PROCESSO Nº TST-ED-RR - 363-72.2020.5.17.0006

Recorrente: **REGINALDO JOSE PIRES GOMES**
Advogado: Dr. Domingos Salis de Araújo
Advogado: Dr. Caio Augusto Galimberti Araújo
Recorrida: **VALE S.A.**
Advogado: Dr. Nilton Correia

GVPACV/rl/sp

D E C I S Ã O

Trata-se de **recurso extraordinário** interposto em face de acórdão proferido por esta Corte Superior Trabalhista em que a parte se insurge quanto ao tema "**EXTENSÃO DO ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO AO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO**".

A parte recorrente argui prefacial **repercussão geral** da matéria, indicando violação aos artigos 5º, II, e 7º, XXIII, XXXIV, da Constituição Federal. Sustenta que, em observância ao princípio da isonomia, o adicional de risco é devido ao trabalhador portuário avulso, ressaltando, nesse sentido, o decidido pelo STF no Tema 222 do ementário de repercussão geral.

É o relatório.

A decisão recorrida concluiu, *in verbis*, e na fração de interesse:

> 1.1. ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO COM VÍNCULO PERMANENTE. POSSIBILIDADE DE EXTENSÃO AOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS. ISONOMIA. TEMA 222 DA TABELA DE REPERCUSSÃO GERAL DO STF. TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA RECONHECIDA
>
> (...)
>
> No caso dos autos, a Reclamada pretende afastar sua condenação ao pagamento de adicional de risco. Aponta violação dos arts. 5º, II, da Constituição Federal, 19 da Lei nº 4.860/65 e contrariedade à Orientação Jurisprudencial nº 402 do TST. Colaciona arestos para confronto de teses. Alega que "o adicional se aplica apenas aos servidores e empregados da administração dos portos organizados, inexistindo dispositivo de lei que estenda o direito aos empregados de empresa privada".
>
> Consta do acórdão regional:
>
> "DO RISCO PORTUÁRIO
> Eis o ter da sentença de piso:
> Adicional de risco
> Pleiteia o Reclamante a condenação da Ré ao pagamento de adicional de risco portuário afirmando que desempenhava suas funções no Terminal de Minério (Porto de Tubarão), realizando manutenção corretiva e preventiva em máquinas e equipamentos.

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

Alega que o local de trabalho tem altos índices de ruído, poeira, calor, em área aberta, sem a utilização de todos os equipamentos de segurança necessários.
Requer o pagamento do adicional de risco sobre a remuneração e reflexos, na forma do artigo 14 da Lei nº 4.860/85. Invoca a Súmula nº55 do e. TRT da 17ª Região/ES e o princípio da igualdade.
A Reclamada contestou o pedido afirmando que somente é devido àqueles vinculados à Administração Pública. Aduz que o Reclamante laborava em Terminal Privativo. Aduz que Terminais mistos previsto na Súmula do e. TRT 17ª Região não existe no ordenamento jurídico desde a Lei 12.815/2013, que identifica apenas dois tipos de portos: os organizados e os privativos. Impugna a aplicação do princípio da isonomia, pois não há previsão sobre sua aplicação aos trabalhadores de terminais privativos. Impugna o pedido de reflexos em r.s.r, requerendo, ainda, seja observada a proporcionalidade do pagamento do adicional, em caso de condenação, conforme OJ 316 da SDI-I do c. TST.
Quanto à base de cálculo, requer seja considerado o valor do salário/hora do período diurno como base de cálculo do aludido adicional (artigo 14, Lei 4.680/65). Requer a dedução dos valores pagos a título de adicional de periculosidade, ante a impossibilidade de cumulação dos adicionais, nos termos do artigo 14, § 4° da Lei nº 4.860/95.
No tocante ao adicional de risco portuário, há de se tecer alguns esclarecimentos: Existem dois modos distintos de se explorar a atividade portuária, os quais ficam intrinsecamente vinculados à atividade-fim e aos interesses da empresa que deseja ingressar neste ramo de atividade.
A primeira modalidade visa a exploração comercial de terminais localizados dentro da área do porto organizado (concedido ou explorado pela União - art. 1º, § 1º, inciso I, da Lei dos Portos), a qual é obrigatoriamente precedida de licitação e destina-se à movimentação de cargas de terceiros: trata-se da Instalação Portuária de Uso Público (art. 4º, § 2º, inciso II).
Esta modalidade permite que as operações portuárias realizadas no cais público sejam efetuadas pelo arrendatário, que passa a exercer idênticas atividades de um porto, conforme as cláusulas e condições previstas no edital de licitação e respectivo contrato de arrendamento.
A segunda modalidade são os terminais privativos nos quais o interessado possui o domínio útil do terreno. Esta modalidade de exploração prescinde de licitação, bastando o atendimento das seguintes exigências: consulta à autoridade aduaneira, consulta ao poder público municipal e aprovação do relatório de impacto ambiental.
Nota-se, assim, que não se pode equiparar o porto organizado ao terminal privativo, os quais têm exigências de funcionamento diferenciadas, bem como prestam serviços diferenciados. Outrossim, a Lei nº 8.630, de 1993, definiu como "instalação portuária de uso privativo" aquela explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, disciplinando que a instalação portuária de uso privativo se regerá pelas, isentando de responsabilidades o Poder Público. normas de direito privado.
Desse modo, as instalações portuárias de uso privativo são regidas pelas normas de direito privado, não sendo alcançados pelo benefício concedido pela Lei 4.860/65, razão pela qual, não pleiteado, conforme também preconiza a OJ 402 da SDI-I do TST.

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

Firmado por assinatura digital em 22/03/2024 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.

A Lei nº 8.630/93 foi revogada pela Lei nº 12.815/2013, que manteve os mesmos critérios acercada divisão entre porto organizado e porto privado, conforme artigos 1º, 2º, 4º, 8º a 13º, cujas disposições devem ser observadas para os efeitos do artigo 14 da Lei nº Lei 4.860/65, não se aplicando a Súmula 55 do e. TRT da 17ª Região.

Ante o exposto, indefiro o pedido inicial. Resta prejudicada a apreciação das demais matérias.

Inconformado, postula o autor a reforma da r. sentença que julgou improcedente o pedido referente ao adicional de risco portuário.

Alega que "é fato incontroverso nestes autos, pois não impugnado pela Recorrida, que o Obreiro sempre laborou em área portuária pertencente à mesma, a qual possui natureza mista e não privativa".

Aduz que o Porto de Tubarão (porto da VALE) é explorado para atividades da própria reclamada e também cedido a terceiros.

Assevera que "a área em que o Reclamante trabalhava faz parte do complexo do Porto de Tubarão, área portuária que se encontra expressamente listada na Súmula 55 do TRT-ES como área portuária mista, sendo, portanto, devido o adicional de risco portuário".

Sustenta que "desenvolveu suas atividades nas dependências da Reclamada, no Porto Minério (área portuária mista), é devido ao mesmo o adicional de risco postulado, além de ser devido pelo princípio da isonomia".

Vejamos.

Meu entendimento sempre foi no sentido de que a simples nomenclatura "porto organizado" ou "porto privativo" não afasta a condição do trabalho exposto a riscos e, desta forma, o adicional de risco portuário seria devido a todos os trabalhadores que laborassem expostos ao risco portuário, independentemente do trabalho ser realizado em área de porto organizado ou privativo.

Entretanto, o C. TST, através da SDI-1, editou a Orientação Jurisprudencial nº 402, com o seguinte teor:

"ADICIONAL DE RISCO. PORTUÁRIO. TERMINAL PRIVATIVO. ARTS. 14 E 19 DA LEI 4.860, DE 26.11.1995. INDEVIDO. O adicional de risco previsto no artigo 14 da Lei n. 4.860, de 26.11.1995, aplica-se somente aos portuários que trabalham em portos organizados, não podendo ser conferido aos que operam em terminal privativo."

Portanto, o C. TST entende que não é cabível a percepção do adicional de risco aos trabalhadores de terminais privativos, sendo devido somente os adicionais de insalubridade ou periculosidade, quando encontrados os agentes que ensejem a percepção destes.

Por esse motivo, passei a negar o adicional de risco quando se trata de terminal privativo.

Aliás, esse tem sido o entendimento desta 1ª Turma:

(...)

No caso presente, entretanto, entendo não ser o caso de aplicação da OJ acima transcrita.

Com efeito, como disse alhures o douto Procurador Regional, Dr. Levi Scatolin, a referida Orientação Jurisprudencial somente se aplicaria se fosse a hipótese de terminal realmente privado, de atividade exclusiva da Vale, o que não é o caso, já que há locação, terceirização, passando a ser um terminal misto, devendo a empresa arcar com os ônus daí decorrentes.

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

Defendeu, ainda, o douto Procurador, que a OJ, quando se refere a porto privativo, o faz tão-somente em relação àqueles de utilização única, exclusiva. O movimento do porto é que faz a diferença entre o privativo e o dito público. A Vale, em seu porto, presta serviço a terceiros, por meio de locações.

Comungo às inteiras do entendimento supra e acrescento, ainda, que os ditos terminais privativos que assim são administrados, concorrem de forma desleal com os chamados "portos organizados" (públicos).

Ocorre que, em abril de 2019, julgando o incidente de uniformização de jurisprudência IUJ 0000378-35.2015.5.17.00, esta Corte pacificou seu entendimento no sentido de que o adicional de risco portuário não é devido quando o obreiro se ativar em porto privativo.

Segundo a atual jurisprudência deste E. TRT, a verba somente é exigível quando o trabalhador exercer atividades portuárias em portos organizados ou mistos, quais sejam: Porto de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Ubu, Portocel, Terminal VilaVelha/TVV, Companhia Portuária de Vila Velha/CPVV.

O entendimento foi sumulado com a seguinte redação:

SÚMULA Nº 55 DO TRT DA 17ª REGIÃO

"ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO. ARTIGO 14 DA LEI N.º 4.860/1965. TRABALHO EM PORTOS PRIVATIVOS DE USO MISTO. INAPLICABILIDADE.O adicional de risco previsto na Lei n.º 4.860/1965 é devido aos portuários que trabalham em terminais organizados, bem como aos que trabalham em área portuária mista, ou seja, no Porto de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Ubu, Portocel, Terminal VilaVelha/TVV, Companhia Portuária de Vila Velha/CPVV, não sendo extensivo aos trabalhadores que atuam em portos privativos, os quais ficam sujeitos ao regramento celetista no que se refere ao trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade."

Destaco ainda, para elucidar a questão, trecho da fundamentação contida no Acórdão lavrado nos autos do IUJ 0000378-35.2015.5.17.00, publicado em 22/03/2019:

Ainda é objeto de celeuma a extensão do adicional de risco portuário previsto pela Lei n.º 4.860/65, que dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, aos trabalhadores dos portos privados.

Contudo, essa distinção consagrada por alguns Profissionais do Direito se torna irrelevante, no meu sentir, quando se trata de tutelar a saúde e a integridade física daqueles que trabalham nos terminais portuários, submetidos a toda sorte de riscos.

Invoco, para sustentar esse posicionamento, o princípio constitucional da isonomia insculpido no caput do artigo 5º da CR, eis que cabe ao intérprete da lei aplicá-la de maneira igualitária. Essa a razão pela qual a lei deve ser utilizada como instrumento de pacificação social.

Ademais, a Constituição da República elenca, no rol dos direitos assegurados aos trabalhadores urbanos e rurais (incisos XXIII do artigo 7º), o adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, sem fazer qualquer distinção das categorias.

Poder-se-ia argumentar que a orientação emanada do eg. TST, através da OJ SDI-I n.º 402, restringe a percepção do adicional aos trabalhadores que operam em Portos Organizados (públicos), afastando a aplicação do adicional aos que trabalham em Portos Privados

Todavia, os Portos Privados somente funcionam com a autorização ou a concessão da União Federal, na forma autorizada por lei e regulamentada pelo Poder Executivo, operando-se uma delegação de execução serviços. Nessa

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

ordem de ideias, os serviços prestados pelos operadores portuários possuem natureza pública.

Entendo, portanto, que as Operadoras Portuárias figuram no mesmo patamar do Poder Público no que diz respeito à observância das normas de proteção ao trabalhador portuário. Pensar de modo diverso seria considerar que a garantia à saúde do trabalhador, bem tutelado pela Constituição da República, foi assegurada apenas aos trabalhadores dos Portos Públicos.

Ora, o escopo da Carta Constitucional não foi apenas autorizar o trabalho em condições perigosas, mas impor aos empregadores a obrigação de proporcionar aos seus empregados um ambiente de trabalho saudável, atenuando os riscos da atividade empresarial.

Precisa a jurisprudência do TRT da 20ª Região sobre a matéria:

ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO - PORTO ORGANIZADO E TERMINAL PRIVATIVO. O adicional de risco portuário foi criado para remunerar os perigos a que são expostos os trabalhadores, em razão das condições adversas enfrentadas nos terminais portuários, condições essas presentes tanto nos portos organizados como nos terminais privativos, sendo que esta distinção diz respeito à forma de exploração, não às condições de trabalho nem aos direitos dos trabalhadores. A previsão da Lei nº 4860/65 para os portos organizados não tem o condão de excluir os terminais privativos, eis que inexistente à época, cujo funcionamento foi autorizado apenas no ano seguinte, através do Decreto-Lei nº 05/1966. Processo: SE 00165-2006-004-20-00-1. DESEMBARGADOR ELISEU PEREIRA DO NASCIMENTO (Publicada em 13/10/2006).

A interpretação a ser feita do artigo 14 da Lei n.º 4.860/65, quer sob o prisma teleológico, quer sob o prisma ontológico, deve ter como primado o bem jurídico que se busca tutelar, qual seja, a integridade física do trabalhador exposto aos riscos da atividade portuária, não importando a natureza do porto, se público ou privado.

Nesse sentido também já se posicionam a 2ª e a 3ª Turmas deste Regional:

(...)

Ocorre que, esta Relatora está atenta ao fato de que, no caso em apreço esta Corte está diante de uma celeuma a ser dirimida, com vistas a segurança jurídica, questão fundamental à toda jurisdição.

Sendo assim, por responsabilidade institucional, é importante consignar que, não obstante a irrelevância da distinção acerca da natureza do porto, se organizado ou privado, certo é que, dadas as inúmeras peculiaridades do caso, em cada demanda a ser analisada por esta Especializada, há que se observar o local de trabalho do empregado, ou seja, se o Terminal Portuário extrapola ou não sua natureza de porto privado, se realiza movimentação de cargas próprias ou também é utilizado para a movimentação de cargas de terceiros, caracterizando-se como Área Portuária Mista.

Isto porque, se a legislação infraconstitucional cuidou de proteger os trabalhadores que se ativam nos Portos Organizados, por possuir por escopo a movimentação de cargas de terceiros, o mesmo raciocínio deve ser aplicado ao 'porto misto', afastando-se, também por esse fundamento, a aplicação irrestrita da orientação emanada do TST, consubstanciada na OJ 402 da SDI - 1. Esse entendimento já foi adotado por esta Corte no julgamento proferido pelo ilustre Desembargador Cláudio Armando Couce de Menezes, nos autos 0023300-91.2011.5.17.0006:

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

PROCESSO Nº TST-ED-RR - 363-72.2020.5.17.0006

ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO. NATUREZA MISTA DO PORTO. DEVIDO. Meu entendimento sempre foi no sentido de que a simples nomenclatura "porto organizado" ou "porto privativo" não afasta a condição do trabalho exposto a riscos e, desta forma, o adicional de risco portuário seria devido a todos os trabalhadores que laborassem expostos ao risco portuário, independentemente do trabalho ser realizado em área de porto organizado ou privativo. Entretanto, o C. TST, através da SDI-1, editou a Orientação Jurisprudencial nº 402, com o seguinte teor: "ADICIONAL DE RISCO. PORTUÁRIO. TERMINAL PRIVATIVO. ARTS. 14 E 19 DA LEI 4.860, DE 26.11.1995. INDEVIDO.

Na análise presente, entretanto, entendo não ser o caso de aplicação da OJ acima transcrita, já que esta se enquadra apenas em hipóteses de terminais realmente privados, de atividades exclusivas da Vale, o que não é o caso, já que há locação, terceirização, passando a ser um terminal misto, devendo a empresa arcar com os ônus daí decorrentes. Ai (TRT 17ª R., 0023300-91.2011.5.17.0006, Rel. Desembargador Cláudio Armando Couce de Menezes, DEJT 29/06/2012).

Neste contexto, a caracterização do porto como "misto" ganha maior relevância sobretudo considerando a realidade existente nos Portos do Estado do Espírito Santo, realidade esta que diverge daquela encontrada em vários outros Estados. Com efeito, os Portos e Terminais Capixabas abaixo relacionados enquadram-se perfeitamente no que se denomina de "porto misto", senão vejamos:

Portos

O complexo portuário do Espírito Santo - um dos maiores da América Latina - é de suma importância para o desenvolvimento do Estado. É responsável por cerca de 9% do valor exportado e por 5% do valor importado pelo país. No total, movimenta em torno de 45% do PIB Estadual. Sua estrutura permite a movimentação de diversos tipos de carga. É composto pelos seguintes portos:

Porto de Vitória - Administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), movimenta contêineres e carga geralpor meio dos terminais Cais de Vitória, Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), Terminal de Vila Velha (TVV), Capuaba, Peiú, Paul/Codesa e Flexibrás.

Porto de Tubarão - Administrado pela Vale, que é o maior exportador de minério e pelotas de ferro do mundo. Está localizado na ponta de Tubarão, na parte continental do município de Vitória. Além do minério de ferro, movimenta diversas outras cargas, a exemplo de grãos e combustíveis.

Porto de Praia Mole - Constituído pelo Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS), operado pelo consórcio ArcelorMittal Tubarão, Usiminas e Gerdau Açominas, é responsável por 50% das exportações brasileiras de produtos siderúrgicos e pelo Terminal de Carvão, operado pela Vale, que é responsável pela importação de carvão que atende a essas usinas siderúrgicas.

Porto de Ubu - Localizado no município de Anchieta, Sul do Estado, é um terminal operado pela Samarco Mineração. Foi construído para escoar a produção de pelotas de minério de ferro e também movimenta cargas diversas para consumo da empresa e de terceiros.

Portocel - Localizado ao Norte do Espírito Santo, no município de Aracruz, atende às unidades da Fibria, Veracel, Bahia Sul/Suzano e Cenibra. Maior porto brasileiro especializado no embarque de celulose, é considerado um dos mais eficientes do mundo. Com três berços em operação e capacidade anual para 7,5 milhões de toneladas, responde por 70% das exportações de celulose do Brasil.

Terminal Vila Velha (TVV) - Único terminal especializado em contêineres no Espírito Santo, é operado pela Vale, por meio da Log-In Internacional e Logística.

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

> É uma excelente alternativa para operações de importação e exportação de contêineres e carga geral, destacando-se como um dos mais produtivos terminais brasileiros nesse segmento.
> Companhia Portuária de Vila Velha - CPVV - Controlado e operado pelo Grupo Coimex, atende às operações offshorede exploração e produção de petróleo no Espírito Santo. Está localizado em Vila Velha e tem registrado significativo volume de atracações e de serviços prestados às grandes corporações do setor de petróleo. (informação extraída do site: http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx)
> Fixadas as premissas, esta Relatora, divergindo parcialmente do texto formulado pela Comissão, apresentou a seguinte proposta de Súmula, incluindo os termos em destaque que se referem a pequena omissão (preposição "em") e para contemplar as áreas portuárias mistas:
> ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO. ARTIGO 14 DA LEI N.º 4.860/1965. TRABALHO EM PORTOS PRIVATIVOS DE USO MISTO. INAPLICABILIDADE. O adicional de risco previsto na Lei n.º 4.860/1965 é devido aos portuários que trabalham em terminais organizados, bem como aos que trabalham em área portuária mista, ou seja, no Porto de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Ubu, Portocel, Terminal Vila Velha/TVV, Companhia Portuária de Vila Velha/CPVV, não sendo extensivo aos trabalhadores que atuam em portos privativos, os quais ficam sujeitos ao regramento celetista no que se refere ao trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade.
> Após amplo debate, a d. maioria da eg. Corte aprovou a edição da Súmula n.º 55, nos termos do voto desta Relatora, com a seguinte redação:
> ADICIONAL DE RISCO PORTUÁRIO. ARTIGO 14 DA LEI N.º 4.860/1965. TRABALHO EM PORTOS PRIVATIVOS DE USO MISTO. INAPLICABILIDADE. O adicional de risco previsto na Lei n.º 4.860/1965 é devido aos portuários que trabalham em terminais organizados, bem como aos que trabalham em área portuária mista, ou seja, no Porto de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Ubu, Portocel, Terminal Vila Velha/TVV, Companhia Portuária de Vila Velha/CPVV, não sendo extensivo aos trabalhadores que atuam em portos privativos, os quais ficam sujeitos ao regramento celetista no que se refere ao trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade.
> Assim, na hipótese dos autos, como o reclamante trabalhava em área de porto misto (Porto de Tubarão), é devido o adicional pleiteado.
> Assim sendo, dou provimento ao recurso para condenar a Ré ao pagamento do adicional de risco portuário, na forma como pleiteado na petição inicial."

Como se observa, o Tribunal Regional condenou a Reclamada ao pagamento do chamado adicional de risco. Entendeu que "o adicional de risco previsto na Lei n.º 4.860/1965 é devido aos portuários que trabalham em terminais organizados, bem como aos que trabalham em área portuária mista, ou seja, no Porto de Vitória, Porto de Tubarão, Porto de Praia Mole, Porto de Ubu, Portocel, Terminal Vila Velha/TVV, Companhia Portuária de Vila Velha/CPVV, não sendo extensivo aos trabalhadores que atuam em portos privativos, os quais ficam sujeitos ao regramento celetista no que se refere ao trabalho em condições de insalubridade ou periculosidade".

O Supremo Tribunal Federal, quando do julgamento do Tema 222 da Repercussão Geral, negou provimento ao RE 597124/PR interposto pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra do Serviço Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina – PGMO/PR, mediante acórdão assim ementado:

PROCESSO Nº TST-ED-RR - 363-72.2020.5.17.0006

RECURSO EXTRAORDINÁRIO. TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. ADICIONAL DE RISCOS. ISONOMIA CONSTITUCIONAL EXPRESSA. ARTIGO 7°, XXXIV, CRFB.

1. A regulação da atividade portuária por meio de legislação específica ocorreu para garantir aos trabalhadores que prestam serviços nas instalações portuárias direitos inerentes ao exercício das atividades que lhe são notoriamente peculiares.

2. O fato de os trabalhadores portuários avulsos sujeitarem-se a um regime de exploração diferenciado daqueles trabalhadores portuários com vínculo permanente não autoriza tratamento diferenciado entre eles, pois há norma constitucional explícita e específica de igualdade de direitos, de modo que, uma vez implementadas as condições legais específicas, ao trabalhador portuário avulso também é devido o adicional de riscos, previsto no art. 14 da Lei 4.860/1965, por imposição constitucional expressa.

3. Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos também é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso, considerando o disposto no artigo 7°, XXXIV, da Constituição da República.

4. Recurso Extraordinário a que se nega provimento. (RE 597124, Relator Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 03/06/2020, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-256 DIVULG 22-10-2020 PUBLIC 23-10-2020)

Na tese fixada no Tema 222 da Repercussão Geral é possível constatar que são dois os pressupostos para o pagamento do adicional de risco ao trabalhador portuário avulso: (a) existência de outro trabalhador com vínculo permanente recebendo o adicional em comento; e (b) que exerça as mesmas funções e nas mesmas condições do trabalhador avulso. Por evidente, se não há empregado com vínculo permanente recebendo o adicional de riscos, não há paradigma com o qual confrontar eventual desigualdade.

No mesmo sentido, cito o seguinte julgado:

(...)

Na presente hipótese, não consta do acórdão regional nenhuma menção à existência de empregados permanentes, que recebem adicional de risco e exercem atividades coincidentes com as do Autor.

Vale observar que, no caso dos autos, o reclamante foi contratado na função de Técnico em Eletroeletrônica e, segundo o acórdão regional, realizando "manutenção corretiva e preventiva em máquinas e equipamentos", não pertencendo, pois, à categoria de trabalhador avulso ou mesmo naquelas situações que a lei dos portos qualifica o trabalhador portuário avulso, tais como, estivadores, conferentes e consertadores de carga e descarga, vigias portuários, arrumadores.

Anote-se, ainda, que, por certo, não se cuida aqui de um trabalhador avulso, pois o Reclamante foi contratado, com registro na sua CTPS, no período de 2010 a 2018, o que não atende aos requisitos necessários para o recebimento do adicional de risco previsto no art. 14 da Lei nº 4.860/65.

Assim, a decisão regional em que se condenou a Reclamada ao pagamento do adicional em comento, sem a demonstração dos requisitos necessários para o recebimento do adicional de risco previsto no art. 14 da Lei nº 4.860/65, nos termos fixados no julgamento do Tema 222 pelo STF, viola o art. 5°, II, da CF/88.

Ante o exposto, reconheço a existência de transcendência política da causa e conheço do recurso de revista.

2. MÉRITO

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

> 2.1. ADICIONAL DE RISCO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO COM VÍNCULO PERMANENTE. POSSIBILIDADE DE EXTENSÃO AOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS. ISONOMIA. TEMA 222 DA TABELA DE REPERCUSSÃO GERAL DO STF
>
> Em razão do conhecimento do recurso de revista, por violação do art. 5º, II, da CF/88, seu provimento é medida que se impõe para afastar a condenação da Reclamada ao pagamento do adicional de risco.

Do teor do acórdão recorrido, verifica-se que esta c. Corte, ao invocar o julgamento pelo STF do Tema 222 do ementário de repercussão geral, manteve o entendimento de que o reclamante, trabalhador portuário avulso, não possuía direito ao adicional de risco, haja vista a delimitação fática no sentido de não constar do acórdão regional nenhuma menção à existência de empregados permanentes que recebiam adicional de risco ou exerciam atividades coincidentes com as do reclamante.

Com efeito, o Supremo Tribunal Federal reconheceu a existência de repercussão geral na questão referente à "Extensão do adicional de risco portuário ao trabalhador portuário avulso" (**Tema 222** – RE 597124), fixando tese no sentido de que "*Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de risco é devido, **nos mesmos termos**, ao trabalhador portuário avulso*." (transito em julgado em 17/02/2023).

Transcreve-se, nesse sentido, a respectiva ementa:

> EMENTA: RECURSO EXTRAORDINÁRIO. TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO. ADICIONAL DE RISCOS. ISONOMIA CONSTITUCIONAL EXPRESSA. ARTIGO 7°, XXXIV, CRFB. 1. A regulação da atividade portuária por meio de legislação específica ocorreu para garantir aos trabalhadores que prestam serviços nas instalações portuárias direitos inerentes ao exercício das atividades que lhe são notoriamente peculiares. 2. O fato de os trabalhadores portuários avulsos sujeitarem-se a um regime de exploração diferenciado daqueles trabalhadores portuários com vínculo permanente não autoriza tratamento diferenciado entre eles, pois há norma constitucional explícita e específica de igualdade de direitos, de modo que, uma vez implementadas as condições legais específicas, ao trabalhador portuário avulso também é devido o adicional de riscos, previsto no art. 14 da Lei 4.860/1965, por imposição constitucional expressa. 3. **Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de riscos também é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso, considerando o disposto no artigo 7°, XXXIV, da Constituição da República.** 4. Recurso Extraordinário a que se nega provimento. (RE 597124, Relator(a): EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 03/06/2020, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-256 DIVULG 22-10-2020 PUBLIC 23-10-2020)

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.

Da leitura do excerto transcrito, é possível constatar que o adicional de risco é devido ao trabalhador portuário avulso quando houver também o seu pagamento ao trabalhador com vínculo permanente que labore nas mesmas condições. Nesse mesmo sentido, ao invocar o princípio da isonomia, o relator na Suprema Corte registra, em seu voto, que a norma constitucional tem "*nítido caráter protetivo da igualdade material entre as categorias de trabalhadores com vínculo e os avulsos, de forma que **se** o adicional de riscos é devido ao trabalhador portuário com vínculo, seja ele servidor ou empregado, também deve ser devido ao trabalhador portuário avulso que esteja laborando nas mesmas condições*".

No caso em exame, no entanto, o acórdão recorrido **não contraria a tese de repercussão geral** fixada no aludido *leading case*, mas, ao contrário, se mostra em conformidade, haja vista não ter restado demonstrado o percebimento do adicional de risco por trabalhador com vínculo permanente nas mesmas condições do reclamante, sendo, pois, imperativa a inadmissibilidade do presente recurso extraordinário, à luz do que dispõe o **art. 1.030, I, "a", do CPC**.

Desse contexto, **nego seguimento** ao recurso extraordinário e determino a baixa dos autos à origem depois do transcurso *in albis* do prazo recursal.

Publique-se.

Brasília, 22 de março de 2024.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)

ALOYSIO CORRÊA DA VEIGA

Ministro Vice-Presidente do TST

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico http://www.tst.jus.br/validador sob código 1005A25AFE966051C7.