

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA ÚNICA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.159-A, DE 2009

(Do Sr. Jurandy Loureiro)

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 6.620/09 e 421/11, apensados (relator: DEP. VANDER LOUBET).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6620/09 e 421/11

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator

- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações.

Art. 2º O *caput* do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo, hélices e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros, da tripulação ou de pessoas não embarcadas.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Em 06 de Julho de 2009 foi editada a Lei de nº 11.970/09 que altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações. Originário desta Casa, teve como objetivo principal, segundo a autora, Deputada Janete Capiberibe, proteger mulheres e crianças do escalpelamento – quando o couro cabeludo é arrancado pelo eixo da embarcação – problema que ocorre com maior frequência em pequenos barcos na Região Norte.

A citada lei não se preocupou, entretanto, com a proteção das hélices das embarcações, não obstante a ocorrência de uma série de acidentes envolvendo banhistas e esportistas náuticos, que se ferem ou morrem todos os anos ao serem atingidos por hélices de lanchas. O acidente que teve maior repercussão ocorreu há dez anos atrás, em Vitória (ES), vitimando o iatista Lars Grael, medalhista olímpico brasileiro. Em entrevista à revista Época este ano, Grael afirmou que um simples equipamento de segurança poderia banir para sempre acidentes

desse tipo. É uma espécie de grade acoplada às hélices, cujo preço é por volta de US\$ 300, cerca de R\$ 540,00. Pouco, se considerarmos que uma lancha custa, pelo menos, R\$ 100 mil.

Apesar desse assunto já ter sido discutido e propostas terem sido apresentadas aos órgãos competentes, as hélices dos motores das embarcações continuam sendo utilizadas sem a devida proteção, e os acidentes continuam acontecendo com uma frequência cada vez maior. Falta, portanto, uma legislação que exija a instalação de um equipamento protetor para as hélices das embarcações.

Por esse motivo, estamos propondo este projeto de lei, no sentido de obrigar que as hélices de todas as embarcações que navegam em águas brasileiras contenham algum tipo de proteção para evitar o seu contato com direto com as pessoas.

Percebam que, enquanto a Lei nº 11.970/09 se preocupa com os ocupantes das embarcações, o nosso projeto se preocupa com a proteção dos demais usuários da água que não estão embarcados.

Diante do aqui exposto, e considerando que este projeto de lei apresenta uma solução simples para aumentar a segurança de banhistas e praticantes de atividades náuticas em todo o País, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 6 de outubro de 2009.

Deputado JURANDY LOUREIRO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_2697
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-6159-A/2009

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 4º-A Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação.

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no *caput* deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do *caput* do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei.

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 11.970, de 6/7/2009, publicada no DOU de 7/7/2009, em vigor 30 dias após a publicação\)](#)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

- I - não entrar no porto;
 - II - não sair do porto;
 - III - sair das águas jurisdicionais;
 - IV - arribar em porto nacional.
-
-

PROJETO DE LEI N.º 6.620, DE 2009 **(Do Sr. Sebastião Bala Rocha)**

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que trata da segurança do tráfego aquaviário sob jurisdição nacional, para dispor sobre a embarcação utilizada no transporte escolar.

DESPACHO:

APENSE-SE À (AO) O PL-6159/2009.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que trata da segurança do tráfego aquaviário sob jurisdição nacional, para dispor sobre a embarcação utilizada no transporte escolar.

Ar. 2º O *caput* do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação;

“Art. 4º-A Sem prejuízo do disposto nas normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatória, para as embarcações utilizadas no transporte de passageiros, incluindo as destinadas pelo Poder Público para transporte escolar, a dotação de:

I – proteção do motor, do eixo e de quaisquer outras partes móveis que possam colocar em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação;

II – embarcações de sobrevivência, coletes salva vidas e bóias em quantidade suficiente para garantir a segurança de todos os usuários, passageiros e tripulação;

III – artefatos pirotécnicos;

IV – material de primeiros socorros e outros necessários à salvação;

IV – equipamentos e instalação adequadas à proteção e ao combate a incêndio.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Ao fim dos anos sessenta do século passado, os barcos a motor chegaram na Região Amazônica, tendo substituído gradualmente os barcos a vela usados até então.

Como grande número das embarcações daquela região são de fabricação caseira e devido ao desconhecido do ribeirinho, o motor, o eixo que o interliga à hélice e outras peças móveis ficam à descoberto, tornando-se vetores

potenciais de acidentes com vítimas fatais e não fatais, mas com sequelas irreversíveis.

A par das facilidades agregadas pela motorização das embarcações, o progresso vem vitimando mulheres e crianças por meio dos escalpelamentos, que são acidentes provocados pelo contato dos cabelos das vítimas com os eixos descobertos dos motores, cujo movimento de aproximadamente 1800 rotações gera um vácuo que após sugar os cabelos das vítimas, arranca-lhes o couro cabeludo, parte da pele do rosto, orelhas e pálpebras.

Com o intuito de proteger as crianças da tragédia dos escalpelamentos, que lhe subtraem o curso normal da vida, apresentamos o presente projeto de lei, com foco nas embarcações utilizadas pelo Poder Público para transporte escolar. A proposta fundamenta-se na alteração do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que enfoca a segurança do tráfego aquaviário.

Além da exigência de proteção do motor, do eixo e de outras partes móveis prevista na lei, acrescentamos, sem prejuízo do disposto nas normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, a dotação de embarcações de sobrevivência, coletes salva vidas e bóias em quantidade compatível com a segurança dos usuários da embarcação, como também de artefatos pirotécnicos para sinalização, material de primeiros socorros e outros demandados pelas ações de salvamento e, ainda, de equipamentos e instalação adequados à proteção e ao combate a incêndio.

Considerando o elevado alcance da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2009.

Deputado SEBASTIÃO BALA ROCHA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego
aquaviário em águas sob jurisdição nacional e
dá outras providências.

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

.....

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
 - b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
 - c) realização de inspeções navais e vistorias;
 - d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
 - e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
 - f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
 - g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
 - h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
 - i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
 - j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
 - l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
 - m) aplicação de penalidade pelo Comandante;
- II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;
- III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;
- IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;
- V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;
- VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação.

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no *caput* deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do *caput* do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei.

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 11.970, de 6/7/2009, publicada no DOU de 7/7/2009, em vigor 30 dias após a publicação\)](#)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

PROJETO DE LEI N.º 421, DE 2011

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Determina o uso obrigatório do colete salva-vidas pelos passageiros de embarcação que realiza navegação fluvial.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-6620/2009.

APRECIAÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências”, de forma a tornar obrigatório o uso de colete salva-vidas pelo passageiro de embarcação que esteja empreendendo navegação fluvial.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo :

“Art. “6º-A. É obrigatório o uso de colete salva-vidas pelo passageiro de embarcação que esteja realizando navegação fluvial”.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

É tradição na repartição de competências legislativas que matérias de conteúdo eminentemente técnico sejam deixadas a cargo de regulamentação do Poder Executivo. Assim ocorre com o tema “segurança do tráfego aquaviário”, tratado na Lei nº 9.537, de 1997, cujas minudências o legislador federal entendeu por bem delegar à autoridade marítima, exercida pelo Comando da Marinha.

Deve-se notar, contudo, que essa delegação genérica, e sensata, diga-se, não invalida a possibilidade de o Congresso Nacional deitar regras que se apliquem à segurança do transporte aquaviário, desde que, evidentemente, tais regras reúnam requisitos de relevância e abrangência compatíveis com o veículo normativo de que se vale o parlamentar federal.

No presente caso, julga-se que a norma fixada pela autoridade marítima – dotação obrigatória de coletes salva-vidas em todas as embarcações – é insuficiente se deseja reduzir ao mínimo o risco de afogamentos decorrentes de acidentes ou naufrágios.

É sabido que pessoas pouco acostumadas a embarcações e à navegação têm, em geral, algum receio ao realizar viagens sobre as águas. Esse receio natural, todavia, costuma transformar-se em pânico quando alguma situação inesperada e perigosa acontece. Diante de tal estado de ânimo, que não raro

acomete dezenas de pessoas, é muito difícil mesmo para tripulantes experientes orientar os passageiros e fazê-los colocar corretamente os salva-vidas. Em certas oportunidades, de fato, nem mesmo há tempo hábil para esse tipo de procedimento, em especial quando o evento, ocorrendo de forma súbita, desestabiliza embarcação repleta de pessoas.

Entende-se, portanto, que o pequeno inconveniente provocado pelo uso do colete salva-vidas durante o trajeto é insignificante quando confrontado com os benefícios que podem advir de, em uma emergência, encontrarem-se todos os passageiros em posição de poder preservar suas vidas.

Esta proposição procura defender a integridade física dos ribeirinhos, dos moradores das regiões menos favorecidas de infraestrutura rodoviária, os quais necessitam dos rios para locomoverem-se. Entretanto, não podemos menosprezar a situação privilegiada do Brasil que possui malha fluvial propícia a navegação. O transporte fluvial, portanto, deve ser não só incentivado; mas regulamentado a fim de trazer segurança aos seus usuários.

Sendo essas as razões que se tinha a expor, solicita-se à Casa especial atenção a esta propositura, aguardando-se, ao mesmo tempo, contribuições para o seu eventual aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 2011.

Deputado CARLOS BEZERRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

.....

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II DO PESSOAL

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Jurandy Loureiro, pretende alterar a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações.

O PL introduz alteração no art. 4-A da Lei nº 9.537/97, para obrigar a proteção das hélices ou de quaisquer partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física, também, das pessoas não embarcadas.

Apensado ao projeto principal encontram-se duas proposições. O primeiro apenso, o PL nº 6.620, de 2009, do Deputado Sebastião Bala Rocha, modifica a Lei nº 9.537/97, para “dispor sobre a embarcação utilizada no transporte escolar”. Determina que todas as embarcações, inclusive aquelas destinadas ao transporte escolar, devem transitar com proteção de motor e de quaisquer outras partes móveis, embarcações de sobrevivência, coletes salva-vidas e boias em quantidade suficiente para todos os embarcados, além de artefatos pirotécnicos, materiais de primeiros socorros e equipamentos de combate a incêndio. O segundo apenso, o PL nº 421, de 2011, do Deputado Carlos Bezerra, por sua vez, também altera a Lei nº 9.537/97, para determinar o uso obrigatório do colete salva-vidas pelos passageiros de embarcação que estiver realizando navegação fluvial.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção dos autores dos projetos de lei em exame, pois demonstram a preocupação dos nobres Deputados com a questão dos acidentes náuticos que vitimam inúmeros adultos e crianças todos os anos em nosso País. Os três projetos pretendem inserir na Lei nº 9.537/97 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA – alterações que visam aumentar a segurança tanto dos usuários do transporte aquático quanto daqueles que utilizam a água para o esporte ou o lazer.

Compreendemos a preocupação dos colegas. É preciso observar, entretanto, que assim como no trânsito terrestre, a maioria dos acidentes que ocorrem na água tem sua causa no descumprimento da rigorosa legislação de tráfego.

O ordenamento jurídico que rege a navegação é bastante complexo e abrangente, envolvendo convenções internacionais, leis ordinárias, decretos, Normas da Autoridade Marítima – NORMAM, entre outros. Nesse arcabouço jurídico, cabe às leis ordinárias o estabelecimento de normas gerais para balizar a atuação dos órgãos governamentais e dos profissionais responsáveis pelo funcionamento do setor. No que diz respeito à segurança do transporte, a regulamentação técnica provém da autoridade marítima, por meio das NORMAM, que são os expedientes utilizados pela Marinha do Brasil para estabelecer as regras a serem seguidas por todos os usuários do meio aquaviário. Essas normas definem, com detalhes técnicos absolutamente criteriosos, todos os requisitos a serem observados pelas embarcações empregadas na navegação interior, inclusive os itens de segurança obrigatórios, como embarcações de sobrevivência, coletes salva-vidas, artefatos pirotécnicos, etc.

Nesse sentido, incluir na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário regras como as trazidas pelos projetos de lei em análise é absolutamente questionável. Vejamos.

O projeto de lei principal pretende obrigar a proteção de hélice de todas as embarcações, entretanto, as NORMAM 03 e 05 já estabelecem que as embarcações de salvatagem e aquelas destinadas ao reboque de dispositivos devem contar com protetor de hélice do motor. A Autoridade Marítima não obrigou a instalação em todas as embarcações por entender que a grande maioria de barcos ou navios, em função do uso, não representam risco para os usuários. Além disso, julgou que uma norma nesse sentido seria inexecutável, em função de restrições técnicas de um grande número de embarcações.

Os objetivos dos projetos de lei apensados também já estão cobertos pela legislação infralegal. As NORMAM 01, 02 e 03 já definem todos os requisitos a serem atendidos pelas embarcações, inclusive o material de segurança a ser embarcado. Com relação especificamente ao uso obrigatório do colete salva-vidas durante as viagens, a Autoridade Marítima já o tornou obrigatório nas embarcações abertas que trafegam na Amazônia Ocidental. A Marinha alerta, porém, que em embarcações fechadas o uso do colete pode ter o efeito contrário ao desejado, uma vez que em caso de afundamento iminente as pessoas sob o casario, em função da flutuabilidade positiva do colete, ficariam presas ao teto da embarcação, sem possibilidade de abandoná-la a tempo.

Isso demonstra que a delegação da regulação de questões técnicas para Autoridade Marítima é a maneira mais apropriada de tratar a matéria, pois é exatamente ela quem pode acompanhar mais de perto a dinâmica do setor, bem como a evolução tecnológica no que se refere aos equipamentos necessários para a segurança dos usuários, propondo sua adequação, quando necessária.

Diante do exposto, no que cabe a esta comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 6.159, de 2009, 6.620, de 2009, e 421, de 2011.

VANDER LOUBET
Deputado Federal
PT/MS

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.159/2009 e os Projetos de Lei nºs 6.620/09 e

421/11, apensados, nos termos do parecer do relator, Deputado Vander Loubet, contra o voto do Deputado Ronaldo Benedet.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Aracely de Paula, Carlos Roberto, Devanir Ribeiro, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jaime Martins, Jânio Natal, José Chaves, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mauro Lopes, Milton Monti, Vanderlei Macris, Zeca Dirceu, Camilo Cola, Gonzaga Patriota, Pauderney Avelino, Vander Loubet e Zoinho.

Sala da Comissão, em 3 de agosto de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
