



Ministério do Trabalho e Emprego
Secretaria de Inspeção do Trabalho
Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho
Coordenação-Geral de Fiscalização em Segurança e Saúde no Trabalho
Serviço de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário

Nota Técnica SEI nº 2391/2025/MTE

Assunto: **Análise do Projeto de Lei nº 733/2025, que dispõe "sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências".**

Senhor Secretário,

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Trata-se de Projeto de Lei nº 733/2025 que dispõe "sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências", apresentado pelo Deputado Federal Leur Lomanto Junior, em 28/02/2025.
2. Encaminhado para avaliação da Secretaria de Inspeção do Trabalho através do despacho (5209967) da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos (ASPAR) do Ministério do Trabalho e Emprego, para análise e parecer.
3. O Projeto de Lei apresenta alterações significativas no exercício da regulação portuária. A despeito de abordar de temas outros como regulação econômica e arrendamentos, a presente análise deter-se-á aos aspectos trabalhistas da proposta.

ANÁLISE

4. A proposta estabelece uma definição para Trabalho Portuário em seu art. 99 do Capítulo I do Título VI, nos seguintes termos:

"Art. 99. Considera-se trabalho portuário o serviço prestado nas diversas tarefas de movimentação de mercadorias nos portos públicos, a bordo e no costado das embarcações.

Parágrafo único. Não são considerados como trabalho portuário, entre outros:

I – os serviços acessórios de transporte interno de mercadorias, contêineres ou equipamentos diversos, limpeza, remoção de resíduos, lonamento e deslonamento, amarração de navios, serviços de preparação prévia à movimentação de carga e demais serviços correlatos;

II – o trabalho prestado nas funções administrativas, de coordenação operacional, de segurança, de manutenção, bem como as demais que não se encontrem exclusivamente afetas às atividades mencionadas no caput deste artigo;

III – o trabalho prestado envolvendo barcaças, balsas e embarcações de apoio, inclusive para as atividades offshore;

IV – o trabalho prestado por trabalhadores às autoridades ou administrações portuárias; e

V – o trabalho prestado nas atividades dos terminais de cruzeiros."

5. A definição apresentada aborda, unicamente, os portos públicos e considera como trabalho portuário apenas aquele desenvolvido a bordo e no costado de embarcações, em portos

públicos. Exclui-se, dessa forma, o trabalho desenvolvido em pátio e armazéns, além de barcaças, balsas e embarcações de apoio, que, pelo sistema normativo atualmente em vigor, também é realizado por trabalhadores portuários.

6. Importante ressaltar que, em seu art. 1º, o Projeto de Lei define o campo de aplicação da lei e menciona as atividades portuárias e o trabalho portuário, porém não há restrição de aplicação unicamente aos portos públicos.

7. Já em relação às normas de segurança e saúde no trabalho portuário, elas se aplicam ao trabalho portuário de forma ampla, seja ele realizado dentro ou fora dos portos públicos. O texto do projeto deixa alguns pontos indefinidos, como, por exemplo, o enquadramento de tarefas idênticas e das categorias profissionais que executam essas mesmas atividades, porém fora da área dos portos públicos, o que entendemos como inapropriado.

8. O art. 118, por sua vez, conceitua o que seria uma empresa prestadora de trabalho portuário, nos seguintes termos:

"Art. 118. Empresa prestadora de trabalho portuário – EPTP é a pessoa jurídica cuja atividade consiste na cessão de trabalhadores portuários para o exercício das tarefas portuárias de movimentação de cargas, nos portos públicos e privados.

§ 1º Para a atuação em operação portuária, a EPTP deverá se pré-qualificar como operador portuário, nos termos desta Lei.

§ 2º A EPTP só poderá utilizar trabalhador portuário certificado, nos termos da presente lei."

9. Há uma clara inconsistência quando se conjuga a análise dos artigos 99 e 118. Isso porque o artigo 118, ao definir a empresa prestadora de trabalho portuário – EPTP, permite que ela ceda trabalhadores portuários para a movimentação de cargas, atividades a que se refere como tarefas portuárias, em qualquer espécie de porto, seja público ou privado. Ou seja, o art. 118 coloca no mesmo plano o trabalho realizado por trabalhador portuário, qualquer que seja a modalidade de exploração da atividade portuária.

10. Ao mesmo tempo, contradiz a definição trazida pelo *caput* do art. 101 para o trabalhador portuário que, da mesma forma que o art. 99, limita sua atuação aos portos públicos:

"Art. 101. Trabalhador portuário é aquele que, possuindo qualificação profissional certificada ao exercício da profissão, desenvolve a sua atividade profissional no trabalho portuário, no porto público.

§ 1º A qualificação profissional para o exercício do trabalho portuário deverá ser atestada por certificado expedido pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – Senat.

§ 2º A qualificação e a certificação profissional mencionadas no § 1º deste artigo, em caso de necessidade, poderão ser atestadas por outras entidades que comprovem a aplicação do mesmo conteúdo programático e carga horária utilizados pelo Senat, desde que autorizadas, de comum acordo, pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), pela Federação Nacional dos Portuários (FNP) e pela Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVID).

§ 3º A certificação prevista no *caput* deste artigo habilita o trabalhador portuário à prestação de trabalho em todo território nacional.

§ 4º A Antaq deverá manter um registro de todos os trabalhadores portuários com certificação profissional, nos termos desta lei."

11. Incabível, portanto, a restrição ao porto público conforme inserto no *caput*.

12. Ao passo em que o Projeto inova ao trazer para o texto legal a definição do que seria um trabalhador portuário, deixa de fora aquele trabalhador que executa atividade idêntica em um porto privado, portanto, fora da área do porto organizado, como já apontado anteriormente.

13. Esse mesmo artigo trata, ainda, da certificação necessária a esses trabalhadores portuários. Inova ao designar competência ao SENAT para essa certificação, porém a excepciona "em caso de necessidade", para que sejam realizadas por outras entidades. Trata-se de termo vago, impreciso, sem critérios estabelecidos que podem resultar em insegurança jurídica para todo o funcionamento do sistema.

14. Destaque-se que a proposta estende, ainda, a validade dessa certificação para todo o país, conforme disposto no §3º.

15. Por fim, o art. 101, em seu §4º, prevê que caberá à ANTAQ realizar o registro de todos os trabalhadores portuários. Mudança significativa em relação ao que dispõe, atualmente, a [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), que confiava essa tarefa ao OGMO, considerado órgão de utilidade pública. Cabe, ademais, o questionamento se, em vez de atribuir essa competência a uma agência reguladora, não seria mais conveniente, do ponto de vista do interesse público, que esse registro fosse realizado pelas autoridades portuárias já existentes ou, ainda, que continue a ser mantido pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra.

16. Ressalte-se que, ao mesmo tempo em que propõe o fim da exclusividade dos trabalhadores portuários, o projeto propõe que apenas os trabalhadores portuários avulsos que irão trabalhar nos portos públicos precisarão estar registrados na ANTAQ. Ou seja, haverá um universo de trabalhadores sem a necessidade de se registrarem no órgão controlador do registro e que ainda assim poderão trabalhar nos portos públicos.

17. O PL prevê uma nova modalidade de contratação de trabalhadores portuários. Além das duas modalidades previstas na Lei nº 12.815/2013, quais sejam, o trabalho portuário avulso e o trabalho portuário com vínculo empregatício por prazo indeterminado, cria a possibilidade de contratação por prazo determinado, conforme disposto no inciso I do art. 103 do texto proposto:

"Art. 103. O trabalho portuário nos portos públicos será realizado exclusivamente por trabalhadores portuários, com qualificação profissional certificada para o exercício da profissão, nos termos desta lei, com relação de trabalho nas modalidades de:

I – trabalho vinculado, por prazo determinado ou indeterminado, nas formas previstas na Consolidação das Leis do Trabalho;

II – trabalho avulso, por intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa – OGMO ou Empresa Prestadora de Trabalho Portuário – EPTP.

§ 1º O trabalho vinculado poderá ser celebrado diretamente com o terminal portuário, o operador portuário ou a EPTP.

§ 2º Enquanto permanecer no trabalho vinculado, o trabalhador portuário não poderá concorrer ao sistema de escalação avulsa no OGMO ou na EPTP.

§ 3º O trabalhador portuário quando da prestação de trabalho avulso, poderá prestar serviços ao OGMO e EPTPs, desde que observado o intervalo de 11 (onze) horas entre as jornadas de trabalho.

§ 4º Fica vedada a utilização de contrato de trabalho intermitente e trabalho temporário na área do porto público."

18. Em realidade, as mudanças trazidas por esse artigo vão além da inclusão da modalidade de contratação por prazo determinado. Isso porque, atualmente, a contratação exclusiva de trabalhadores avulsos é obrigatória em portos públicos, entre aqueles registrados no Órgão Gestor de Mão de Obra-OGMO. O projeto elimina essa exigência, permitindo flexibilidade nessa contratação. É proposto o critério de prioridade, complementado pelo proposto no §2º do art. 126:

"Art. 126. Aos trabalhadores que já possuíam registro e cadastro no OGMO na data de publicação desta lei, é assegurada a condição de trabalhador portuário avulso pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da publicação desta lei, independentemente de certificação.

§ 1º Findo o prazo de 5 (cinco) anos, o trabalhador portuário avulso de que trata o caput deste artigo estará obrigado a comprovar a certificação profissional emitida pelo Senat para o exercício da atividade portuária, nos termos desta lei.

§ 2º Os trabalhadores referidos no caput deste artigo terão prioridade na contratação com vínculo empregatício pelos terminais arrendados ou pelo operador portuário no porto público."

19. Assim, o fim do critério da exclusividade possibilita aos operadores portuários contratar trabalhadores com vínculo empregatício fora do sistema OGMO, ou seja, diretamente no mercado de trabalho, sem a intervenção nem mesmo do órgão responsável pelo registro desses trabalhadores. A contratação com base no critério de prioridade está prevista na Convenção 137 da OIT. A aplicação da prioridade em relação a atual exclusividade deveria ser acrescida de parâmetros que esgotassem a possibilidade de contratação dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO, de forma que só ocorresse a contratação de trabalhadores de fora do sistema OGMO caso não houvesse nenhum interessado do sistema.

20. O projeto cria, também, uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, cuja definição encontra-se no art. 6º, item XXXIV e ao qual o projeto dedicou todo o capítulo IX. Trata-se de associação setorial sem fins lucrativos que tem por objetivo "criar normas privadas aplicadas às relações dos atores dos setores portuário e aquaviário e resolução de seus conflitos". Buscam reduzir a judicialização de conflitos trabalhistas no setor portuário através de mecanismos como a autocomposição e, a quem caberia, avaliar e normatizar sobre atividade portuária e aquaviária. Atente-se para o risco de confusão de atribuições com o órgão regulador existente. Além disso, há uma possibilidade de que sua atuação enfraqueça as reivindicações dos trabalhadores em eventuais disputas judiciais.

21. O art. 104 do projeto exclui as categorias de conserto de cargas, vigilância de embarcações e bloco, previstas atualmente na Lei nº 12.815/2013, do conceito de trabalhador portuário:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia e conferência, que também poderá ser realizado por trabalhadores vinculados."

22. A extinção dessas categorias afeta diretamente trabalhadores especializados, reduzindo oportunidades e dificultando negociações coletivas pelos sindicatos que atualmente os representam. Embora possa se praticar a multifuncionalidade, com a absorção dos trabalhadores das atividades extintas por outras atividades de trabalhadores portuários, não houve regulação específica nesse sentido do corpo do projeto. Esses aspectos deveriam ser abordados com a inclusão de artigos que norteiem como se dará a absorção dos trabalhadores das atividades extintas nas atividades remanescentes ou a manutenção dessas atividades cuja extinção foi proposta.

23. O art. 107 prevê a possibilidade, ao porto privado, de contratação de mão de obra por todas as formas admitidas na legislação trabalhista, inclusive utilizando-se da terceirização:

"Art. 107. O porto privado pode contratar mão de obra por todas as formas admitidas na legislação trabalhista, inclusive terceirizar, e, facultativamente, submeter seus empregados ao treinamento oferecido pelo Senat, desde que contribua para o sistema."

24. Essa possibilidade oficializa a diferença de exercício de atividades de movimentação de mercadorias desenvolvidas dentro ou fora do porto organizado, gerando impactos concorrenciais entre os agentes econômicos que investem no porto público e aqueles titulares de portos privados. A liberdade para os portos privados contrasta com o controle que é exercido nos portos públicos e que torna sua operação mais onerosa. De certa forma, algumas medidas previstas no projeto, como o fim da exclusividade e a possibilidade de criação de EPTP para atuação nos portos públicos, buscam compensar as diferenças concorrenciais estabelecidas.

25. O Capítulo III do Título VI representa uma das principais inovações trazidas pelo projeto. Trata-se da criação da figura da ETPT (Empresa Prestadora de Trabalho Portuário), com atuação concomitante com os OGMO na gestão da mão de obra portuária.

26. A título de conhecimento, em Portugal já existe o regime que está sendo proposto pelo projeto. Naquele país, as ETP (Empresas de Trabalho Portuário) administram a cessão de trabalhadores qualificados para o exercício das diferentes tarefas portuárias de movimentação de cargas.

27. Entre os requisitos para sua instituição, o projeto prevê a necessidade de pré-qualificação como operador portuário e a utilização de somente trabalhadores portuários certificados, conforme disposto no art. 118:

"Art. 118. Empresa prestadora de trabalho portuário – EPTP é a pessoa jurídica cuja atividade consiste na cessão de trabalhadores portuários para o exercício das tarefas portuárias de movimentação de cargas, nos portos públicos e privados.

§ 1º Para a atuação em operação portuária, a EPTP deverá se pré-qualificar como operador portuário, nos termos desta Lei.

§ 2º A EPTP só poderá utilizar trabalhador portuário certificado, nos termos da presente lei."

28. O art. 120, por sua vez, traz previsão que não encontra identidade na legislação pátria para nenhum outro segmento econômico, qual seja, a possibilidade de as EPTP se constituírem tanto de trabalhadores vinculados quanto de trabalhadores avulsos:

"Art. 120. A empresa prestadora de trabalho portuário contrata e remunera o trabalho realizado por seus trabalhadores, vinculados ou avulsos.

Parágrafo único. Não se configura vínculo empregatício entre os trabalhadores portuários, vinculados ou avulsos, e os sócios da EPTP e a empresa contratante."

29. No sistema jurídico brasileiro, os trabalhadores avulsos são administrados por seu sindicato ou pelo OGMO, no caso dos trabalhadores portuários. Não há, dessa forma, previsão de outros casos de administração de mão de obra avulsa. O Projeto propõe um modelo de cessão de mão de obra em que a prestadora pode ser "fornecedora" de avulsos. O modelo, na forma proposta, é um retorno ao que existia antes da [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), substituindo-se a pessoa jurídica dos sindicatos obreiros por empresas prestadoras de serviço. A essas empresas são atribuídas as mesmas obrigações que eram exercidas pelos sindicatos, antes da Reforma Portuária de 1993. Dessa forma, essas empresas passam a ser responsáveis por todas as obrigações trabalhistas, bem como pelo fornecimento dos equipamentos de proteção individual – EPI e pelo cumprimento das normas de segurança, higiene e saúde no trabalho, tal como era o sistema antes de 1993, com a diferença que a gestão não será feita pelos sindicatos, mas pelas EPTP.

30. Ademais, com a possibilidade de coexistirem em cada porto inúmeras EPTP, em conjunto com o OGMO, deixa de existir um órgão que faça um controle de adequabilidade do quantitativo de mão de obra necessário para a prestação de serviços aos tomadores de serviço em cada porto. Paralelamente, o Projeto não dispõe sobre como seria a administração da mão de obra avulsa, considerando que os trabalhadores, nessa condição, poderão estar inscritos em mais de uma EPTP, bem como no OGMO, o que poderá gerar conflito na prestação desse serviço.

31. O art. 110 traz a possibilidade de extinção do OGMO:

"Art. 110. Nos portos públicos, os operadores portuários e os terminais portuários podem extinguir ou constituir um ou mais OGMOs.

§ 1º O OGMO reger-se-á por seu estatuto.

§ 2º No caso de extinção do OGMO, o passivo será de responsabilidade solidária dos terminais e operadores portuários.

§ 3º A retirada de operador ou terminal portuário do sistema OGMO não afasta a responsabilidade solidária destes em relação aos débitos individualizados do período que utilizaram trabalhador portuário avulso e daqueles cuja individualização é impossível.

§ 4º A partir da deliberação de extinção do OGMO, será imediatamente interrompido o fornecimento de mão de obra do trabalhador portuário avulso pelo OGMO.

32. Considerando que as EPTP são qualificadas como operadores portuários, e considerando-se que, em sua gênese, os OGMO são constituídos pelos operadores portuários, implicitamente, os OGMO perdem a razão de existir. A despeito disso, o próprio projeto prevê, expressamente, a possibilidade de extinção desses órgãos.

33. Percebe-se, assim, que deixa de existir um órgão central e único, responsável pela gestão da mão de obra portuária. Os atuais OGMO, a exemplo das EPTP, passam a ser meros fornecedores de mão de obra, atendendo demandas dos terminais públicos e privados. Os reflexos dessa possibilidade são muitos, podendo-se citar a dificuldade que será observada na interlocução com as entidades representativas de trabalhadores, que até então era estabelecida de forma centralizada com os OGMO e que, pelo novo sistema, será pulverizada entre tantas empresas quanto as que forem abertas em cada porto.

34. Portanto, considerando que o papel primordial tanto do OGMO quanto das EPTP passa a ser o fornecimento de mão de obra, não havendo mais um órgão central e único de gestão da mão de obra, a tendência é de que os OGMO sejam extintos, permanecendo tão somente as EPTP. Por todo o exposto nos posicionamos de forma contrária à instituição da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário e pela manutenção do OGMO e de suas atuais prerrogativas.

35. Atualmente, as equipes de trabalho são pactuadas em acordos ou convenções coletivas, conforme o tipo de carga a ser movimentada. Prevalece, assim, no sistema atual, a negociação coletiva. O projeto prevê, entretanto, que essa composição da equipe será estabelecida pelos tomadores de serviço e pelas EPTP:

Art. 105. Cabem exclusivamente ao tomador de serviços do trabalho portuário avulso ou vinculado pelo regime celetista, as definições da 57 composição do quantitativo, da remuneração, dos benefícios e das demais condições do trabalho, salvo o disposto em negociação coletiva.

(...)

Art. 122. São deveres da EPTP:

I – proporcionar equilíbrio na distribuição das equipes e funções, visando à remuneração em igualdade de condições de trabalho, observada a qualificação individual e a requisição feita pelo contratante;

(...)

36. O atual sistema de escalação de trabalhadores avulsos, para atendimento às requisições dos tomadores de serviço, é feito em forma de rodízio entre os trabalhadores que se ofertam ao trabalho, de forma a permitir uma distribuição equânime de trabalho e renda. A vigorar o novo sistema, prevaleceria o sistema de escolha dos trabalhadores que cada tomador tenha interesse em requisitar. Dessa forma, é possível que se observe, entre os atuais trabalhadores integrantes do sistema OGMO, uma sensível diminuição de oportunidades de engajamento, e consequente renda, o que será mais impactante entre aqueles de idade mais avançada. Para minorar os efeitos dessa diminuição de possibilidades de engajamento poderiam ser propostos planos de incentivo ao cancelamento dos atuais registros, promovendo a manutenção e fortalecimento do sistema negocial.

37. Na Lei nº 12.815/2013, todas as atividades portuárias são definidas como atividades diferenciadas. No presente projeto, o trabalho portuário avulso é que passa a ser reconhecido como categoria diferenciada e restrito ao exercício das atividades de estiva, conferência e capatazia, conforme determinado pelo §2º do art. 104:

"Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia e conferência, que também poderá ser realizado por trabalhadores vinculados.

(...)

§ 2º O trabalho portuário avulso na estiva, capatazia e conferência é considerado categoria profissional diferenciada."

38. Por fim, o art. 28 prevê, expressamente, uma ampla possibilidade de terceirização do exercício de tarefas ligadas à atividade fim de arrendatários e autorizatários. Ou seja, eles poderão firmar contratos de prestação de serviços com operadores portuários com seus próprios empregados, ou avulsos, para realização das operações portuárias:

"Art. 28. Os arrendatários e autorizatários poderão firmar contrato de prestação de serviço com operadores portuários para operação portuária, sem que tal opção represente transferência de responsabilidades perante às autoridades públicas, observada a necessidade de comunicação prévia à autoridade portuária ou à Antaq, conforme o caso."

39. Percebe-se que o PL não previu a renda mínima. Na Lei 12.815 havia previsão expressa no art. 43:

"Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT."

40. No presente PL não há remessa à regulamentação da renda mínima nem por decreto, nem por instrumento coletivo de trabalho, sendo uma lacuna a ser preenchida, e considerando, ainda, a previsão na Convenção 137 da OIT.

CONCLUSÃO

41. Em face das análises empreendidas acerca dos aspectos laborais tratados no projeto, verifica-se que as alterações propostas possuem impactos substanciais nas relações de trabalho portuário, configurando-se como uma reformulação abrangente e de elevada complexidade.

42. Destaca-se, ademais, que o **texto apresentado revela lacunas e inconsistências** que demandam maior aprofundamento e alinhamento às normativas nacionais e internacionais, em especial às disposições da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

43. Para que o ordenamento jurídico portuário atenda de forma equitativa às necessidades de trabalhadores e empregadores, faz-se necessário que as definições acerca da atividade portuária diferenciada, as representações sindicais aplicáveis, os critérios de registro da mão de obra e a regulação da multifuncionalidade sejam previstos, de maneira a evitar insegurança jurídica e prejuízos às partes envolvidas.

44. Quanto à quebra da exclusividade de contratação de trabalhadores portuários tão somente entre os inscritos do OGMO, e a consequente aplicação da prioridade, o projeto não detalha como isso se dará. A adoção da prioridade é respaldado pela própria Convenção 137 da OIT, porém, há constatação fática em algumas seleções públicas de que os trabalhadores inscritos no OGMO não demonstram interesse em aderir ao processo seletivo. A prioridade, assim, iria permitir que não houvesse um prejuízo sistêmico, ao mesmo tempo que se alinharia aos princípios elencados no art. 3º, não havendo dessa forma um prejuízo direto aos trabalhadores. Em todo o caso, os critérios de prioridade devem ser bem regulamentados de forma a não haver cerceamento à plena participação dos trabalhadores portuários inscritos no OGMO.

45. Quanto a uma das principais inovações do projeto, carece de pertinência a instituição da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário, considerando-se a manutenção dos OGMO e de suas atuais prerrogativas dada sua importância para o Sistema Portuário Nacional.

46. Importante, ainda, a regulamentação da renda mínima que é prevista na Convenção 137 e sobre a qual o projeto é silente.
47. Diante do exposto, **manifestamo-nos CONTRARIAMENTE** à aprovação do Projeto de Lei nos termos propostos.
48. Quanto ao eventual impacto político, econômico ou federativo e se seria alto, moderado ou baixo, não dispomos de elementos que nos permita realizar tal análise.
49. Sugere-se o encaminhamento da presente manifestação à ASPAR em seguimento.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

MAURO COSTA CAVALCANTE FILHO

Auditor-Fiscal do Trabalho

De acordo. Encaminhe-se à consideração do Diretor do Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho.

Documento assinado eletronicamente

VIVIANE DE JESUS FORTE

Coordenadora-Geral de Segurança e Saúde no Trabalho

De acordo. Encaminhe-se à consideração do Secretário de Inspeção do Trabalho.

Documento assinado eletronicamente

ROGÉRIO SILVA ARAÚJO

Diretor do Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho

De acordo. Encaminhe-se à ASPAR.

Documento assinado eletronicamente

LUIZ FELIPE BRANDÃO DE MELLO

Secretário de Inspeção do Trabalho



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Felipe Brandao de Mello, Secretário(a) de Inspeção do Trabalho**, em 08/05/2025, às 17:02, 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 **Rogério Silva Araujo, Diretor(a)**, em 09/05/2025, às 12:16, 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 **Viviane de Jesus Forte, Coordenador(a)-Geral**, em 09/05/2025, às 17:17, 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 **Mauro Costa Cavalcante Filho, Auditor(a) Fiscal do Trabalho**, em 09/05/2025, às 17:43, 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://processoeletronico.trabalho.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=3&cv=5306744&crc=C6AC3F29, informando o código verificador **5306744** e o código CRC **C6AC3F29**.
