ISSN:2594-6153

O Trabalho Portuário Avulso e o Direito ao Adicional de Risco - Aplicação do Tema 222 do STF

Gabrielle Souza Prezado do Nascimento

[1]Universidade Santa Cecília (UNISANTA), Santos-SP, Brasil

E-mail: gabrielleprezado@gmail.com

Resumo: O trabalho portuário é uma atividade crucial no Comércio Internacional, envolvendo operações complexas de carga e descarga, armazenamento e movimentação de mercadorias. Nesse contexto, a criação do adicional de risco portuário pela Lei n° 4.860/1965 surge como um mecanismo de compensação aos trabalhadores que operavam em um ambiente de trabalho desafiador e muitas vezes perigoso. Entretanto, a aplicação do direito ao adicional de risco varia de acordo com critérios específicos, sendo que ao longo do presente artigo será analisado a aplicabilidade do Tema 222 do STF que trata de forma taxativa o direito ao referido adicional aos trabalhadores portuários avulsos.
Palavras-chave: Adicional De Risco; Terminais; Regulamentação; Trabalho Portuário Avulso.

Port Labor and the Right to Hazard Compensation – An Analysis Based on Brazilian Supreme Federal Court (STF) Topic 222

Abstract: Port labor constitutes a fundamental activity within the scope of international trade, encompassing complex operations such as loading and unloading, storage, and the handling of goods. Within this framework, the establishment of the port hazard allowance by Law 4.860/1965 functions as a compensatory mechanism for workers exposed to adverse and potentially hazardous working conditions. Notwithstanding its relevance, the entitlement to said allowance is subject to specific legal criteria. This article examines the applicability of Brazilian Supreme Federal Court (STF) Topic 222, which provides a restrictive interpretation regarding the recognition of this right for port workers.
Keywords: Risk Additional; Port Terminals; Port Regulations; Port Labor.

Introdução

O trabalho portuário é uma atividade fundamental para o comércio internacional, envolvendo operações complexas de carga e descarga de navios, armazenamento de mercadorias e outras atividades essenciais para a plena eficiência da Operação Portuária.

Antes da regulamentação adequada, o trabalho portuário era marcado por condições precárias, informalidade, jornadas exaustivas, falta de segurança, entre outros fatores que marcava a categoria de trabalhadores que os realizavam. A Lei n° 4.860/1965 trouxe mudanças significativas no que tange a compensação das circunstâncias decorrentes da execução do trabalho portuário, incluindo a criação do adicional de risco. Esse adicional, definido no artigo

14 da referida Lei, consiste em uma compensação de 40% sobre o salário-hora ordinário para remunerar os riscos de insalubridade e periculosidade inerentes ao trabalho portuário.

Em que pese o propósito compensatório do referido adicional, este não é devido a todo e qualquer trabalhador do Porto. O direito ao adicional de risco portuário é estendido aos trabalhadores dos portos organizados que executam tarefas relacionadas à operação portuária. A questão da extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos é o objeto da controvérsia aqui tratada.

Os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA), que são uma categoria específica de trabalhadores no setor portuário, desempenham diversas atividades relacionadas à movimentação de cargas e serviços portuários, como capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações, conforme define a Lei 12.815/2013.

Devido à natureza intrinsecamente arriscada da atividade portuária, mais precisamente em razão da peculiaridade do exercício das funções, o adicional de risco foi criado como uma compensação adicional garantida aos trabalhadores portuários, o que torna importante frisar que embora com finalidades similares, não se confundem com trabalhadores portuários avulsos.

Desta forma, para compreender completamente a questão do adicional de risco portuário, além de entendermos a diferença entre trabalhador portuário e trabalhador portuário avulso, é necessário entender a distinção entre “porto organizado” e “porto privado”. Essas duas modalidades de exploração das instalações portuárias têm implicações significativas na aplicação do direito ao adicional de risco.

Igualmente relevante é o exame do julgamento do Supremo Tribunal Federal (Tema 222), que trouxe importantes implicações no que tange a aplicação do direito ao adicional de risco para os trabalhadores portuários avulsos, que outrora era objeto de controvérsias e devido a diferentes interpretações da aplicabilidade da Lei, ocasionava a insegurança jurídica relativa ao tema.

Objetivo

O presente estudo tem como objetivo tratar sobre a extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos, abordando sobre a regulamentação e aplicação da legislação vigente.

Material e Métodos

Para o presente estudo fora utilizado o método técnico jurídico de interpretação dos textos e fontes do Direito, bem como suas aplicações. Além disso, fora realizado a pesquisa jurisprudencial acerca do tema, com o objetivo de discorrer sobre aplicabilidade e interpretação da legislação no que tange ao tópico, que é objeto de demandas judiciais trabalhistas.

Discussão

Da Lei Nº 4.860/1965 e a criação do Adicional De Risco Portuário:

A Lei 4.860/65, também conhecida como Lei do Trabalho Portuário, foi promulgada em 1965 e representou um marco na regulamentação do trabalho nos portos brasileiros. A Lei trouxe mudanças significativas na proteção dos direitos dos trabalhadores portuários e na melhoria das condições de trabalho nos portos do país ao estabelecer normas e regulamentações para o trabalho nos portos brasileiros. Ela definiu direitos e deveres dos trabalhadores e empregadores, estabeleceu jornadas de trabalho adequadas, criou um sistema de registro e controle de trabalhadores portuários, estabeleceu padrões de segurança, entre outras inovações e melhorias para o setor à época.

A referida Lei também criou o adicional de risco portuário, que consiste em uma parcela adicional de remuneração paga aos trabalhadores portuários para compensar os riscos inerentes ao seu trabalho. O propósito principal do adicional de risco portuário era compensar os trabalhadores pelos riscos relativos à insalubridade e periculosidade, decorrentes do ambiente de trabalho em que operavam à época.

O adicional de risco é definido pelo artigo 14 da Lei nº 4.860/1965, *in verbis*:

> *"Art 14. A fim de remunerar os riscos relativos à insalubridade, periculosidade e outros porventura existentes, fica instituído o "adicional de riscos" de 40% (quarenta por cento) que incidirá sôbre o valor do salário-hora ordinário do período diurno e substituirá todos aqueles que, com sentido ou caráter idêntico, vinham sendo pagos."*

O objeto de controvérsia está na aplicabilidade do texto legal, que em que pese em seu artigo 19 preveja que as normas ali contidas sejam destinadas aos servidores ou empregados pertencentes às administrações dos Portos organizados, existente a interpretação da aplicação do direito ao adicional de risco portuário aos trabalhadores dos portos organizados que executam tarefas diretamente relacionadas à operação portuária.

Por outro lado, a aplicação do referido adicional aos trabalhadores portuários avulsos virou tema de judicialização em massa, se tornando objeto de decisões judiciais que muitas

conflitantes, geravam como consequência a insegurança jurídica devido a pluralidade de decisões.

Resultados

O Tema 222 do STF e a aplicabilidade do Adicional e Risco aos Trabalhadores Portuários Avulsos

Dada a discussão do tema, o Tribunal Superior do Trabalho, através da OJ 402 da SDI1 manifestou-se no sentido da aplicabilidade do adicional de risco unicamente aos portuários que trabalham em portos organizados, não sendo devido aos que operam em terminais privativos e outras áreas fora do porto organizado (artigo 8º da Lei 4.860/65).

Entretanto, pairou controvérsia referente à extensão do adicional de risco portuário ao trabalhador portuário avulso, razão pela qual o Tema tem repercussão geral reconhecida no Supremo Tribunal Federal (RE 597.124 - Tema 222).

Em julgamento realizado no dia 3 de abril de 2024, o Supremo Tribunal Federal decidiu, por maioria, que o adicional de risco previsto no artigo 14 da Lei nº 4.860/1965 também é devido aos trabalhadores portuários avulsos que desempenham suas atividades em condições idênticas às dos empregados permanentes.

A discussão teve origem no Recurso Extraordinário nº 597.124, interposto pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra do Serviço Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina (OGMO-PR), contra decisão do Tribunal Superior do Trabalho que havia reconhecido o direito ao adicional para os trabalhadores avulsos. O relator, ministro Edson Fachin, sustentou que a Constituição Federal, em seu artigo 7º, inciso XXXIV, assegura igualdade de direitos entre trabalhadores com vínculo permanente e os avulsos, sendo incabível qualquer distinção quanto à percepção do adicional de risco.

A tese de repercussão geral fixada pelo STF foi a seguinte

> *"Sempre que for pago ao trabalhador com vínculo permanente, o adicional de risco é devido, nos mesmos termos, ao trabalhador portuário avulso."*

Conforme demonstrado anteriormente, o pagamento do adicional de risco encontra respaldo no artigo 14, da Lei 4.860/65 e, nos termos do artigo 19, será devido apenas e tão somente aos trabalhadores da administração portuária.

Diante de tal fato, emerge incontroverso, que o adicional de risco é devido apenas aos empregados com vínculo empregatício perante a administração portuária, ao passo em que os empregados dos operadores portuários, aqueles com vínculos celetistas, e os trabalhadores avulsos não foram abarcados pela legislação em epígrafe.

Dessa forma, evidente que o Tema 222 aborda o adicional de risco de forma taxativa, vez que evidencia cristalinamente que o direito ao adicional de risco ao trabalhador avulso somente se estabelece mediante uma relação de equiparação, ou seja, ante a presença de um paradigma vinculado trabalhando na mesma atividade e nas mesmas condições, pressupondo, pois, como condição imprescindível a demonstração da existência de tal relação paradigmática com o trabalhador com vínculo permanente no âmbito da administração portuária.

Conclusões

A controvérsia quanto à extensão do referido adicional aos trabalhadores portuários avulsos revela, não apenas a complexidade da aplicação da norma, mas também a lacuna interpretativa que perdurou por décadas, fomentando intensa judicialização e comprometendo a segurança jurídica no setor. A decisão do Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 222 pacificou o entendimento de que, sempre que houver identidade de funções e condições de trabalho entre trabalhadores com vínculo permanente e trabalhadores avulsos, o adicional de risco deve ser estendido a estes últimos, com fundamento na isonomia constitucional prevista no artigo 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal. Contudo, a própria tese fixada impõe um critério restritivo para a aplicação do adicional aos avulsos, exigindo a comprovação da similitude fática com paradigma detentor de vínculo empregatício junto à administração portuária. Assim, a decisão não confere um direito automático e irrestrito aos trabalhadores avulsos, mas condiciona seu reconhecimento à presença de elementos concretos de equiparação funcional. Diante disso, conclui-se que o Tema 222 do STF, embora reconheça a possibilidade de extensão do adicional de risco aos trabalhadores portuários avulsos, adota uma interpretação taxativa e condicionada. Tal entendimento preserva o equilíbrio entre os direitos trabalhistas e a segurança jurídica, ao mesmo tempo em que reafirma a importância da análise casuística e da demonstração objetiva das condições de trabalho como pressuposto para a concessão do adicional de risco. Portanto, a mera condição de trabalhador portuário avulso não implica diretamente no direito ao recebimento do adicional de risco portuário.

Referências

1. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituiçao.htm>. Acesso em: 9 jun. 2025.
2. BRASIL. **Lei n. 13.467**, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n º 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm>. Acesso em: 9 jun. 2025.
3. BRASIL. Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965. Dispõe sobre o trabalho do trabalhador avulso nos portos organizados. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 26 nov. 1965. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l4860.htm. Acesso em: 9 jun. 2025.
4. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST). Portuário avulso não receberá adicional de risco. [s.d.]. Disponível em: https://www.tst.jus.br/-/portu%C3%A1rio-avulso-n%C3%A3o-receber%C3%A1-adicional-de-risco%C2%A0. Acesso em: 25 jun. 2025.
5. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). Tema 222 - Repercussão Geral. Recurso Extraordinário nº 597.124. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=2661702&numeroProcesso=597124&classeProcesso=RE&numeroTema=222. Acesso em: 9 jun. 2025.
6. Araujo Pinto, Cristiano Paixão & FLEURY, Ronaldo Curado. “A modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil”, Porto Alegre: Síntese, 2004.
7. De Castro Junior, Osvaldo Agripino. **Direito Portuário e a Nova Regulamentação**. ed.2. São Paulo: Aduaneiras, 2019.
8. Ministério do Trabalho e Emprego – MTE. “Manual do trabalho portuário e ementário”, Brasília: MTE, SIT, 2001.