o transportador obrigando-se a proceder ao transporte e o passageiro a pagar o preço desse transporte; oneroso porque há encargos recíprocos e reais porque não se cumpre sem a presença da pessoa a ser transportada. O contrato de transporte aéreo de pessoa se aperfeiçoa, se firma e se conclui pela adesão do interessado, isto é, pela manifestação da vontade de ser transportado pela empresa aérea escolhida. Esta adesão resulta:

- a) da aquisição do bilhete de passagem que dá direito ao transporte de certo local para outro em determinado voo, horário e data;
- b) do ingresso na aeronave posta à disposição pública para transporte de pessoas, a fim de que seja conduzida ao ponto desejado e contratado.

Firmado, por esta maneira adesivamente, o contrato de transporte aéreo de pessoas obriga a empresa a levar o passageiro ao ponto de destino sob determinadas condições. E o passageiro obriga-se a pagar o preço da passagem e cabendo-lhe, ainda, cumprir e atender às exigências ou regras estabelecidas no regulamento imposto pelo transportador e pelas autoridades competentes.

Adesão no sentido jurídico exprime que não há um contrato expresso: oferecido publicamente o serviço para transporte de passageiros, a pessoa quando dele precisa, vem e aceita as condições publicamente impostas, para que se deixe transportar ao local desejado que é objeto do comércio da empresa transportadora.

O Código Brasileiro de Aeronáutica não estabelece redação de cláusulas e condições obrigatórias a serem inseridas no contrato de transporte aéreo, mas ao regular as obrigações decorrentes do mesmo, consigna que a empresa aérea se obriga a transportar o passageiro mediante pagamento (art.222); prevê ainda o reembolso da importância paga no caso de cancelamento da

viagem e outras penalidades para os casos de atraso da partida ou interrupção da viagem por mais de quatro horas (art. 229, 230 e 231)

O Código Brasileiro de Aeronáutica também não fixa tratamento expresso das situações derivadas do “overbooking” e do “no-show”, ou seja, não lhes dá acolhida nem as penaliza. Constatase ainda, que o contrato de transporte aéreo celebrado no Brasil é regido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, porém diante da ótica jurídica, a ausência de regras específicas sobre “overbooking” e o “no-show” nesse diploma legal, sugere a consulta ao Código de Defesa do Consumidor, mediante um estudo mais aprofundado sobre o tema em questão.

Portanto, no que tange ao Código Brasileiro da Aeronáutica, na medida em que o seu texto não contempla especificamente as situações do “no-show” e do “overbooking”, é de se admitir serem os transportadores livres para praticarem a política que desejarem com respeito a esse assunto, vis-à-vis às leis e regulamentos pertinentes existentes. Logo, o “overbooking” não é ilegal e as empresas aéreas que o praticam, o fazem em seus vôos regulares, como proteção ao “no-show”.

4 -O “overbooking” no Brasil

Entre as normas que regem a aviação civil brasileira distinguimos:

- Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986; e
- Portaria nº 676/GC5, de 13 de novembro de 2000

Dentre os principais problemas que surgem no relacionamento entre os usuários e as empresas aéreas, segundo experiência adquirida ao longo do tempo e das situações vividas em diversos países, dá-se o da não realização do transporte, quais sejam: a) por motivo do passageiro; b) por motivo da empresa aérea; c) por motivo de força maior.

No caso da não realização do transporte por motivo da empresa aérea, seja por cancelamento injustificado do vôo ou por “overbooking”, a norma é aquela prevista nas Condições Gerais do Transporte, determinadas pela Agência de Aviação Civil (Portaria 676/GC5), com base no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Quando ocorre o “overbooking”, as empresas aéreas cumprem as normas estabelecidas no Artigo 231 e Parágrafo único, que dizem o seguinte:

Art.25 - “Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a quatro horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço”.

Parágrafo único – “Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil.”

Por outro lado, o Artigo 24 e Parágrafo único da Portaria 676/GC5 estabelecem o seguinte:

Art. 24 - “Quando houver excesso de passageiros com reserva confirmada, a empresa aérea deverá oferecer compensações para aqueles usuários de que desejarem ser voluntários para a preterição”.

Parágrafo único – “As compensações de que trata o “caput” deste artigo deverão ser objeto de negociação entre os usuários e a empresa aérea, facultado àqueles a sua aceitação.

Como a regulamentação faculta ao transportador acomodar o passageiro dentro das quatro horas que se seguem à hora de partida da aeronave, o transportador espera que nesse período, ele possa acomodar os eventuais passageiros excedentes, ou dar providências alternativas, no sentido de alocar o passageiro em outros vôos da empresa, ou de outra, caso seja da conveniência deste. Se não fizer, estará descumprindo o contrato de transporte, e, ficando, portanto, sujeito às sanções impostas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

5 - O “overbooking” nos Estados Unidos da América

Considerando o grande volume de tráfego de passageiros viajando por avião, é nos EUA que encontramos um maior número de regulamentações sobre o “overbooking”. Em seu documento “Guia do Passageiro do Transporte Aéreo”, o Departamento de Transporte afirma categoricamente, que o “overbooking” não é ilegal, reconhecendo que a maioria das empresas aéreas que o praticam, de certa forma o fazem como uma compensação para o “no-show”, o que provoca, algumas vezes, a preterição de passageiros, razão pela qual uma extensa regulamentação busca harmonizar os interesses entre as partes, ou seja, passageiros e empresas aéreas.

Nos EUA, essa matéria foi regulamentada, inicialmente no princípio de 1997, pelo Ato intitulado “Oversales” part.250, tendo a sua mais recente atualização, em 19 de fevereiro de 2007, do qual destacamos os seguintes pontos:

- Sempre que ocorrer “overbooking” (“oversales”) o transportador deve primeiramente solicitar voluntários para não embarcar, mediante uma compensação financeira (“denied boarding compensation”). Esses passageiros passam a ser classificados como “overbooking” voluntários. Os demais passageiros impedidos de embarcar são considerados como “overbooking” involuntários.
- O transportador deve estabelecer regra de prioridade para acomodar os passageiros “overbooking”.
- Todos o transportadores devem estabelecer regras e critérios para determinar quais os passageiros portadores de bilhetes confirmados que serão impedidos de embarcar devido o “overbooking”. Essas regras e critérios devem refletir a obrigação legal do transportador em minimizar os inconvenientes e de estar escritas de maneira clara e de fácil entendimento pelos passageiros; essas regras não podem estabelecer preferências ou vantagem para nenhum passageiro nem causar prejuízo de qualquer forma para os demais passageiros.
- Todo transportador deve registrar junto à Autoridade Competente as regras tarifárias que aplicará como compensação para os “overbooking”; essas regras devem incorporar o total da compensação e indicar os passageiros elegíveis à essa compensação. O transportador deve também registrar a hipótese de oferecer bilhete aéreo grátis ou a preço reduzido ao invés do pagamento da compensação em dinheiro, desde que essa alternativa seja aceita voluntariamente pelo passageiro e que o valor da compensação oferecida seja igual ou maior que a compensação em dinheiro.
- A compensação pelo “overbooking” deve corresponder a 200% do valor dos bilhetes ainda não utilizados, até o destino final, com o limite de US\$400.00. Não obstante, a compensação será a metade do valor retro mencionado, com o máximo de US\$ 200.00, se o transportador providenciar um transporte aéreo alternativo ou similar, desde que programado para chegar no destino final, com um atraso máximo de 2 horas do horário previsto no vôo originalmente reservado quando tratar-se de vôos domésticos ou internacionais.

- O “overbooking” não terá direito à compensação nos seguintes casos:
 1. O passageiro deixou de cumprir o contrato de transporte com respeito à emissão do bilhete e as regras de confirmação do voo, ao despacho e da aceitação para o transporte aéreo.
 2. O passageiro possa ser acomodado em outra classe superior sem custo adicional, ou seja acomodado em classe inferior à reservada com garantia de receber a diferença..
 3. O passageiro possa ser acomodado em voo equivalente sem custo adicional desde que essa acomodação possibilite a chegada no destino final com atraso não superior a 1 hora prevista no voo originalmente reservado.

O transportador deve incluir no bilhete de passagem todas as informações referentes ao “overbooking” e as respectivas compensações. O transportador é responsável para assegurar que seus agentes autorizados cumpram esse regulamento sobre “overbooking”.

6 - O “overbooking” na Comunidade Econômica Européia

Na Europa, onde o “overbooking” também é uma prática reconhecida, aplicando uma legislação mais simplificada, regulamentada inicialmente, por meio da Regulation (EEC) nº 295/91 e revogada pela Regulation (EC) nº 261/2004, que de um modo geral segue as características a seguir descritas.

- São considerados “overbooking” os passageiros impedidos de embarcar possuindo bilhete válido, com reserva confirmada e que tenha se apresentado para embarque no prazo e nas condições exigidas pelo regulamento do transportador.
- “Overbooking” voluntário é o passageiro reservado em voo com excesso de reservas e que aceita renunciar voluntariamente ao direito da sua reserva em troca de uma compensação.
- O número de “overbooking” involuntários deve ser reduzido, primeiramente, por meio da solicitação de “overbooking” voluntários para não embarcar, mediante uma compensação financeira a ser acordada entre o passageiro voluntário e a empresa aérea.
- Os passageiros devem ser totalmente informados de seus direitos, em caso de situação de “overbooking”, para que os mesmos possam utilizar plenamente os seus direitos.
- O transportador deve priorizar os passageiros com restrições de mobilidade, bem como menores desacompanhados.
- O “overbooking” não terá direito às compensações nos seguintes casos
 1. não estar com o bilhete válido
 2. não ter a reserva confirmada
 3. não ter realizado o “check-in” dentro do prazo determinado pela empresa aérea.
- No caso de “overbooking” o passageiro poderá escolher:
 1. Reembolso, a ser realizado dentro de 7 dias, sobre o percurso não voado, caso o passageiro decida não mais viajar; ou
 2. Retineração para o seu destino final na primeira oportunidade possível ou em uma data posterior à conveniência do passageiro

- O passageiro deve ser compensado em dinheiro, cheque ou transferência bancária, podendo, a critério do passageiro, ser aceito “vouchers” no lugar do dinheiro. A quantia a ser paga depende da distância do voo e do tempo de atraso para o destino final, está de acordo com a tabela abaixo:

Extensão do Voo	Atraso p/ destino final	Compensação
Até 1500 km	Até 2 horas	E\$ 125
Até 1500 km	Mais de 2 horas	E\$ 250
1500 km a 3500 km	Até 3 horas	E\$ 200
1500 km a 3500 km	Mais de 3 horas	E\$ 400
Mais de 3500 km	Até 4 horas	E\$ 300
Mais de 3500 km	Mais de 4 horas	E\$ 600

- O passageiro “overbooking” também terá direito a realizar gratuitamente:
 - a) 2 chamadas telefônicas ou emails, telexes ou faxes
 - b) alimentação e bebidas durante o tempo de espera (com correlação razoável ao tempo de espera)
 - c) acomodação em hotel nos casos de pernoite
- O transportador deve fornecer ao passageiro “overbooking” informações por escrito sobre as normas de compensação.

Conclusão

Nos Estados Unidos da América e na Comunidade Econômica Européia, áreas que abrangem significativa parcela do tráfego aéreo comercial, as autoridades competentes foram sensíveis ao problema e com uma abordagem muito apropriada já adotaram regulamentos para, diante de uma realidade econômica, proteger certos direitos dos passageiros sem perturbar a livre comercialização do transporte aéreo. Aparentemente, foi possível encontrar um equilíbrio para o relacionamento contratual entre o transportador e o usuário, com ênfase para a obrigatoriedade de colocar ao dispor do usuário antecipadamente todas as informações pertinentes à situação do “no-show” e, principalmente do “overbooking. O segredo parece ser a qualidade da informação prestada oportunamente ao usuário.

No Brasil, as questões do “no-show” e “overbooking” são omissas no regulamento oficial. Portanto, torna-se necessário que a Agência Nacional de Aviação Civil, usando de suas atribuições e como instância reguladora, ordene esses assuntos mediante expedição de Atos que possam harmonizar os interesses envolvidos. Dentre outras, obrigando a constar com transparência no contrato de transporte aéreo e outros locais de acesso ao público, os direitos e a responsabilidade do transportador e do passageiro “overbooking”, pois preenchendo essa lacuna na regulamentação, estará prestando valiosa contribuição ao aprimoramento das normas aplicáveis ao transporte aéreo brasileiro.

ALEX CASTALDI ROMERA

Superintendente de Estudo, Pesquisa e Capacitação para a Aviação Civil

MÁRIO ROBERTO GUSMÃO PAES

Superintendente de Serviços Aéreos

ANEXO

SUGESTÃO DE PORTARIA PARA INÍCIO DAS DISCUSSÕES, CONTENDO AS REGRAS DE ORDENAMENTO DO "OVERBOOKING"

PORTARIA Nº 000, DE 00 DE MAIO DE 2007

Estabelece as regras de compensação aos passageiros vítimas da situação de "overbooking".

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos X e XXI do art.8º combinado com o inciso V, do art.11, ambos da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;e

Considerando a necessidade de estabelecer as regras para o ordenamento aos casos de "overbooking", com a finalidade de atender ao usuário portador de bilhete válido com reserva confirmada, que tenha comparecido para "check-in", no prazo e condições requeridas, e que deixou de embarcar no voo a que tinha direito ou ainda àquele usuário sujeito ao risco de não embarcar, em razão de excesso de passageiros;

Considerando que o "overbooking" reclama a atuação conjunta dos órgãos públicos, dos transportadores aéreos e entidades de defesa do consumidor no sentido de evitá-lo;

Considerando a necessidade de oferecer alternativas ao passageiro preterido para embarque; e

Considerando que é dever da ANAC adotar medidas necessárias para assegurar o atendimento do interesse público, nos termos do art. 8º, caput da Lei nº 11.182, de 2005, provendo, de forma adequada a prestação de serviços públicos de transporte aéreo regular e de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, promovendo o fortalecimento dos direitos do usuário do transporte aéreo, bem como das operações das empresas aéreas, em condições harmônicas em ambiente de livre mercado;

RESOLVE:

Art.1º Verificando-se uma situação de "overbooking" em determinado voo, os transportadores, antes de preterirem ou negarem o embarque a qualquer passageiro, devem oferecer aos passageiros voluntários, a alternativa da compensação, a ser acordada entre o transportador e o passageiro.

Art. 2º A compensação será oferecida aos passageiros em condições de embarcar no voo ofertado, portadores de bilhete válido, com reserva confirmada, que tenham comparecido para o "check-in", no prazo e condições requeridas.

Art. 3º Os transportadores deverão, obrigatoriamente, informar por escrito a cada passageiro preterido voluntário e involuntário as regras de compensação e a assistência disponível.

Art.4º A compensação poderá ser feita da seguinte forma:

- a) Em dinheiro
- b) Na aquisição de outro bilhete de passagem aérea, a ser utilizado pelo passageiro
- c) Em "up grade" para a classe superior àquela para a qual o passageiro tiver bilhete de passagem, em outro voo;
- d) No pagamento de excesso de bagagem

Parágrafo único – As compensações de que trata o “caput” deste artigo deverão ser objeto de negociações entre os passageiros e o transportador, facultado àqueles a sua aceitação.

Art. 5º Ao iniciar a oferta da compensação, o transportador deverá especificar os vôos alternativos, com a indicação dos horários de partida e de chegada, eventuais escalas e conexões e do nome do transportador que os realiza.

Art. 6º Os passageiros voluntários terão o seu embarque suspenso até a sua acomodação em outro vôo e que sejam finalizadas as providências da compensação.

Art. 7º Correrão por conta do transportador as eventuais despesas do passageiro voluntário com refeição, transporte do e para o aeroporto, acomodação e telefonemas em número razoável, não incluídas no valor da compensação.

Art. 8º No caso de recusa da compensação, receberão a prioridade de embarque: os menores de 18 anos desacompanhados; os maiores de 65 anos; as gestantes; os portadores de deficiência; os membros da mesma família que viajem juntos; e o passageiro em trânsito.

Art. 9º No caso de preterição (passageiro “overbooking” involuntário), o passageiro poderá escolher:

- a) reembolso do preço da passagem correspondente ao trecho “overbooking”
- b) transporte pelo primeiro vôo disponível ao destino final;
- c) transporte em outra data posterior à conveniência do passageiro

Art. 10 Independentemente e em adição às condições especificadas no Art. 9º, ao passageiro preterido involuntariamente, o transportador pagará imediatamente uma compensação, de acordo com o quadro abaixo:

Extensão do Vôo	Atraso p/ destino final	Compensação
Até 1100 km	Até 2 horas	R\$ 300
Até 1100 km	Acima de 2 horas	R\$ 600
1100 km a 2200 km	Até 3 horas	R\$ 450
1100 km a 2200 km	Acima de 3 horas	R\$ 900
Acima de 2200 km	Até 4 horas	R\$ 600
Acima de 2200 km	Acima de 4 horas	R\$ 1.200

§ 1º Os valores estabelecidos como compensação serão revisados anualmente.

§ 2º Nas datas festivas, tais como Natal, Carnaval e Semana Santa e nos feriados nacionais a serem definidos pela ANAC, os valores estabelecidos como compensação serão dobrados.

Art. 11 Além das compensações estabelecidas no Art. 10, correrão por conta do transportador as despesas do passageiro preterido involuntariamente com alimentação, transporte do e para o aeroporto, hospedagem em hotel nos casos de pernoite e telefonemas em número razoável, não incluídas no valor da compensação.

Art. 12 O transportador deve registrar junto à ANAC e incluir no bilhete de passagem todas as informações referentes ao “overbooking” e ao “no-show”.

Art. 13 Será aplicada multa correspondente a 10 (dez) vezes o valor da tarifa cheia correspondente ao trecho do bilhete pago pelo consumidor, em caso de descumprimento das condições constantes nesta Portaria.

Art. 14 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.