

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO ESTADO DO PARÁ
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO

LUCAS ARRAIS OLIVEIRA
DIEGO RODRIGUES PRIETO

**O ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO APÓS
A DECISÃO DO TEMA 222 DO STF: uma análise jurídica diante da interpretação
diversa dada pelas turmas do TRT-8**

BELÉM
2024

LUCAS ARRAIS OLIVEIRA
DIEGO RODRIGUES PRIETO

**O ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO APÓS
A DECISÃO DO TEMA 222 DO STF: uma análise jurídica diante da interpretação
diversa dada pelas turmas do TRT-8**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para obtenção de grau em
Bacharel em Direito, pelo Centro Universitário
do Estado do Pará.

Orientador: Prof. Me. Carlos Alberto Valcácio
dos Santos

BELÉM
2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca do CESUPA, Belém – PA

O48a Oliveira, Lucas Arrais.

O adicional de risco do trabalhador portuário avulso após a decisão do Tema 222 do STF: uma análise jurídica diante da interpretação diversa dada pelas turmas do TRT-8 / Lucas Arrais Oliveira, Diego Rodrigues Prieto. — Belém, 2024.

25 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Centro Universitário do Estado do Pará, Bacharelado em Direito, Belém, 2024.

Orientadora: Prof.. Me.. Carlos Alberto Valcácio dos Santos.

1. Portuários - Relações trabalhistas. 2. Adicional de risco. I. Prieto, Diego Rodrigues. II. Santos, Carlos Alberto V. dos (orient.). III. Título.

CDD 342.6

LUCAS ARRAIS OLIVEIRA
DIEGO RODRIGUES PRIETO

**O ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO APÓS
A DECISÃO DO TEMA 222 DO STF: uma análise jurídica diante da interpretação
diversa dada pelas turmas do TRT-8**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para obtenção de grau em
Bacharel em Direito, pelo Centro Universitário
do Estado do Pará.

Orientador: Prof. Me. Carlos Alberto Valcácio

dos Santos

Data de aprovação: ____ / ____ / ____

Conceito:

Banca Examinadora:

Prof. Me. CARLOS ALBERTO VALCÁCIO DOS SANTOS - Orientador
Centro Universitário do Estado do Pará (CESUPA)

Nome com titulação
Instituição a que pertence

Nome com titulação
Instituição a que pertence

O ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO APÓS A DECISÃO DO TEMA 222 DO STF: UMA ANÁLISE JURÍDICA DIANTE DA INTERPRETAÇÃO DIVERSA DADA PELAS TURMAS DO TRT-8.

THE ADDITIONAL RISK FOR THE CASUAL PORT WORKER AFTER THE DECISION OF STF THEME 222: A LEGAL ANALYSIS IN LIGHT OF THE DIFFERENT INTERPRETATION GIVEN BY THE PANELS OF TRT-8

Lucas Arrais Oliveira¹

Diego Rodrigues Prieto²

Carlos Alberto Valcácio dos Santos³

RESUMO: O presente artigo científico tem como objetivo a demonstração de que o Adicional de Risco somente será devido para os trabalhadores Portuários Avulsos se respeitados os requisitos estabelecidos pelo Tema 222 do STF, ou seja, deve haver o pagamento para o trabalhador com vínculo permanente e o trabalhador avulso deve estar nas mesmas condições do empregado com vínculo permanente que percebe o referido adicional. Ocorre que na aplicação desse tema, algumas turmas do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região têm decidido pela aplicação automática do adicional. Inicialmente será contextualizado sobre a atuação do OGMO, do trabalhador portuário avulso e do adicional de risco. Após isso, trataremos sobre a análise jurídica e principiológica vinculadas ao julgamento do Recurso Extraordinário 597.124 que originou o entendimento 222 do STF. Posteriormente será demonstrado a inaplicabilidade do automatismo do adicional de risco pelas Turmas do TRT-8. **Palavras-Chave:** Adicional de Risco; Trabalhador Portuário Avulso; Tema 222 do STF.

ABSTRACT: This scientific article aims to demonstrate that the Additional Risk will only be due to Casual Port Workers if the requirements established by Theme 222 of the STF are respected, that is, there must be payment for the worker with a permanent contract and the worker One-time employee must be in the same conditions as the employee with a permanent contract who receives the aforementioned additional payment. It is correct that in the application of this topic, some classes of the Egrégio Regional Labor Court of the 8th Region were decided to automatically apply the additional fee. Initially, it will be contextualized on the actions of OGMO, the independent port worker and the risk premium. After that, we will deal with the legal and principle analysis linked to the judgment of Extraordinary Appeal 597.124 that gave rise to understanding 222 of the STF. Subsequently, the inapplicability of the automatic risk premium for TRT-8 Classes will be demonstrated.

Key words: Additional Risk, Casual Port Worker, Topic 222 of the STF.

¹ Aluno do curso de Graduação Bacharelado em Direito, turma DI9NA, lucas20060203@aluno.cesupa.br

² Aluno do curso de Graduação Bacharelado em Direito, turma DI9NA, diego20060102@aluno.cesupa.br

³ Professor orientador. Mestre em Direito e Políticas Públicas pelo Centro Universitário do Pará.

1 INTRODUÇÃO

O Direito do Trabalho Portuário é um ramo de suma importância, no contexto jurídico e social brasileiro, “por sempre estar ligado à civilização, uma vez que o mar foi o maior espaço físico utilizado pelos povos da antiguidade” (ADRIANI e GIBERTONI, 2005, p. 5). Assim como na contemporaneidade, tendo em vista que tem um papel fundamental para a economia brasileira, movimentando diversas mercadorias e produtos diariamente, possuindo no final de sua cadeia produtiva as pessoas comuns.

Segundo Martins (2013), as vendas realizadas por embarcações assumem uma transcendência jurídica e econômica inquestionável no comércio internacional de mercadorias. Inclusive de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) houve um crescimento de movimentação de cargas no 1º semestre de 2021 de 9,4%, sendo movimentadas 591,9 milhões de toneladas, mas ao mesmo tempo é uma atividade que apresenta riscos à saúde e à integridade física dos trabalhadores portuários avulsos.

A Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura destacou que os portos brasileiros são responsáveis por 95% do fluxo de comércio exterior do país e representam 80% do PIB nacional. O que demonstra a importância e influência que o sistema portuário possui para a sociedade brasileira.

Diante disso, é necessário haver mão de obra para realizar a carga e a descarga de navios, sendo que Carvalho (2012, p. 01) aponta que “o trabalho portuário é a energia humana despendida na execução das tarefas afetas à movimentação de cargas nos portos e se realiza a bordo das embarcações e/ou em terra”

Assim, buscando regulamentar o trabalho portuário, foi primeiramente criada a Lei nº 4.860/1965, período no qual as operações portuárias eram realizadas pela administração pública através dos servidores e empregados públicos. Posteriormente, foi criada a Lei nº 8.630/1993, que dividiu o porto em instalações públicas e privadas, em que se teve um grande aumento nas movimentações de cargas, além de ter criado e estabelecido que em todos os portos públicos deveria ser constituído um Órgão de Gestão de Mão-de-obra Portuária.

Ocorre que, buscando proteger o trabalhador portuário que estava sujeito a riscos, como a animais peçonhentos e as especificidades portuárias, a Lei nº 4.860/65 criou o Adicional de Risco para os Servidores Públicos das Companhias Docas, no entanto, com a modernização do sistema portuário, os servidores e empregados públicos pararam de desempenhar suas

funções de operadoras portuárias, que passou a ser desempenhada pelos trabalhadores avulsos.

Desta feita, iniciou-se uma discussão se os trabalhadores portuários avulsos faziam ou não jus ao recebimento do adicional de risco portuário previsto no art. 14 da Lei nº 4.860/65 e pago aos trabalhadores portuários com vínculo empregatício permanente, diante da divergência sobre a matéria de extensão ou não do adicional para os avulsos.

Diante disso, buscando pacificar o entendimento, o Supremo Tribunal Federal (STF), originou o tema 222 no julgamento do Recurso Extraordinário 597.124, disciplinando que o Adicional de Risco somente é devido ao trabalhador avulso se existir um trabalhador com vínculo permanente recebendo o adicional e que esses estejam em mesmas condições.

Nesse sentido, a decisão do STF acerca do tema discorre sobre a constitucionalidade desse adicional de risco para os trabalhadores portuários avulsos, que se encontra base tanto na Constituição Federal, nos artigos 5º, inciso II; e 7º, incisos XXIII e XXXIV, quanto no artigo art. 14 da Lei nº 4.860/65, acarreta em implicações nas relações de trabalho e nas políticas públicas voltadas à segurança do trabalhador portuário avulso.

Ocorre que, está havendo uma interpretação diversa, na qual algumas turmas do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região (TRT-8) não observam as condições estabelecidas pelo STF no tema 222, acarretando assim a matéria em insegurança jurídica e em preceitos para o adicional de risco ser concedido de forma automática ao avulso.

O presente estudo foi realizado com base no método dedutivo, utilizando-se de mecanismos de pesquisas bibliográficas, decisões de Tribunais, teses e fontes doutrinárias a fim de demonstrar que o adicional de risco não pode ser concedido automaticamente ao trabalhador avulso, contextualizando a atuação do Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária, do trabalhador avulso e do adicional de risco, além de fazer uma análise jurídica e principiológica acerca do julgamento do Recurso Extraordinário.

2 DA CONTEXTUALIZAÇÃO DA ATUAÇÃO DO OGMO, DO TRABALHADOR AVULSO E DO ADICIONAL DE RISCO.

O Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária Avulsa (OGMO), o Trabalhador Portuário Avulso e o Adicional de Risco são figuras fundamentais para o entendimento do tema 222 do STF e da divergência em sua aplicabilidade por algumas Turmas do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª região, razão pela qual será contextualizada a atuação dos respectivos para posteriormente aprofundarmos a leitura.

2.1 DO ÓRGÃO DE GESTOR DE MÃO DE OBRA PORTUÁRIA

O presente tópico destina-se a caracterizar o Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária, sobre o OGMO, que segundo Milner (2021), surgiu a partir de um aprimoramento do projeto de Lei nº 8/91, que deu origem a Lei nº 8.630/93, em que houve a concordância de todos os setores envolvidos (as empresas, os trabalhadores e o setor público) para intermediar a alocação de mão de obra de trabalhadores avulsos nas operações portuárias dos portos público. Em um primeiro momento, o projeto de lei sobre a modernização dos portos brasileiros não continha tratamento sobre a criação de um órgão que regulamentasse o trabalho nos portos. Ocorre que, o deputado José Carlos Aleluia observou a necessidade da criação de um órgão que abordasse sobre a igualdade da distribuição do trabalho portuário, sobre a qualificação da mão de obra, o cadastro centralizado desses trabalhadores e a transparência dos valores.

O legislador brasileiro, segundo Neto e Ventilari (2001), utilizou como espelhos o Centro de Empregadores do Porto de Antuérpia na Bélgica, e nos OGMOP que existem em Portugal, para a criação do OGMO.

Segundo Rênio (2022), no projeto de lei, o OGMO teria sua criação facultativa nos portos organizados, em que sua redação continua que “os operadores portuários poderão constituir em cada porto organizado um organismo de gestão de mão de obra portuária”, no entanto, em sua redação final do art. 18, ficou estabelecido a palavra “devem” que retira o caráter facultativo e impõe uma obrigação na criação do referido órgão nos portos brasileiros.

Desta feita, Gonçalves assegura que em 1993:

É criada a figura do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) nos portos organizados, como sucedâneo da extinta DTM no controle da matrícula dos portuários, na aplicação de penalidades e na quantificação do número de trabalhadores necessário, bem como na função de administrar e fornecer a mão de obra portuária avulsa, controlando o rodízio, efetuando a remuneração, recolhendo os encargos e zelando pelo cumprimento das normas de segurança e saúde. Tal órgão possui um conselho de supervisão integrado por empresários e trabalhadores. (GONÇALVES, 2000, p.11).

O artigo 18 da Lei nº 8.630/93 disciplina que em cada porto organizado deveria ser constituído um Órgão de Gestão de Mão de obra Portuária, o chamado OGMO, tendo como finalidade a administração do fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso, promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro, selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso, estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do

trabalhador portuário avulso, expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário, arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Ocorre, no entanto, que no ano de 2013 foi criada a Lei nº 12.815/2013 que passou a disciplinar sobre as questões portuárias, e manteve disciplinado em seu art. 32, que os operadores portuários deveriam constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra portuária, que teriam como funções as mesmas elencadas acima, “sendo um dever a todos os operadores portuários integrar e sustentar o OGMO”. (RÊNIO, 2022, p. 204).

Nesse sentido, Nasihgil (2015) assegura:

Na prática, o que se verifica é uma triangulação, onde o tomador de serviços - empresa arrendatária do porto e pré-qualificada perante a administração portuária para operar no carregamento e descarregamento de embarcações - solicita ao Órgão Gestor de Mão de Obra uma quantidade de trabalhadores para atender um determinado serviço; os trabalhadores são selecionados e encaminhados para a realização do trabalho e após o pagamento pelo trabalho realizado é entregue pela empresa ao Órgão Gestor, que é o responsável pelo repasse dos valores a cada um dos trabalhadores portuários avulsos que realizaram o trabalho (NASIHGIL, 2015, p. 44).

Vale ressaltar que é vedado que o OGMO aufera lucro, visto que é um órgão de finalidade pública, conforme é preceituado no art. 39 da Lei nº 12.815/2013.

Diante disso o custeio do Órgão Gestor funciona através de contribuições que os operadores portuários pagam, visto que após as operações realizadas, as operadoras portuárias repassam os valores devidos a título de remuneração por produção, bem como os relativos às contribuições previdenciárias e sociais, para o OGMO, nos termos do inciso IV do artigo 32 e do inciso IV do artigo 33, ambos da Lei nº 12.815/2013.

É importante mencionar que “o OGMO responde solidariamente nas situações em que o operador portuário não quita suas dívidas trabalhistas”. (RÊNIO, 2022, p. 85).

Contudo, como podemos observar através do exposto, o Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária se tornou o principal elo entre os trabalhadores portuários avulsos e os operadores portuários.

2.2 DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Neste tópico buscar-se-á definir de forma precisa quem pode ser considerado

trabalhador avulso portuário cujas discussões do presente trabalho recaem.

O trabalhador avulso é definido por Cadellas (2017, p. 3):

Como aquele que, sindicalizado ou não, presta serviços de natureza urbana ou rural, sem vínculo empregatício, a diversas empresas, com intermediação obrigatória do sindicato de sua categoria profissional (fora da faixa portuária) ou do órgão gestor de mão de obra (na área portuária), sendo disciplinado pelo inciso VI do art. 9º do Decreto nº 3.048/99. No entanto, o trabalhador avulso, pode ser portuário ou não, o avulso portuário será o abordado no presente tópico e está regulamentado pela Lei nº 12.815/13 e pela Lei nº 9.719/98.

Nesse sentido, Silva (2019, p. 159) esclarece:

Existem duas modalidades de prestação de serviço portuário, o avulso ou o contratado pela CLT, conforme o caput do Art 26 da Lei nº 8.630/1993. Sendo que com o advento da Constituição Federal de 1988 foi concedido para os trabalhadores avulsos os mesmos direitos do trabalhador com vínculo empregatício.

A definição legal do trabalhador portuário avulso encontra-se no artigo 207, inciso III, da Instrução Normativa RFB Nº 2110, de 17 de outubro de 2022, que considera “trabalhador avulso portuário, aquele que presta serviços de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações na área dos portos organizados e de instalações portuárias de uso privativo, com intermediação obrigatória do OGMO”.

Já Paixão e Fleury (2008, p. 31) esclarecem que:

O OGMO é quem mantém o registro dos trabalhadores portuários, sendo também chamados ao trabalho pelo referido órgão, sempre que algum operador portuário requisitar, não se vinculando de forma constante a nenhum operador portuário.

A Cartilha de Direito Portuário menciona que “o OGMO responde solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho” (CASTRO JR, 2014, p. 21).

Em conclusão, o operador portuário requisita determinado número de trabalhador portuário avulso das diversas categorias previstas na legislação para carregamento e/ou descarregamento de cargas.

2.3 DO ADICIONAL DE RISCO

Agora abordaremos sobre a principal figura do presente artigo, o Adicional de Risco que passou a ser pleiteado pelos trabalhadores portuários avulsos, fazendo com que a temática envolvendo o referido adicional fosse novamente julgada, dando origem ao tema 222 do STF.

O Adicional de Risco foi instituído pela Lei nº 4.860/1965, possuindo previsão em seu artigo 14. A sua criação teria como finalidade substituir o adicional de insalubridade,

periculosidade e outros existentes nos portos, para os trabalhadores portuários com vínculo com a administração pública.

A lei regulamentava o regime de trabalho dos servidores públicos nos portos organizados, visto que naquele período a operação portuária era explorada pelo poder público, através desses servidores públicos e de empregados públicos.

Esse adicional somente é devido para os trabalhadores portuários que laboram em portos organizados, logo aqueles que trabalham nos terminais privados não fazem jus ao recebimento do adicional de risco, e sim recebem os adicionais de periculosidade ou insalubridade. Sendo esse o entendimento dado pela Orientação Jurisprudencial 402 da SDI-1 do TST.

Conforme o Art. 14 da Lei 4.680/65 o pagamento do adicional de risco é de 40% incidindo sobre o valor do salário-hora ordinário do período diurno do trabalhador, devendo o referido adicional somente ser pago em caso de haver as causas de risco, ou seja, em caso de eliminação dessas, esse adicional não deve ser mais pago, além de ser devido durante apenas o tempo da situação de risco, em caso de realização de outra atividade que não enseje em risco, durante esse período não deverá ser pago o adicional.

Embora haja várias situações de risco em determinada atividade, o referido adicional somente será pago uma vez, na qual engloba todas as situações de risco envolvendo o trabalhador. Ademais, com o advento da Adicional de Risco não é devido nenhum outro adicional para os trabalhadores portuários, conforme ainda preceitua o Art 14 da Lei 4.680/65.

Ocorre que com o advento da Lei nº 8.630/93, esses servidores públicos que antes realizavam as operações portuárias, passaram a realizar a função de autoridade portuária, em que as operações passaram a ser da iniciativa privada. Desta feita, o Adicional de Risco acabou caindo em desuso, visto que os trabalhadores portuários com vínculo permanente passaram a desempenhar uma função de gerência, não desempenhando mais a atividade que anteriormente lhe colocavam em situações de risco.

Diante disso, os avulsos que passaram a desempenhar o papel antes realizado pelos empregados com vínculo permanente entraram com ações buscando a extensão do adicional de risco para a categoria.

3 ANÁLISE JURÍDICA E PRINCIPIOLÓGICA VINCULADAS AO JULGAMENTO

DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 597.124

O presente tópico buscará analisar os principais argumentos jurídicos e principiológicos utilizados no julgamento do Recurso Extraordinário 597.124, que deu origem ao tema 222 do STF, que impôs duas condições para a concessão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos.

A questão referente se o adicional de risco deve ser pago ou não ao trabalhador portuário avulso chegou ao STF através do Recurso Extraordinário nº 597.124 interposto pelo OGMO-PR, em razão do deferimento do adicional de risco pela SBDI I do TST.

A ação em questão é pleiteada por um grupo de arrumadores que buscavam o recebimento do referido adicional, sendo ajuizada no ano de 2002, quando o tema ainda não havia um entendimento pacificado pela doutrina.

3.1 DA ANÁLISE JURÍDICA DO JULGAMENTO DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO 597.124.

No tópico em tela abordaremos a análise jurídica do julgamento do Recurso Extraordinário 597.124, que deu origem ao tema 222 do STF.

Como exemplifica Ramos (2022, p.01):

Em 2002, um grupo de 604 trabalhadores avulsos do PORTO ORGANIZADO DE PARANAGUÁ E ANTONINA apresentaram várias ações plúrimas que foram reunidas sob o número 8700-54.2002.5.09.0022 - leading case do Tema 222 (RE 597124), postulando o recebimento do adicional de riscos e, sucessivamente, a condenação do operador portuário e do OGMO ao pagamento do adicional de periculosidade ou de insalubridade.

O processo foi iniciando com o indeferimento perante o juízo de 1º grau, ocorre que na fase recursal, o adicional de risco foi deferido, pelo TRT da 9ª região, no entanto, o OGMO-PR interpôs Recurso de Revista que novamente indeferiu o adicional, desta feita os trabalhadores avulsos opuseram Embargos ao TST, para que fosse resolvida a divergência jurisprudencial interna do TST quanto ao tema e que se fosse dado um entendimento pacificado sobre a matéria, a SBDI I entendeu pelo deferimento do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos, razão pela qual foi interposto recurso extraordinário pelo OGMO do Paraná.

É importante mencionar, que o autor Lucas Renio da Silva afirma em seu livro Temas de Trabalho Portuário (2022) que o entendimento majoritário da jurisprudência

trabalhista é de que o adicional de risco somente é devido para os empregados pertencentes à administração dos portos organizados, em conformidade com que disciplina o art. 19 da Lei nº 4.860/1965.

Como a companhia docas passou a desempenhar o papel de mera gerenciadora das atividades portuárias, assim os seus empregados pararam de receber o adicional de risco, logo não teria como o avulso receber e esses com vínculo não. Sendo esse inclusive o entendimento, conforme Rênio (2022) de uma nova sessão de julgamento ocorrida em novembro de 2016 pela SDBI I do TST, entendendo pelo não deferimento do adicional de risco.

Desta feita, os empregados da companhia docas não recebiam mais o adicional de risco, visto que deixaram de estar sujeitos a operações portuárias de risco e passaram a desempenhar um papel gerenciador, com isso, o TST passou a julgar pelo indeferimento do respectivo adicional.

O pedido dos trabalhadores portuários avulsos e o próprio entendimento dado pelos Ministros do STF no julgamento do Recurso Extraordinário, entenderam que o adicional de risco deveria ser pago (se seguido os requisitos) em razão do Princípio da Isonomia. Entretanto, se não existe violação a esse mesmo princípio, tendo em vista que os contratos de trabalho entre os envolvidos são distintos, visto que os empregados com vínculo permanente são servidores públicos que prestaram concurso para adquirirem o seu cargo, diferentemente dos avulsos, assim podendo ter benefícios distintos dos outros trabalhadores que não são públicos.

Já Mello (1993, p. 18) menciona “que a ordem jurídica pretende firmar com o Princípio da Igualdade é a impossibilidade de desequiparações fortuitas ou injustificadas”.

Os avulsos eram abrangidos por um sistema remuneratório diferente. Sendo evidente que o adicional de risco era somente para os servidores e empregados públicos, ou seja, como menciona Rênio (2022), estaria se aplicando a uma lei específica, efeitos gerais.

Desta feita, não há como o judiciário aumentar para outros trabalhadores vencimentos dos servidores públicos sobre a égide do princípio da isonomia, sendo evidente que o adicional de risco não poderia ser pago para os avulsos, tendo em vista que a lei era sobre servidores da companhia docas.

Além disso, há uma violação por parte da decisão da SDI-1 ao princípio da legalidade, tendo em vista que não havia nenhuma previsão legal que previa que os

trabalhadores avulsos faziam jus ao recebimento do Adicional de Risco.

Rênio (2022) destaca que anteriormente o trabalho em embarcações era realizado pelos estivadores e as movimentações de cargas pelos servidores públicos portuários, e somente quando não tivesse servidores suficientes da companhia docas para realizar o labor, que eram convocados os trabalhadores avulsos para complementar, não sendo pago o referido adicional nem para esses, haja vista que a Lei nº 4.630/65 era específica aos servidores públicos, não englobando os avulsos, sendo uma verdadeira aventura jurídica realizada pelos trabalhadores avulsos e que acabou sendo julgada procedente pelo TST e posteriormente o STF impôs requisitos para o recebimento, e atualmente novamente havendo decisões conflitantes sobre o tema pelo TRT-8.

Além do que, o Autor Lucas Rênio, em seu livro *Temas de Trabalho Portuário* (2022) entende que toda essa discussão é acerca de uma lei que se encontra REVOGADA tacitamente pela lei de modernização dos portos, ou seja, a temática é ultrapassada, tendo em vista que a Lei nº 8.630/93 nada fala sobre o referido adicional, com as modernizações que ocorreram nos portos, haja vista que em sua criação, os servidores públicos passaram a desempenhar a atividade gerenciadora dos portos, assim não estando mais em situações de risco, razão pela qual o referido adicional não deve ser mais aplicado a nenhum trabalhador com vínculo permanente, e muito menos para os trabalhadores avulsos.

No entanto, tais argumentos foram superados no julgamento do Recurso Extraordinário nº 597.124.

A decisão do Recurso Extraordinário nº 597.124 foi uma decisão de repercussão geral, ou seja, foi uma decisão que possui relevância do ponto de vista econômico, político, social e jurídico que irá servir como base para casos parecidos nas primeiras instâncias.

Diante disso, vejamos como os Ministros do Supremo Tribunal Federal analisaram e fundamentaram sua decisão acerca da extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos.

O Relator do caso foi o Ministro Edson Fachin (RE 597.124, 2021) que destacou que o artigo 7º, inciso XXXIV, da Constituição de 1988 garante essa igualdade, e que o adicional de riscos previsto na Lei nº 4.860/1965 deve ser aplicado também aos trabalhadores avulsos e que a Constituição assegura a igualdade de direitos entre trabalhadores portuários avulsos e aqueles com vínculo empregatício permanente. Ele argumentou que a interpretação

constitucional adequada exige a extensão desse adicional a todos os trabalhadores que laboram sob as mesmas condições de risco, independentemente do tipo de vínculo empregatício.

O Ministro Alexandre de Moraes (RE 597.124, 2021) apoiou integralmente o voto do relator, enfatizando que a evolução da legislação e a realidade dos portos mostram que os trabalhadores, sejam avulsos ou permanentes, realizam as mesmas funções e, portanto, estão sujeitos aos mesmos riscos. Ele afirmou que a compensação pelo risco deve ser igual para ambos.

Assim como o Ministro Luís Roberto Barroso (RE 597.124, 2021) concordou com o relator, ressaltando que o adicional de riscos não é uma benesse, mas uma compensação pelo risco enfrentado. Ele destacou que a isonomia deve ser garantida quando os trabalhadores desempenham as mesmas funções sob as mesmas condições.

Também acompanhou o relator o Ministro Luiz Fux (RE 597.124, 2021) acrescentando que a legislação diferencia os trabalhadores avulsos, mas essa diferenciação não deve impedir a aplicação do princípio da isonomia. Ele destacou que a Justiça do Trabalho já faz distinções em outros aspectos, mas que, nas mesmas condições de risco, o adicional deve ser concedido igualmente.

A Ministra Cármen Lúcia (RE 597.124, 2021) acompanhou o voto do relator, sem apresentar argumentos adicionais específicos durante a sessão.

O Ministro Ricardo Lewandowski (RE 597.124, 2021) também acompanhou o relator, destacando a importância da isonomia e da compensação pelo risco enfrentado pelos trabalhadores avulsos.

Apoiou o voto do relator o Ministro Gilmar Mendes (RE 597.124, 2021), reforçando a necessidade de tratar igualmente os trabalhadores avulsos e permanentes nas mesmas condições de trabalho e risco.

Apenas o Ministro Marco Aurélio (RE 597.124, 2021) votou contra a extensão do adicional de riscos aos trabalhadores avulsos. Ele argumentou que a Lei nº4.860/1965 foi concebida para uma categoria específica de trabalhadores com vínculo empregatício permanente junto às administrações dos portos. Segundo ele, a ausência de previsão legislativa expressa para os trabalhadores avulsos inviabiliza a concessão do adicional a essa categoria, defendendo que o Judiciário não pode criar vantagens não previstas em lei.

Portanto, por maioria, o Supremo Tribunal Federal negou provimento ao recurso extraordinário, firmando a tese de que sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso.

3.2 DA ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO ENTENDIMENTO 222 DO STF

Neste presente tópico abordaremos sobre os princípios utilizados pelo Supremo Tribunal Federal para fundamentar o acórdão proferido no julgamento do Recurso Extraordinário.

O tema 222 do STF acerca da extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos abordou diversos princípios jurídicos para fundamentar tal entendimento. Desta feita, veremos como o Supremo Tribunal Federal interpretou e aplicou os princípios jurídicos na decisão do Tema 222 do STF.

O princípio mais destacado é o princípio da isonomia que se caracteriza por assegurar que todas as pessoas sejam tratadas de forma igual diante da lei, sem discriminação, conforme o artigo 5º da Constituição Federal brasileira.

Esse princípio, segundo Rosa (1981) possui origem francesa, tendo seu sentido inicial de que nenhuma discriminação perante a lei, seria admitida em razão da nobreza ou de ascendência social.

Nesse sentido, nota-se que o princípio da isonomia foi utilizado para fundamentar o argumento de que os trabalhadores avulsos, por apresentarem condições de trabalhos similares aos trabalhadores contratados de forma permanente, deveriam receber o mesmo adicional de risco portuário. Assim, elimina-se a diferença de tratamento acerca desse adicional entre essas duas modalidades de trabalhador portuário, evitando-se que não haja discriminação diante do recebimento desse adicional apenas com base na natureza contratual.

Desse modo, foi fundamentada com o princípio da igualdade que a desigualdade de tratamento entre os trabalhadores portuários avulsos e os que tinham vínculo permanente era contrária à Constituição, ou seja, independente da forma de contratação, esses trabalhadores devem receber o mesmo tratamento e proteção legal.

Dessa forma, fica evidente a importância do princípio da isonomia diante do tema abordado, uma vez que assegura um tratamento mais igualitário aos trabalhadores portuários

avulsos com aos trabalhadores com vínculo permanente com relação aos benefícios relacionados às condições de trabalho.

Outro princípio a ser destacado é o princípio da legalidade que se encontra no artigo 5º da nossa Constituição Federal em seu inciso II, que diz que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, sendo fundamental para dar segurança jurídica, pois garante que os direitos dos trabalhadores e sua condição de trabalho já estejam definidos por lei, evitando abusos por parte do empregador.

Nesse contexto, o princípio da legalidade assegura que a extensão do adicional de periculosidade esteja de acordo com a legislação brasileira as quais embasaram o entendimento do STF, o que garantiu a extensão desse direito dentro das normas já existentes, tendo extrema importância para assegurar segurança jurídica e proteção aos direitos dos trabalhadores.

Destaca-se também o princípio da dignidade da pessoa humana, previsto no artigo 1º, inciso III da Constituição Federal, que visa garantir que todos os indivíduos tenham o mínimo de dignidade, sendo de suma importância que as necessidades básicas do homem sejam atendidas.

Esse princípio é essencial para a sociedade, já que se entende que o ser humano deve ser respeitado e defendido pelo Estado, visando garantir as necessidades necessárias para cada indivíduo, garantindo a ideia de que todos têm direito a um tratamento justo e respeitoso, independentemente de qualquer característica.

Alexandre de Moraes (2017, p. 41), em sua obra “Direito Constitucional” declara:

A dignidade se caracteriza como um valor espiritual e moral inerente à pessoa, que se manifesta singularmente na autodeterminação consciente e responsável da própria vida e que traz consigo a pretensão ao respeito por parte das demais pessoas, constituindo-se um mínimo invulnerável que todo estatuto jurídico deve assegurar de modo que, somente excepcionalmente, possam ser feitas limitações ao exercício dos direitos fundamentais, mas sempre sem menosprezar a necessária estima que merecem todas as pessoas enquanto seres humanos e a busca ao Direito à Felicidade.

Ao analisarmos o Tema 222 do Supremo Tribunal Federal, nota-se que o princípio da dignidade da pessoa humana é usado para garantir que os trabalhadores portuários avulsos recebam um tratamento justo e respeitoso por parte do Estado, visto que desempenham suas funções em um ambiente de risco por lidar de forma frequente com cargas pesadas e outras condições adversas.

Assim, o princípio da dignidade da pessoa humana assegura que todos os trabalhadores tenham condições laborais que respeitem a sua integridade tanto física quanto

moral. Dessa forma, a decisão do STF reflete o entendimento de que a vida e a saúde dos trabalhadores portuários avulsos devem ser resguardados e que o valor humano dos trabalhadores não podem ser mitigados apenas pela natureza contratual de seu vínculo empregatício.

Além disso, o princípio da proteção no direito do trabalho também corrobora para a decisão firmada. Este princípio se caracteriza por visar a proteção dos direitos dos trabalhadores nas relações trabalhistas, assim como aduz Cassar (2014) que o direito do trabalho existe para igualar o empregado e o empregador, sendo necessário proteger o mais frágil, que é o trabalhador.

Diante disso, percebe-se que o princípio da proteção foi utilizado na decisão do STF acerca do tema discutido, visto que este princípio busca garantir os direitos dos trabalhadores e que todos os trabalhadores tenham as condições laborais protegidas, independentemente da natureza contratual que foi contratado.

Portanto, essa foi a fundamentação principiológica por trás do entendimento do STF acerca da Constitucionalidade da extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos.

4 A INAPLICABILIDADE DO AUTOMATISMO DO ADICIONAL DE RISCO PELO ENTENDIMENTO DO TEMA 222 DO STF

Neste tópico trataremos sobre a divergência existente entre o entendimento do TRT-8 na aplicação do tema 222 do STF, e demonstraremos que para o trabalhador portuário avulso receber o adicional de risco devem estar presentes dois requisitos, e não ser aplicado de maneira automática.

Em 03 de junho de 2020 o Supremo Tribunal Federal julgou o mérito do Recurso Extraordinário nº 597.124, com repercussão geral reconhecida, que trata sobre a possibilidade da extensão do Adicional de Risco Portuário para os Trabalhadores Portuários Avulsos, decidindo por maioria fixar a seguinte tese: **“Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso.”**

O argumento da SBDI-1 para ter dado provimento ao adicional de risco para os trabalhadores portuários avulsos, segundo Ramos (2022), seria de que esses laboravam muito próximo aos trabalhadores permanentes que recebiam o referido adicional.

Após o julgamento pelo STF que deu origem ao tema 222, entendeu-se que o adicional de risco seria devido se esse fosse pago ao trabalhador com vínculo permanente e que o avulso estivesse nas mesmas condições de trabalho desse com vínculo permanente.

No entanto, embora tenha se criado um tema para que os tribunais julgassem sobre a matéria, está havendo uma divergência na interpretação do que preceitua o STF, haja vista que juízes e tribunais estão julgando procedentes os pedidos referentes ao Adicional de Risco sem que os requisitos de que para os avulsos receberem o referido adicional, os empregados com vínculo permanente tem que receber e estarem sob as mesmas condições fossem observados, sendo dado aos trabalhadores avulsos o respectivo adicional de forma automática, assim existindo uma insegurança jurídica com relação ao Adicional de Risco.

Rênio (2022, p.224) expõe também:

A verba evidentemente não é devida de modo líquido e certo a todos os TPAs, sendo necessário avaliar casuisticamente sua aplicação ao Trabalhador que a reivindica. Ainda que o Supremo Tribunal Federal tenha determinado a observância do Princípio da Isonomia para efeito de pagamento do adicional aos TPAs, será necessário avaliar pontualmente, de modo individualizado, se outro Trabalhador recebe a verba nas mesmas condições: identidade de local, de posicionamento operacional e de outros fatores que justifiquem a extensão isonômica do adicional. Não cabe, por exemplo, a extensão a um Estivador do adicional de riscos pago pela Cia. Docas a um guarda portuário. Há um inegável *distinguishing* que afasta a hipótese de tratamento isonômico material. A Jurisprudência tem se consolidado nessa diretriz de que o adicional de riscos não é uma verba devida automaticamente, pelo simples fato de o Trabalhador atuar no Porto.

Além do outro requisito que deve ser observado simultaneamente, que disciplina que esses avulsos, tem que estar nas mesmas condições de trabalho do que os trabalhadores com vínculo permanente, o que não acontece, visto que os servidores das companhias docas desempenham função gerenciadora.

Ao que tange ao adicional de riscos, Ramos (2022, p. 06) assevera:

O adicional de riscos não será devido com fundamento em perícia constatando condições de periculosidade, insalubridade ou penosidade, mas sim quando houver prova do recebimento pelo trabalhador com vínculo do referido adicional e o trabalhador avulso atuar nas mesmas condições de trabalho.

Diante disso, está havendo uma interpretação distinta da estabelecida no tema 222 do STF, deferindo automaticamente para os TPAS, sem que haja uma observação dos requisitos estabelecidos pelo STF.

Alguns exemplos são os processos julgados pelo Tribunal Regional do Trabalho da

8ª Região, de nº 0000653-48.2020.5.08.0003, em que a 4ª turma modificou a sentença de 1º grau e concedeu o Adicional de Risco para os trabalhadores portuários avulsos, embora não haja nenhum servidor com vínculo permanente que perceba o Adicional, não seguindo os requisitos estabelecidos pelo STF.

Assim como no processo nº 0000200-16.2021.5.08.0004, em que o juízo da 4ª Vara do Trabalho de Belém deferiu o pedido pelo pagamento do adicional de risco ao Reclamante (TPAS), e a 1ª turma do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, julgou pela manutenção da sentença.

Desta feita, é notório que algumas Turmas do TRT-8 estão possuindo um entendimento diverso do pacificado pelo STF, haja vista que nos processos acima foram deferidos automaticamente o adicional de risco, pelo simples fato de haver periculosidade ou insalubridade, ocorre que além disso, devem estar presentes os requisitos de existir um empregado com vínculo permanente que perceba o adicional e que estejam nas mesmas condições do paradigma. Logo, como na companhia docas do Pará não há empregados com vínculo permanente que recebam o referido adicional, não teria como as turmas acima do TRT-8 deferiram os pedidos realizados pelos trabalhadores avulsos.

Essa divergência existente entre o STF e o TRT-8, gera insegurança jurídica sobre o tema, além de dar preceitos de que para ser deferido o adicional de risco para o trabalhador portuário avulso não necessita dos requisitos elencados pelo Supremo Tribunal Federal.

Além do que, há uma evidente violação ao princípio da taxatividade, tendo em vista que as turmas do TRT-8 deveriam em seus julgamentos dar o seu entendimento de acordo com o que preceitua o tema 222, e não realizar uma interpretação extensiva do entendimento dado pelo STF, tendo em vista que todas as argumentações com relação ao tema já foram superadas no julgamento do tema, sendo pacificado, não podendo o Tribunal Regional do Trabalho da 8ª região convergir com aquilo que foi disciplinado.

A propósito, Rênio (2022) menciona que o adicional de risco não é pago automaticamente nem mesmo para os servidores da companhia docas, sendo necessário a verificação pericial da existência de riscos de periculosidade, insalubridade e outros existentes.

Como já supramencionado, os servidores das companhias docas não recebem mais o adicional de risco, tendo em vista a modernização ocorrida nos portos, em que esses passaram a ter uma função administrativa, não estando mais em condições de risco. Assim, esse

trabalhador paradigma, na maioria dos estados brasileiro não existe mais, evidenciando que o adicional de risco não deve ser pago para os trabalhadores avulsos.

Para Rênio (2022, p. 227) “a decisão do STF tem caráter programático e gerará efeitos apenas se algum dia a autoridade portuária voltar a operação portuária e receber o adicional de risco”.

Rênio (2022) também explica que historicamente as condições riscos já eram englobados na remuneração dos trabalhadores portuários avulsos, mesmo que essas condições não fossem verificadas, sendo que nas negociações coletivas eram fixados valores e remunerações a serem pagas aos avulsos para uniformizar e evitar discussões sobre o tema.

No julgamento do Recurso Extraordinário, Alexandre de Moraes entendeu que a diferença contratual entre o servidor público e o avulso não era uma alegação válida, sobre o argumento de que se ambos trabalhadores portuários desempenharem as mesmas atividades estão expostos aos mesmos riscos, embasando-se no princípio da isonomia.

No entanto, não há como comparar um trabalhador avulso com um servidor das companhias docas que exerça atividade distinta da dele, como por exemplo, um trabalhador que cuida da limpeza, ou da vigilância. A função do trabalhador avulso tem que ser idêntica à exercida pelo empregado das companhias docas, ocorre que os avulsos realizam funções próprias, que não são mais realizadas pelos servidores com vínculo com porto.

Um exemplo são os empregados públicos da Companhia Docas do Pará, autoridade portuária responsável pela administração dos portos organizados de Belém e Vila do Conde que não recebem o Adicional de Risco. Isto porque não realizam mais operação portuária, exercendo somente atividade gerencial e fiscalizadora.

Dito isso, embora esses servidores das companhias docas não recebem o Adicional de Risco, o Egrégio TRT-8 entendeu por deferir o adicional de risco a trabalhadores portuários avulsos, violando assim o que preceitua o STF.

Ora, se o servidor com vínculo permanente da Companhia das Docas não percebem o adicional de risco, o referido adicional também não é devido para os avulsos, dito isso, não há o que se falar na igualdade pretendida pelos avulsos com base no artigo 7º, inciso XXXIV da Constituição Federal.

Nesse sentido a pretensão dos avulsos que estão sendo deferidas por Tribunais Regionais é contrária ao próprio posicionamento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário nº 597.124, posto que se o trabalhador com vínculo permanente não recebe o referido adicional de risco, não há como se entender que o trabalhador portuário avulso tenha o direito de receber.

Sendo que não é um direito absoluto e concedido a qualquer modo. Inclusive a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho é pacífica quanto à inexistência do recebimento do referido adicional, se não seguidas as condições estabelecidas pelo STF. Na qual Ramos (2022, p. 10) declara:

Foi a 4ª Turma do TST que, pela primeira vez, em 08 de setembro de 2021, abraçou o entendimento da exigência do duplo requisitos para extensão do adicional de riscos ao trabalhador avulso, quais sejam: (i) demonstração de trabalhador com vínculo permanente recebendo o adicional e (ii) demonstração de trabalhador avulso laborando nas mesmas condições.

Dessa forma, não buscando ofuscar o brilhantismo das decisões proferidas pelo TRT-8, é injusto sob o *prima jurídico* as decisões proferidas estarem conflitantes com as normas vigentes que regem a matéria, sendo pacificada pelo STF, e entendido de igual maneira pelo TST, e por Ramos (2022, p. 11) que:

Seguindo tal compreensão, de que o Tema 222 da repercussão geral não concede extensão automática do adicional de riscos aos trabalhadores avulsos, exigindo a comprovação de pagamento a trabalhador com vínculo permanente atuando nas mesmas condições do avulso.

É importante mencionar que STF no julgamento que deu origem ao tema 222, não concedeu abstratamente o adicional de risco aos trabalhadores avulsos, mas apenas sedimentou que, com base na isonomia, uma vez recebido pelo trabalhador portuário com contrato vigente, os avulsos também fazem jus ao recebimento.

Portanto, para satisfação do direito e recebimento do adicional de risco pelo trabalhador portuário avulso é imprescindível que haja comprovação de recebimento da parcela pelos portuários empregados existente no mesmo porto. Se recebida a parcela pelos referidos trabalhadores, a natureza do vínculo jurídico não é impedimento ao recebimento pelos portuários avulsos.

Dessa forma, se não restou demonstrado o recebimento de adicional de risco pelo trabalhador com vínculo empregatício no mesmo porto, logo, não há como os avulsos

pretenderem igualdade, à luz da própria tese fixada nos autos do Recurso Extraordinário nº 597.124.

O entendimento das turmas do TST quanto ao tema é pacificado, na qual conforme demonstrado por Ramos (2022), todas as 8 turmas entenderam de acordo com o tema 222 . Ou seja, para o adicional de risco ser deferido, deve se provar a prestação de serviços em condição de risco e de pagamento do adicional de risco a empregados com vínculo permanente que laborem nas mesmas condições do Trabalhador Portuário Avulso.

Desta feita, conseguimos observar que todas as turmas do TST passaram a entender em conformidade ao tema 222 do STF, entendendo que para ser devido o adicional de risco para o trabalhador avulso, deve haver um trabalhador com vínculo permanente recebendo o adicional e que ambos os trabalhadores estejam nas mesmas condições.

Dito isso, há uma clara violação ao tema 222 do STF pelo TRT-8, visto que o Adicional de Risco somente deve ser pago ao Trabalhador Portuário Avulso se observados os requisitos estabelecidos pelo STF, não devendo ser aplicado de forma automática pelos tribunais Regionais, como é o caso do TRT-8, na qual deveria julgar improcedentes os pedidos pelo recebimento do adicional de risco, em razão de não haver trabalhador paradigma, ou seja, não existe empregado com vínculo permanente nas mesmas condições dos avulsos e que receba o adicional de risco no porto de Belém e Vila-Do-Conde. Com isso, os trabalhadores avulsos não fazem jus a perceberem o adicional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto, ficou evidente a importância do trabalho portuário na economia brasileira, no qual desempenha grande relevância tanto no contexto social quanto no contexto jurídico do país.

No primeiro tópico do presente artigo foi abordado sobre a atuação do OGMO, do Trabalhador Portuário Avulso e do Adicional de Risco. Sendo inicialmente demonstrado que o OGMO é quem realiza a escalção e o pagamento dos trabalhadores portuários avulsos, realizando a intermediação entre as operadoras portuárias e o trabalhador portuário avulso, razão pela qual o Órgão Gestor de Mão-de-obra portuária configura o polo passivo das ações envolvendo o pagamento ou não do referido adicional.

Após isso, foi introduzido a figura do Trabalhador Portuário Avulso, que é o trabalhador que labora no porto organizado, e não possui vínculo empregatício, e com o

crescimento dos portos e das exportações, ficou-se cada vez mais necessitando de trabalhadores portuários, com isso o trabalho do trabalhador portuário avulso ficou cada vez mais em evidência e surgiu a controvérsia sobre a extensão do adicional de risco a esses trabalhadores.

Ainda é abordado sobre o Adicional de Risco, visto que percebeu-se ao longo dos anos que a atividade portuária apresenta riscos à saúde do trabalhador e sua integridade física, sendo justificável a criação de um adicional de risco que foi regido pela Lei nº 4.860/65, destinados inicialmente somente aos trabalhadores de vínculo permanente dos portos. Sendo o referido adicional o principal elemento do artigo, iniciando com a discussão de se deveria ou não ser estendido para os trabalhadores portuários avulsos, que originou o tema 222 do STF e posteriormente sobre a aplicação indevida do entendimento do STF pelo egrégio TRT-8.

No segundo capítulo, é realizada uma análise jurídica e principiológica acerca do julgamento do Recurso Extraordinário **597.124**, em que se observou os argumentos utilizados pela concessão do adicional de risco e os contrários a essa concessão.

Sendo notório que o adicional de risco nem mesmo deveria ter sido estendido para os trabalhadores avulsos, visto que foi criado por uma Lei que tratava apenas sobre servidores públicos, não devendo uma lei específica ter efeitos gerais.

Ocorre que a faticidade da Lei nº 4.860/65 mudou, visto que os trabalhadores com vínculo permanente pararam de realizar a operação portuária, passando a realizar a gerência dos portos.

Dito isso, é evidente que se o legislador quisesse que o trabalhador portuário avulso recebesse o referido adicional disciplinaria na Lei nº 8.630/1993 ou na Lei nº 12.815/2013, o que não ocorreu.

No entanto, o Supremo Tribunal Federal (STF), ao julgar o Recurso Extraordinário 597.124, estabeleceu que o adicional de risco deve ser estendido aos trabalhadores portuários avulsos sempre que for pago aos trabalhadores com vínculo permanente que laboram sob as mesmas condições de risco. Essa decisão, fundamentada nos princípios da isonomia, legalidade e dignidade da pessoa humana, que visou garantir um tratamento justo e igualitário aos trabalhadores portuários avulsos, assegurando-lhes proteção e compensação adequadas pelos riscos enfrentados.

O principal argumento utilizado pelos Ministros do STF, no julgamento do Recurso Extraordinário 597.124 seria de que a diferença contratual entre os trabalhadores avulsos e os

com vínculo permanente não modifica a condição de risco enfrentada por ambos, assim devendo ser estendido o adicional.

Por fim, chegamos ao ponto principal do presente artigo, que abordou sobre a inaplicabilidade do automatismo do adicional de risco pelo entendimento do Tema 222 do STF.

Ocorre que, como foi demonstrado, algumas Turmas do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, estavam decidindo que o adicional de risco deveria ser pago para o trabalhador portuário avulso pelo simples fato de haver situação de perigo ou insalubridade, não observando as condições estabelecidas pelo STF.

Entretanto, é importante frisar que essa extensão do adicional de risco não é aplicada de forma automática, tendo em vista que o entendimento do Supremo Tribunal Federal destaca duas condições para que esse adicional seja estendido: a necessidade de existência de um trabalhador de vínculo permanente que receba esse adicional e que trabalhem nas mesmas condições, o que não está sendo observado pelo TRT-8, conforme suas decisões.

Desta feita, é evidente que o TRT-8 está concedendo equivocadamente o adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos, tendo em vista que embora possa haver condições de periculosidade ou insalubridade, os requisitos para a concessão para os avulsos também devem estar presentes, não podendo conceder automaticamente.

Acontece, que nos portos de Belém e Vila do Conde, os empregados com vínculo permanente não realizam as atividades de operação portuária e sim as atividade de gerência, não estando expostos a situação de risco, assim não recebendo o adicional de risco, logo, com a inexistência do trabalhador paradigma, os trabalhadores avulsos não fazem jus ao recebimento do adicional.

Ademais, os trabalhadores avulsos e os com vínculo permanente devem estar nas mesmas condições de trabalho, não podendo realizarem atividades laborais distintas, como por exemplo os trabalhadores portuários avulsos com o segurança, ou com o funcionário da limpeza, ambos devem estar em condições idênticas, sofrendo dos mesmos riscos. No entanto, como já foi mencionado, os empregados com vínculo permanente nos portos de Belém e Vila do Conde não desempenham atividade de operação portuária, razão pela qual é totalmente indevido o adicional de risco para os avulsos do referido porto.

A decisão do Supremo Tribunal Federal é objetiva no sentido de não conceder de forma irrestrita e abstrata o adicional de risco a todo portuário avulso, mas apenas àqueles que, dentro de um mesmo porto, trabalhem em condições similares a portuários empregados que recebem o referido adicional. Trata-se da materialização do princípio da isonomia.

Inclusive, como já mencionado o próprio TST possui entendimento igualitário ao do STF, seguindo à risca que para ser concedido o adicional de risco, não basta possuir provas periciais de condições de risco, e sim devem haver trabalhadores com vínculo permanente que o receba, em iguais condições de trabalho do avulso.

Sendo notório que está ocorrendo uma grande injustiça jurídica nas decisões divergentes do tema 222 do STF proferidas pelo Tribunal Regional do Trabalho, visto que está em desacordo com as normas vigentes que regem a matéria.

Contudo, existe uma grande problemática nas decisões divergentes do TRT-8 com o TST, e com o próprio entendimento 222 do STF, visto que demonstra desrespeito a hierarquia do Supremo Tribunal Federal, tendo em vista que suas decisões devem prevalecer ao entendimento dos tribunais que estão em instâncias inferiores, além de gerar insegurança jurídica, assim como dar preceitos trabalhadores portuários avulsos de que o adicional de risco deve ser concedido automaticamente, fazendo com que vários procurassem o judiciário pleiteando o recebimento do adicional, sem indicar o paradigma e sem estar nas mesmas condições, o que, vai totalmente em divergência com o que foi preceituado no julgamento do Recurso Extraordinário 597.124.

O OGMO, que é um órgão sem fins lucrativos, é extremamente prejudicado pela condenação ao pagamento do adicional de risco, sem nem mesmo ser observado os requisitos elencados pelo STF, ocasionando assim riscos à sua subsistência.

Portanto, é essencial que os tribunais sigam os requisitos estabelecidos pelo STF para a concessão do adicional de risco, evitando interpretações extensivas que contrariem a tese fixada e garantam a aplicação justa e equitativa desse direito aos trabalhadores portuários avulsos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADRIANA, Carla e GIBERTONI, Comitre. **Teoria e prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2005.

AGRIPINO DE CASTRO JR, Osvaldo. **Cartilha de Direito Portuário**. OAB São Paulo e Faculdade de Direito Mackenzie, São Paulo, 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, de 5 de outubro de 1988. Brasília: Presidente da República. disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

BRASIL. Lei nº **4.860/65, de 26 de novembro de 1965**, dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e dá outras providências. Brasília, disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/14860.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%204.860%2C%20DE%2026%20DE%20NOVEMBRO%20DE%201965.&text=Disp%C3%B5e%20s%C3%B4bre%20o%20regime%20de,organizados%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.

BRASIL. Lei nº **8.630/1993, de 25 de fevereiro de 1993**, lei revogada que tratava sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e de outras providências, Brasília, disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18630.htm

BRASIL. Lei nº **12.815/13, de 5 de junho de 2013**, Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, Brasília.

BRASIL. Ministério dos Portos e Aeroportos. **Comissão do Senado aprova prorrogação do Reporto: Programa é fundamental para o incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária**. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/11/comissao-do-senado-aprova-prorrogacao-do-reporto>

BRASIL. SDI-1 do Tribunal Superior do Trabalho. **Orientação Jurisprudencial 402 da SDI-1 do TST**. 2011. Disponível em: https://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ_SDI_1/n_s1_401.html

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 597.124**. Relator Edson Fachin, julgado em 12/05/2021. Brasília, 2021. disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=756133106>

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região. **Recurso Ordinário nº 0000200-16.2021.5.08.0004**. Relator Francisco Sérgio Silva Rocha, julgado em 02/12/2021, Belém, 2021. disponível em: <https://pje.trt8.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0000200-16.2021.5.08.0004/2#618879d>

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região. **Recurso Ordinário nº 0000653-48.2020.5.08.0003**. Relatora: Maria Valquiria Norat Coelho, julgado em 20/07/2021, Belém, 2021, disponível em: <https://pje.trt8.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0000653-48.2020.5.08.0003/2#75cdcc2>

CADELLAS, Daniela Ribeiro. **Aspectos Legais e Regulatórios do Trabalho Portuário**.

Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/daniela-ribeiro-caldellas-quadros-artigo.pdf>. Acesso em 05 de Abril.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho Portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13**. Revista Jus Navigandi, Teresina, 2013.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho. 9. ed. rev. e atual.** Rio de Janeiro: editora Forense; São Paulo: editora Método, 2014.

GONÇALVES, Vera. **Manual do Trabalho Portuário e Ementário**. Edição 2001, Brasília. ministério do trabalho e emprego. 2001.

MARTINS, Eliane Octaviano. **direito marítimo volume II - vendas marítimas**. 2ª edição. Barueri: Editora Manole, 2013

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **O Conteúdo jurídico do princípio da igualdade**. 3ª edição, 8ª triagem, São Paulo: editora malheiros, 1993.

MILER, Matheus. **O Sistema OGMO já cumpriu seu papel?**. SINDAPORT, Brasil, 2021. disponível em: <http://www.sindaport.com.br/conteudo-pesquisa.php?id=24153>

MILLER, Thiago; BAYER, Aline e RÊNIO Lucas. **Comentários à Lei n. 12.815/2013**. Brasília: Editora Telha, 2020.

MORAES, Alexandre. **Direito Constitucional**. Décima Terceira edição. São Paulo; Editora Atlas S.A, 2017. Disponível em: https://jornalistaslivres.org/wp-content/uploads/2017/02/DIREITO_CONSTITUCIONAL-1.pdf. Acesso em 04 de Maio.

NASIHGIL, Arion Augusto Nardello. **A Modernização dos Portos e o trabalhador Portuário: impactos socioeconômicos**. Curitiba, 2015. disponível em: <https://arquivum.grupomarista.org.br/pergamumweb/vinculos/tede/arion.pdf>. Acesso em 09 de maio.

PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado e MEIRINHO, Augusto. **Direito do Trabalho Portuário**. 3ª edição. Brasília: Editora Venturoli, 2022.

PAIXÃO, Cristiano e FLEURY, Ronaldo Curado. **Trabalho Portuário a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil**. 2ª edição, São Paulo: Editora Método, 2008.

RAMOS, Alexandre. **Revisão jurisprudencial do TST na aplicação do tema 222 da repercussão geral sobre o adicional de riscos para o trabalhador portuário avulso**. Revista Eletrônica TRT da 9ª região, Curitiba, 2022. disponível em juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/212300/2022_ramos_alexandre_revisao_jurisprudencial.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 20 de abril.

RÊNIO, Lucas. **Temas de trabalho Portuário**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2022.

ROSA, Edgard Lincoln de Proença. **Aspectos do Princípio da igualdade**. Revista de informação legislativa, vol 18, n. 71, p. 177-186, Brasília, 1981.

SILVA, Francisco Carlos de Morais. **Manual de direito portuário**. 2ª edição. São Paulo: Editora intelecto, 2019.