

Usar a Recomendação (Nº200) da OIT sobre a infecção VIH e SIDA e o mundo do trabalho e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre VIH/SIDA e o mundo do trabalho



Orientações para o setor dos transportes



Usar a Recomendação (Nº200) da OIT sobre a infecção VIH e SIDA e o mundo do trabalho e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre o VIH/SIDA e o mundo do trabalho

Orientações para o Setor dos Transportes

Programa de Atividades Setoriais

Programa da OIT sobre VIH e SIDA
e o Mundo do Trabalho

Genebra, dezembro 2005

Usar a Recomendação (Nº200) da OIT sobre a infecção VIH e SIDA e o mundo do trabalho e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre o VIH/SIDA e o mundo do trabalho

Orientações para o Setor dos Transportes

Programa de Atividades Setoriais

Programa da OIT sobre VIH e SIDA
e o Mundo do Trabalho

Genebra, dezembro 2005

Copyright © Organização Internacional do Trabalho 2005

Copyright da edição em língua portuguesa © FECTTRANS – Federação de Sindicatos dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviários 2012

Traduzido e publicado mediante autorização

As publicações do *Bureau* Internacional do Trabalho gozam da proteção dos direitos de autor em virtude do Protocolo 2 anexo à Convenção Universal sobre Direito de Autor. No entanto, breves extratos dessas publicações podem ser reproduzidos sem autorização, desde que mencionada a fonte. Os pedidos para obtenção dos direitos de reprodução ou tradução devem ser dirigidos ao Serviço de Publicações da OIT (Rights and Permissions), International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland, ou por email: pubdroit@ilo.org. Os pedidos de autorização serão sempre bem vindos.

As bibliotecas, instituições e outros utilizadores registados poderão reproduzir cópias de acordo com as licenças obtidas para esse efeito. Por favor consulte o sítio www.ifrro.org para conhecer a entidade reguladora no seu país.

Usar a Recomendação (Nº200) da OIT sobre a infeção VIH e SIDA e o mundo do trabalho e a Colectânea de Diretivas Práticas sobre o VIH/SIDA e o mundo do trabalho. Orientações para o Setor dos Transportes

ISBN: 978-989-98226-4-1

Também disponível em Inglês: Using the ILO Code of Practice on HIV/AIDS and the world of work, Guidelines for the transport sector, Geneva, 2005, Copyright © International Labour Organisation (ISBN: ISBN 92-2-118100-6), Versão digital: ISBN 92-2-118101-4

Tradução: Anabela Vogado

Revisão: Fernando Maurício

Esta versão foi atualizada em 2012 para a edição portuguesa pelo Programa da OIT sobre VIH/SIDA e o Mundo do Trabalho (ILO/AIDS)

As designações constantes das publicações da OIT, que estão em conformidade com as normas das Nações Unidas, bem como a forma sob a qual figuram nas obras, não reflectem necessariamente o ponto de vista da Organização Internacional do Trabalho, relativamente à condição jurídica de qualquer país, área ou território ou respectivas autoridades, ou ainda relativamente à delimitação das respectivas fronteiras.

As opiniões expressas em estudos, artigos e outros documentos são da exclusiva responsabilidade dos seus autores, e a publicação dos mesmos não vincula a Organização Internacional do Trabalho às opiniões neles expressas. A referência a nomes de empresas e produtos comerciais e a processos ou a sua omissão não implica da parte da Organização Internacional do Trabalho qualquer apreciação favorável ou desfavorável.

Informação adicional sobre as publicações do BIT pode ser obtida directamente de ILO Publications, International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland. Poderá, se o desejar, pedir através da mesma morada, ou do email pubvente@ilo.org, Catálogos ou listas de novas publicações, sem custos.

Impresso em Portugal

Agradecimentos

Esta publicação é uma produção conjunta da *ILO/AIDS* e do Departamento de Atividades Setoriais. Agradecemos ao Sr. Stirling Smith pelo trabalho que teve para produzir, rever a primeira edição e testá-la na África do Sul.

Nota

Estas orientações representam um trabalho em desenvolvimento – esperamos que possam ser úteis na sua forma atual, mas na sequência da sua utilização e testagem em vários países, continuaremos a revê-las. A vossa opinião é desejável e bem-vinda.

Introdução	3
I. O VIH e da SIDA: um assunto para o setor dos transportes	4
O impacto do VIH e da Sida	4
<i>Trabalhadores dos transportes</i>	4
<i>Empresas de Transportes</i>	4
<i>A Economia</i>	5
Quais são os riscos para os trabalhadores dos transportes?	5
<i>Corredores de transporte, pontos nodais e centros de atividade</i>	6
<i>Construção relacionada com os transportes</i>	6
<i>Os perigos da estigmatização</i>	6
II. Agir no setor dos transportes	7
O Enquadramento legal e político: uma estratégia integrada	7
<i>Instrumentos internacionais e linhas de orientação</i>	7
<i>Políticas nacionais e sub-regionais</i>	8
Ação no local de trabalho e na comunidade	9
<i>Criar confiança: Colaboração empregador/trabalhador</i>	9
<i>Proteger os direitos humanos</i>	10
<i>Melhorar as condições de trabalho</i>	10
<i>Prevenir através da Informação e educação</i>	11
<i>Aconselhamento e teste voluntários</i>	11
<i>Tratamento, assistência e apoio</i>	12
III. Como é que OIT a pode ajudar o setor dos transportes a desenvolver políticas e programas sobre o VIH e a Sida?	15
O enquadramento legal e político: uma estratégia integrada	16
Ação no local de trabalho e na comunidade	16
<i>Encorajar a discussão aberta</i>	16
<i>Proteger os direitos humanos</i>	16
<i>Melhorar as condições de trabalho</i>	17
<i>Prevenir através da informação e educação</i>	17
<i>Aconselhamento e teste voluntários</i>	17
<i>Tratamento, assistência e apoio</i>	17
Anexos	18
1. Outras fontes de informação	19
2. Uma política sobre VIH e SIDA no local de trabalho: o que deve abranger	21
3. Síntese das Recomendações de um Relatório para o Projeto da ILO/AIDS sobre Prevenção do VIH e da SIDA no setor dos Transportes nos países da África Austral: uma avaliação sumária dos regulamentos e formalidades transfronteiriços	21
4. Código da Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF) sobre VIH e SIDA	22
5. Organizações Patronais no setor dos Transportes	23
6. Exemplos de Projetos de VIH e SIDA com uma componente relacionada com os transportes	26

O Preâmbulo da Recomendação (N.º 200) relativa ao VIH e à SIDA e o mundo do trabalho, de 2010 refere “o importante papel desempenhado pelo local de trabalho no que diz respeito à informação, sobre o acesso à prevenção, tratamento, assistência e apoio na resposta nacional ao VIH e à Sida”.

Em 2000, quando a OIT estabeleceu um programa sobre o VIH e a SIDA, o Diretor-Geral referiu o VIH/SIDA como “um assunto do local de trabalho e um desafio do desenvolvimento”. Este ponto é sublinhado no primeiro princípio da Coletânea das Diretivas Práticas da OIT sobre VIH e SIDA e o mundo do trabalho: “O VIH e a SIDA são um assunto do local de trabalho... não só porque afeta a força de trabalho, como também porque o local de trabalho ... tem um papel a desempenhar na luta mais ampla para limitar a propagação e os efeitos da epidemia.”

A OIT reconhece que “o local de trabalho” não é uma ideia simples: abrange muitas situações, do informal – uma pequena oficina, uma tenda de mercado, trabalho feito em casa – ao formal – um escritório do governo, uma fábrica, um hotel. Da mesma forma, a força de trabalho pode ser uma família ou consistir em milhares de trabalhadores em fábricas por todo o mundo. A natureza diferente do trabalho em diferentes setores significa que as condições de trabalho e as necessidades de diferentes forças de trabalho variam significativamente.

Ao mesmo tempo, os locais de trabalho têm pontos em comum, incluindo o interesse comum em reconhecer e responder à ameaça do VIH. A partir do sucesso da implementação da Coletânea das Diretivas Práticas de 2001, a OIT decidiu, em março de 2007, que era necessário adotar um novo instrumento internacional do trabalho sobre o VIH e a Sida e o mundo do trabalho. As razões para tal decisão foram: a necessidade de aumentar a atenção dada à ação do mundo do trabalho aos níveis nacional e internacional; promover uma ação concertada entre os atores chave a nível nacional e internacional relacionados com o VIH e a SIDA e, levar em consideração os desenvolvimentos científicos no campo do VIH, em particular o acesso ao tratamento antiretroviral. O âmbito de aplicação da Recomendação (N.º

200) é muito amplo. O parágrafo 2 torna claro que a Recomendação se aplica a todas as mulheres e homens, independentemente do tipo ou regime de trabalho ou do local onde exercem a sua atividade. Isto inclui os setores privado e público e a economia formal e informal. Inclui as pessoas que procuram trabalho e os candidatos a emprego, em formação, em estágio, aprendizagem, em voluntariado, afastados ou suspensos das suas funções, assim como as forças armadas e militarizadas.

Para complementar esta Coletânea e a Recomendação (N.º 200), apoiar a sua implementação e reconhecer as diferentes situações, necessidades e interesses dos seus parceiros sociais, a *ILO/AIDS* tem trabalhado com outros departamentos da OIT, muito particularmente com o *Bureau* para atividades dos empregadores e com o *Bureau* para as atividades dos trabalhadores e com o Departamento das atividades setoriais, para produzir orientações mais dirigidas. Estas orientações usam a Coletânea das Diretivas Práticas sobre VIH/SIDA e os materiais de formação que a acompanham como enquadramento geral, mas mostram como podem ser aplicados em diferentes situações.

As presentes orientações para o setor dos transportes destacam em primeiro lugar (na Secção I) alguns dos problemas específicos que o setor enfrenta – a ênfase é no transporte rodoviário mas também é dada atenção a outros setores dos transportes. Em seguida, apresenta-se uma panorâmica sobre iniciativas que foram realizadas, primeiro a nível legislativo e de políticas e depois no local de trabalho, para responder aos riscos comportamentais e laborais associados ao setor dos transportes. A Secção II apresenta exemplos de ação e orientação, baseados nas lições retiradas. A secção final conduz o/a leitor/a através da Coletânea das Diretivas Práticas e de um manual de formação e mostra onde os operadores e autoridades do setor dos transportes podem encontrar disposições relevantes, explicações e conselhos para ajudar a desenvolver e implementar programas sobre VIH e SIDA. Nos Anexos 1-3 são apresentados alguns textos de apoio, enquanto o Anexo 4 elenca as organizações de empregadores e o Anexo 5 apresenta exemplos de projetos sobre VIH e SIDA.

I. O VIH e a SIDA: um assunto para o setor do transporte

Não pode haver uma interrupção ou um afrouxamento na luta contra o VIH e a SIDA. Todos os motoristas de camião, motoristas de táxi, operador de autocarro, viajante habitual, passageiro, piloto, hospedeiro aéreo e marítimos podem ser parte do problema ou tornar-se parte da solução...A nossa rede de transporte oferece-nos uma arma potente nesta batalha. Ela move milhões de pessoas todos os dias, tanto dentro como através das nossas fronteiras. Estes movimentos podem continuar a alargar a propagação do VIH e da SIDA ou tornar-se um poderoso canal para a disseminação da informação, conhecimento e compreensão, de que depende a prevenção eficaz.

Abdulah M. Omar

Ministro dos Transportes da África do Sul, novembro 2001

O Impacto do VIH e da SIDA

O VIH e a SIDA tem um triplo impacto no setor dos transportes. Afeta:

- ▶ Trabalhadores dos transportes, suas famílias e comunidades
- ▶ As respetivas empresas
- ▶ A economia como um todo.

Além disso, à medida que o transporte melhora e as pessoas se movem mais livremente, esta mesma mobilidade torna-se um fator de transmissão. O desenvolvimento aumenta a mobilidade humana e ainda não ocorreu um desenvolvimento sustentável sem mobilidade massiva, tanto interna como externamente.

Num estudo sobre mobilidade e a transmissão do VIH no Sudeste Asiático, o PNUD destaca três pontos críticos que ligam, simultaneamente, a migração de longa duração e a mobilidade de curta duração, incluindo nos transportes:

- ▶ Primeiro, não é tanto a migração que é importante, mas o comportamento dos migrantes.
- ▶ Segundo, as pessoas que se podem envolver em comportamentos de alto risco incluem grupos normalmente não classificados como “migrantes”. Turistas e outros viajantes de curta duração, dentro da região, são muitas vezes esquecidos na análise.
- ▶ Terceiro, migrando ou melhor dizendo, movendo-se, os indivíduos são empurrados para situações de alto risco, das quais podem não ter experiência nos seus ambientes de sua casa.

Trabalhadores dos Transportes

Alguns grupos de trabalhadores estão em particular risco de infeção por VIH, dada a natureza e condições do seu trabalho. Em algumas situações, os trabalhadores dos transportes, são esse grupo – quer trabalhem em rotas terrestres (rodovia ou ferrovia), marítimas ou aéreas. Num número de países Africanos e alguns Asiáticos, a prevalência de VIH é mais alta entre os trabalhadores dos transportes do que na população em geral, sobretudo entre os motoristas de longo curso em alguns dos principais corredores de transporte. Ao longo de uma determinada rota no Sul da Índia, por exemplo, um inquérito recente revelou que 1 por cento dos motoristas viviam com o VIH, enquanto a prevalência nacional é abaixo de 1 por cento (estatísticas citadas pelo Secretário-Geral das Nações Unidas num encontro de alto nível sobre VIH e SIDA, na Assembleia Geral das Nações Unidas, junho de 2005). Isto tem implicações para as famílias dos trabalhadores dos transportes e para a comunidade em geral.

O custo humano do VIH e da SIDA é o custo mais importante da doença. O tratamento antiretroviral pode garantir que os trabalhadores podem ter uma vida longa e saudável mas ainda não está acessível para todos aqueles que dele precisam.

Empresas de Transportes

As empresas de transporte estão em risco por causa do impacto na sua força de trabalho. Os custos das faltas e da doença e a perda de empregados qualificados e experientes, ameaçam os resultados e os lucros. Outros custos potenciais para as empresas incluem benefícios de saúde, prémios de seguros e até repatriamento de trabalhadores que adoecem enquanto estão no exterior. Um estudo numa empresa de transporte do Zimbabué descobriu que os custos totais relacionados com a SIDA eram iguais a 20 por cento dos lucros e uma empresa Queniana projetou que perderia perto de 15 por cento dos seus lucros anuais até 2005¹.

¹ Stover, J. e Bollinger, L. (1999), *The Economic Impact of AIDS*, citado em the business response to HIV/AIDS, UNAIDS/Global Business Council on HIV and AIDS/Prince of Wales Business Leaders Forum, Genebra e Londres, 2000.

A economia

O transporte é de importância crucial para o desenvolvimento económico. Facilita o crescimento económico e o comércio, por ligar produtores, fornecedores e mercados; aumenta o emprego; e melhora o acesso a serviços públicos, como a saúde e a educação. A eficácia e fiabilidade do transporte e o seu futuro desenvolvimento podem ficar comprometidos se as empresas de transporte não conseguirem gerir e prevenir a ruptura resultante da perda de trabalhadores qualificados e o aumento dos custos laborais.

Quais são os riscos para os trabalhadores dos transportes?

Embora seja dada maior atenção ao transporte rodoviário, as questões chave aplicam-se à maioria dos outros grupos de trabalhadores dos transportes, por exemplo, marítimos, tripulações ferroviárias, trabalhadores da aviação civil e trabalhadores de águas fluviais. Expandir os serviços de transporte significa que mais trabalhadores passam períodos mais longos fora de casa e das suas famílias. Um número crescente de empresas de transportes possui uma estrutura multimodal, operando com vários modos de transporte, que podem aumentar a probabilidade dos seus trabalhadores poderem ser obrigados a trabalhar longe de casa. As consequências não são só nacionais, mas também sub-regionais e vão para além. Por exemplo, motoristas viajam do Porto Sul Africano de Durban para as minas do Sul do Congo, atravessando vários países e passando semanas na estrada.

Muitos trabalhadores dos transportes trabalham em rotas de longo curso e passam tempo fora de casa. Muitas vezes, as viagens tornam-se mais longas por atrasos administrativos, especialmente nos postos fronteiriços e devido a infraestruturas de transporte precárias, e dificuldades decorrentes falta de descanso e *stress*. Os trabalhadores dos transportes reportam a falta de alojamentos adequados ou a falta de dinheiro para os pagar e a falta de respeito pelos seus direitos. A insegurança política e conflitos abertos agravam este problema. Quando os trabalhadores marítimos atracam no porto, muitas vezes têm que esperar longos períodos para que os barcos sejam descarregados e os bens a bordo sejam processados. Quando estão no mar, eles podem viver durante muitas semanas com o mesmo pequeno grupo de colegas. Os trabalhadores dos transportes experimentam insegurança, vulnerabilidade ao

assédio e extorsão (muitas vezes com a cumplicidade da polícia) e limitado acesso aos serviços públicos, particularmente por infeções sexualmente transmissíveis.

Quando os salários base são baixos, os trabalhadores podem estar mais tempo fora, para ter subsídios e horas extraordinárias. Eles também podem renunciar ao alojamento para poupar dinheiro. Se dormem com uma profissional da indústria do sexo, isso pode ser mais barato que um aluguer, por uma noite, num alojamento “oficial”.

O transporte é um setor predominantemente masculino e muitas vezes associado a uma cultura “machista”, incluindo a abertura a relações sexuais enquanto estão fora de casa. As mulheres trabalhadoras, quando em minoria, são muitas vezes mais vulneráveis ao assédio e à coerção. Mulheres que trabalham em barcos de cruzeiro, por exemplo, reportaram incidentes de assédio sexual.

- ▶ Um inquérito conduzido no Uganda revelou que 70 por cento dos motoristas tinha passado menos de uma semana em casa nos 4 meses precedentes. Frequentemente, os motoristas descobrem parceiros em várias cidades diferentes ao longo das rotas em que viajam ou visitam trabalhadoras de sexo comercial. Às vezes, dão boleias às mulheres em troca de sexo².
- ▶ As Nações Unidas estimam que 22% dos trabalhadores marítimos na região de Mekong possa estar infetada com VIH³.
- ▶ Embora o nível de prevalência de VIH nos 55.000 motoristas do setor não tenha sido estabelecido, um estudo de 2002, realizado pelo Conselho de Pesquisa Médica Sul Africano, descobriu que 56 por cento dos motoristas de camiões de longo curso na região de KwalaZulu/Natal Midlands era seropositivo. Num ponto de paragem de camiões em Newcastle, 95 por cento dos testados descobriram ter VIH⁴.

O setor dos transportes está em mudança rápida. As redes mundiais de produção e a cadeia de abastecimentos significam que os prazos são mais apertados com o aumento da pressão sobre os trabalhadores. O crescimento do stock “*just in time*” significa prazos de entrega muito mais apertados, com cláusulas de penalidades para atrasos nas entregas, além do *stress* que os trabalhadores vivem.

2 *AIDS and transport: the experience of Uganda road and rail transport workers and their unions*, Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes, Londres, julho 2000.

3 *Joint Seafarers Initiative*, UNICEF e UNAIDS, www.unicef.org/eapro-hiv-aids/regpro/seafarers.htm.

4 *South African Press Association*, 18 de agosto de 2003.

O surgimento de empresas de logística integrada anuncia a integração de modos de transporte anteriormente separados numa única organização e criou centros de atividade multimodais para entregas locais. No futuro, os trabalhadores dos transportes podem ser multifuncionais da estrada ao ar, ou do mar ao carril.

Corredores de transporte, pontos nodais e centros de atividade

O transporte pode ligar áreas de elevada e baixa prevalência de VIH. Rotas de transporte congestionadas, pontos nodais e postos fronteiriços têm sido associados a fatores de transmissão e mais elevada do que a prevalência média. Não apenas os trabalhadores dos transportes, eles próprios, que estão em risco, mas também aqueles que fornecem serviços ao longo dos corredores de transporte. Enquanto as elevadas taxas de infeção por VIH foram identificadas entre profissionais da indústria do sexo a operar nessas áreas, muitas outras pessoas interagem com os trabalhadores dos transportes e podem ter relações ocasionais com eles. Muitos motoristas de camião têm “esposas da estrada” e alguns trabalhadores ferroviários têm “esposas do carril”, com quem eles ficam quando viajam em certas rotas. No setor aéreo, pilotos e tripulações podem ter acordos semelhantes em diferentes países.

A ONUSIDA estima que, aproximadamente, três milhões de pessoas viajem, todos os anos, ao longo do corredor de transporte Abidjan/Lagos. O corredor atravessa cinco países: Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin e Nigéria. Assumindo uma taxa de prevalência do VIH de 10 por cento entre as pessoas que viajam ao longo do corredor, estima-se que 300.000 pessoas infetadas com VIH viajem anualmente ao longo do corredor. O Banco Mundial identifica isto como um fator de risco substancial, embora tenha que ser sublinhado que não há risco do contacto ocasional. Só há risco se as circunstâncias resultarem em sexo desprotegido ou em usar drogas injetáveis com agulhas partilhadas⁵.

Os corredores de transportes podem criar o que tem sido chamado de “zonas quentes” de transmissão de VIH. As zonas quentes no transporte rodoviário incluem centros de comércio internos, bem como postos fronteiriços, enquanto as zonas quentes na ferrovia incluem localizações onde os comboios estão fixados e os trabalhadores ferroviários ficam durante a noite quando estão longe de casa. Um estudo no Vietname concluiu que:

Muitas destas zonas quentes são próximas de fron-

teiras provinciais ou nacionais ou rio ou portos marítimos, onde as rotas dos transportes terrestres e marítimos convergem. Elas proporcionam comida, bebida, alojamento e serviços sexuais, bem como lugares seguros para estacionar os veículos carregados de bens.

As zonas quentes flutuam em função da atividade; desenvolvem-se novas zonas quentes enquanto outras estão a ser suprimidas. A supressão conduz à formação de zonas quentes do outro lado das fronteiras ou à oferta de serviços de forma clandestina o que pode aumentar a vulnerabilidade ao VIH.⁶

Construção relacionada com os transportes

Um tipo especializado de trabalhadores dos transportes são os trabalhadores da construção dos transportes. Estes trabalhadores constroem ou reparam infraestruturas de transportes, como pontes. Na Índia, por exemplo, a Organização das Estradas de Fronteira emprega 40.000 trabalhadores na construção e reparação de estradas em partes muito remotas do país. Estes trabalhadores podem estar ausentes das suas casas, em alojamentos pré-fabricados, durante meses seguidos.

Na Etiópia, é estimado que 50.000 trabalhadores estejam envolvidos em reabilitar e modernizar a rede rodoviária no período até 2007. Tal como os trabalhadores dos transportes, eles vão estar fora de suas casas, vivendo em alojamentos da obra, em circunstâncias conducentes a ter comportamentos de risco⁷.

Programas e projetos precisam ser concebidos para estes trabalhadores, para minimizar a sua exposição ao VIH. Todos os grandes projetos de infraestruturas de transportes precisam agora de considerar o assunto dos trabalhadores móveis da construção e os riscos que têm de contrair a doença.

Os perigos da estigmatização

O reconhecimento destes fatores de risco significa que, às vezes, os trabalhadores dos transportes são culpados pelas taxas crescentes de infeção por VIH e por “propagarem o vírus”. Isto é perigoso: estigmatizar os trabalhadores dos transportes ajuda a esconder o problema e faz com que a doença se espalhe mais rápido. Também desvia a atenção de muitos aspetos do ambiente de trabalho que aumentam os riscos e que podem ser abordados por uma ação focalizada. Motoristas de camião no Uganda criticam programas que simplesmente distribuem folhetos e preservativos sem procurarem compreender a sua situação ou proteger e promover os seus direitos⁸.

5 World Bank Findings; 26 de novembro, 2003

6 HIV vulnerability mapping: Highway One, Vietname, UNDP; Bankoque, 2000

7 World Bank Findings: 26 de novembro de 2003.

8 AIDS and Transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions, Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes, Londres, julho 2000.

A experiência de muitos países revela que a forma mais eficaz de reduzir a incidência do VIH na população em geral, é reduzir a sua transmissão entre grupos de alto risco. Esta abordagem dirigida é muitas vezes ligada à educação interpares (ver a discussão abaixo, sobre prevenção através da informação e educação) e ganha em eficácia quando combinada com programas para reduzir o estigma, providenciar assistência e abordar normas sociais. No setor do transporte rodoviário, é necessária uma abordagem planeada cuidadosamente, para ser implementada envolvendo os parceiros sociais e outros agentes chave.

O Enquadramento legal e político: uma estratégia integrada

As políticas e regulamentos sobre VIH e SIDA no setor dos transportes ainda são poucas e distantes entre si, mas as iniciativas realizadas em alguns países ajudam a mostrar o caminho.

Verificou-se ser mais útil adotar uma abordagem integrada: as estratégias do setor dos transportes relativas ao VIH e à SIDA têm que estar relacionadas com processos mais vastos de harmonização de políticas e regulamentos fronteiriços e integrar todos os modos de transporte relevantes. É essencial um enquadramento legal e político coerente e global, para orientar a ação dos muitos agentes envolvidos e definir responsabilidades.

Instrumentos internacionais e linhas de orientação

A Recomendação (N.º 200) relativa ao VIH e à SIDA e o mundo do trabalho de 2010 é o primeiro instrumento internacional do trabalho que trata exclusivamente do VIH e da SIDA. Os seus princípios chave de direitos humanos baseiam-se num amplo número de Convenções da OIT. Alguns exemplos são:

- ▶ Convenção (N.º 111) sobre Discriminação (Emprego e Profissão), 1958
- ▶ Convenção (N.º 155) sobre Segurança e Saúde no Trabalho, 1981
- ▶ Convenção (N.º 161) sobre Serviços de Medicina no Trabalho, 1985
- ▶ Convenção (N.º 158) sobre a Cessação da Relação de Trabalho, 1982
- ▶ Convenção (N.º 159) sobre Readaptação Profissional e Emprego (de deficientes), 1983
- ▶ Convenção (N.º 102) sobre Segurança Social (norma mínima), 1952

Integração Regional em África

Um número de políticas sub-regionais sobre comércio, comunicações e transportes e esforços gerais para harmonizar leis e procedimentos, abrangem questões que também são fatores de risco relacionados com o VIH e SIDA. Vale a pena sublinhá-los e considerar formas de incluir uma dimensão específica para o VIH.

A **Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)**, foi criada em 1992 e conta atualmente com 14 membros. O VIH e a SIDA foram considerados como a maior ameaça ao alcance dos objetivos da SADC. O Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional serve como modelo para melhorar a integração económica e o desenvolvimento social. O Protocolo da SADC sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia, que foi assinado em 1996, fornece uma abordagem integrada para melhorar os transportes e comunicações. Funciona através de uma série de acordos bilaterais e multilaterais, bem como de órgãos técnicos e de coordenação; o Comité de Gestão Conjunta de Rotas é uma estrutura que pode abordar o VIH/SIDA.

O **Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA)**, foi formado em 1994 para criar uma unidade económica e comercial e reduzir as barreiras para o comércio. Tem 20 Estados membros, 9 dos quais são membros da SADC. Em parte, o COMESA promove o comércio ao trabalhar para melhorar a administração dos transportes, para facilitar o movimento de bens, serviços e pessoas entre os países membros e para promover uma rede aduaneira informática em toda a região.

O antecessor da União Africana, a Organização da Unidade Africana, estabeleceu o **NEPAD (Nova Parceria para o Desenvolvimento de África)** em 2001. O objetivo da NEPAD é promover o desenvolvimento sustentável em África, garantindo a paz e a segurança, a democracia e uma boa governação política, económica e empresarial, cooperação regional e integração e uma elevada capacidade institucional nos governos e outros parceiros sociais. O seu plano estratégico inclui: reduzir os atrasos no movimento fronteiriço de pessoas, bens e serviços; reduzir os tempos de espera nos portos; promover a atividade económica e comércio fronteiriço através de uma melhor gestão dos transportes terrestres; e aumento das ligações aéreas de passageiros e mercadorias em todas as sub-regiões de África.

A **União Aduaneira da África Austral (SACU)** entrou em funcionamento em 1969 e pretende manter o livre comércio de bens entre os países membros. Prevê uma tarifa externa comum e uma tarifa comum de consumo para esta área alfandegária comum. O Memorando de Entendimento da SACU prevê uma autoridade do território, competente para autorizar o transporte de bens para e através de outro Estado membro da SACU.

A **Iniciativa Transfronteiriça da África Oriental e Austral (CBI)** estabelece um enquadramento político comum para 14 países participantes, com apoio de quatro copatrocinadores: o Fundo Monetário Internacional, o Banco Mundial, a União Europeia e o Banco Africano de Desenvolvimento. O enquadramento político visa facilitar a atividade económica fronteiriça, ao eliminar barreiras para os fluxos de bens, serviços, trabalho e capital e para ajudar a integrar mercados através de políticas macroeconómicas apropriadas¹.

1. HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities, Geneva, ILO, 2005.

Princípios chave da Recomendação (Nº 200) da OIT sobre VIH e SIDA e o mundo do trabalho, 2010

Um assunto do local de trabalho

O VIH e a SIDA é um assunto do local de trabalho, porque afeta os trabalhadores e porque o local de trabalho pode ter um papel vital enquanto resposta à epidemia do VIH a nível nacional, regional e internacional.

Não discriminação

Não deve haver discriminação ou estigma contra os trabalhadores – incluindo aqueles que estão à procura de emprego – em razão do seu estatuto real ou suposto de VIH, ou pelo facto de pertencerem a regiões do mundo ou a segmentos da população considerados como sendo de alto risco de infeção pelo VIH.

Igualdade de género

As ações no local de trabalho sobre o VIH e a SIDA devem ser reconhecidas por toda a gente como promotoras da igualdade de género. Mais igualdade de género e o empoderamento das mulheres são vitais para prevenir a propagação da infeção por VIH e ajudar as pessoas a gerir o seu impacto.

Um ambiente de trabalho seguro e saudável

O local de trabalho deve ser seguro e saudável para todos os trabalhadores. Todos os trabalhadores devem beneficiar de programas para prevenir novas infeções VIH e outras doenças transmissíveis relacionadas, tal como a tuberculose.

Diálogo social

Uma política e programa de sucesso para o VIH e SIDA precisam de cooperação e confiança entre empregadores, trabalhadores e governos com o envolvimento das organizações de pessoas vivendo com o VIH e outros parceiros interessados.

Não à obrigatoriedade dos testes para o VIH ou despistagem

Não pode ser pedido a nenhum trabalhador o teste do VIH, nem a revelar o seu estatuto (ou de outra pessoa), ou submeter-se a outras perguntas para determinar o seu estatuto VIH ou comportamento de risco. Deve ser promovido o teste voluntário e confidencial com pré e pós aconselhamento.

Confidencialidade

Os trabalhadores, as suas famílias e os seus dependentes devem gozar de proteção da sua privacidade, incluindo confidencialidade quanto ao VIH e à SIDA, em especial quanto ao seu estatuto VIH.

Manutenção da relação laboral

Não pode haver lugar a despedimento sem justa causa na base do estatuto VIH real ou presumido. Os trabalhadores que vivem com o VIH devem poder trabalhar enquanto for clinicamente possível, em condições apropriadas em caso de necessidade.

Prevenção

A prevenção de novas infeções deve ser uma prioridade fundamental em todas as respostas no local de trabalho. Os trabalhadores, as suas famílias e os seus dependentes devem ter acesso a e a beneficiar das medidas de prevenção no e através do mundo do trabalho.

Tratamento, assistência e apoio

Os trabalhadores, as suas famílias e os seus dependentes devem ter acesso e a beneficiar de medidas de tratamento, assistência e apoio relacionadas com o VIH e com a SIDA. O local de trabalho deve desempenhar um papel facilitando o acesso a esses serviços.

- ▶ A necessidade de garantir a otimização do uso de recursos através de pequenas parcerias no planeamento e implementação das intervenções sobre VIH e SIDA;
- ▶ A necessidade de garantir a tomada de decisão consciente, através da partilha de informação e da gestão do conhecimento;
- ▶ A necessidade de promover intervenções eficazes, através de aconselhamento e comunicação e advocacia setorial.

O programa de ação associado abrange: prevenção; tratamento e assistência; investigação, monitorização e avaliação do impacto das atividades; implementação de um quadro de direitos humanos e legais; e providenciar formação e desenvolvimento sobre a gestão da SIDA.

O programa foi partilhado com países vizinhos, no quadro de um projeto da OIT para o setor dos transportes em oito países da SADC, financiado pela Agência Sueca para o Desenvolvimento da Cooperação Internacional (SIDA). O objetivo do projeto é apoiar os órgãos regionais, autoridades nacionais, organizações de empregadores e sindicatos, bem como organizações não governamentais no desenvolvimento de estratégias nacionais coordenadas, concebidas para serem harmonizadas a nível sub-regional, para todos os modos de transporte e instalações de apoio.

Os países em questão prepararam avaliações nacionais, estabeleceram comités consultivos, desenvolveram políticas nacionais e planos de implementação e envolveram-se no diálogo sub-regional sobre uma estratégia comum ligada ao protocolo da SADC para os transportes e num plano das empresas sobre o VIH e a SIDA. Foi preparada uma avaliação sumária dos regulamentos e formalidades fronteiriças e foi acordado um plano de ação para questões regionais sobre VIH e SIDA no setor dos transportes.

A política do Malawi estabelece: *O objetivo da política é orientar e dirigir o processo de relacionamento com o VIH e SIDA nos locais de trabalho do Setor dos Transportes no Malawi. A política fornece um enquadramento que os empregadores do setor dos transportes, os trabalhadores e os seus representantes irão usar para formular políticas de VIH/SIDA, desenhar, implementar, monitorizar e fazer uma avaliação prática e pró-ativa dos programas de VIH/SIDA nos seus locais de trabalho, em áreas de tráfico elevado e nos postos fronteiriços⁹.*

Na medida em que os vários subsectores dos transportes devem ser incluídos num único enquadramento político, eles podem exigir diferentes

Políticas nacionais e sub-regionais

A África do Sul estabeleceu um Comité dos Transportes de Coordenação Nacional do VIH e SIDA, com representação dos empregadores, sindicatos, autoridades competentes, a OIT e ministérios do trabalho e dos transportes. Este Comité desenvolveu um plano estratégico sobre VIH e SIDA para o setor dos transportes em novembro de 2001, reconhecendo:

- ▶ A necessidade de garantir que a política é consistente com os desafios que o setor dos transportes enfrenta;

⁹ HIV/AIDS draft policy and strategic framework of action for the transport sector in Malawi, 2003.

abordagens estratégicas e ferramentas. Na região do Mekong, as Nações Unidas ajudou quatro países (Camboja, Mianmar, Tailândia e Vietname) a conceber programas integrados sobre VIH e SIDA e drogas para os trabalhadores marítimos.

Ação no local de trabalho e na comunidade

Onde é o local de trabalho?

A ação no local de trabalho pode assumir diferentes configurações.

As grandes empresas frequentemente sub-contratam as suas operações de transporte a um dos operadores mundiais de logística ou a empresas locais de transporte. Em qualquer dos casos, elas têm que garantir que as empresas contratadas têm uma política eficaz para o VIH e SIDA no local e assistência na implementação se necessário. Um número de empresas multinacionais fornece programas de prevenção e coberturas de saúde para os seus trabalhadores e, em alguns casos, também aos seus fornecedores e empresas sub-contratadas. Os exemplos incluem a Heineken, a Daimler Chrysler, a BP, a Chevron Texaco e a Coca-Cola. Em vários casos, os programas foram desenvolvidos em parceria com entidades fora do setor privado, como a ONUSIDA, a GTZ e organizações não governamentais.

A maioria dos trabalhadores dos transportes está empregada em pequenas empresas, ou são trabalhadores por conta própria, pelo que as intervenções têm que ser realizadas em pontos onde os trabalhadores parem e se concentrem, como paragens de camiões e portos. Também é importante levar a cabo programas complementares para as famílias dos trabalhadores e para as suas comunidades. Onde os motoristas-proprietários estão organizados numa federação, esta pode ser um bom parceiro para conceber intervenções.

Podem ser providenciadas instalações melhoradas, como telefones, lavandarias, etc. na beira das estradas e estas serão bons pontos para fornecer apoio, informação e, possivelmente, tratamento.

Há cerca de 15.000 puxadores de riquexó na cidade indiana de Chandigarh. Muitos migraram de outras partes da Índia e socializam e interagem, sobretudo, com a sua própria comunidade. Embora precisem de informação e educação sobre VIH e SIDA, as mensagens e intervenções

Estudo de caso

Exportações Teddy, Índia

A Exportações Teddy é uma empresa exportadora de comércio justo com um compromisso explícito com o desenvolvimento social e económico. Em 1992, a Exportações Teddy estabeleceu um Fundo Teddy, para o qual revertem 50 por cento dos seus lucros, para apoiar uma série de atividades de assistência para os seus trabalhadores e a comunidade local.

A empresa tem sido capaz de realizar programas amplos e inovadores sobre VIH e SIDA no local de trabalho, incluindo campanhas de educação e prevenção, providenciar oportunidades de emprego e assistência para pessoas que vivem com VIH e SIDA e oferecendo apoio financeiro a organizações não governamentais. Um dos projetos centra-se na prestação de cuidados de saúde a baixo custo (algumas vezes, gratuito) aos motoristas de camião, nos centros de saúde da comunidade, perto dos pontos de paragem de camiões.

No quadro do Projeto Autoestrada Saudável, financiado pelo Departamento para o Desenvolvimento Internacional do Reino Unido, foram instaladas duas “cabines de camionista” na principal autoestrada do sul da Índia e uma na unidade de refinaria de petróleo de Manila. Elas fornecem informação a mais de 80.000 motoristas de camião e sensibilizam para o VIH e SIDA através de teatro de rua, projeção de slides, folhetos, autocolantes e distribuição de preservativos. As mensagens bem dirigidas e a natureza anónima da assistência oferecida encorajaram os motoristas de camião a procurar tratamento e aconselhamento.

Fonte: Exportações Teddy, www.rugsandstuff.co.uk/teddy_exports.htm, 3 de julho de 2002

específicas não poderão ser as mesmas como as que são relevantes para os motoristas de camião de longo curso. Os mecanismos para lhes chegar também serão diferentes, assentando mais nos locais onde trabalham e nas possibilidades de associação e menos nas abordagens às empresas ou organizações de empregadores.

Criar confiança:

Colaboração empregador/trabalhador

O VIH e a SIDA causam medo e vergonha. Embora muitas pessoas vivam uma vida plena e continuem a trabalhar durante anos depois de um diagnóstico positivo, o vírus é amplamente visto como uma sentença de morte. Em consequência, o medo muitas vezes obscurece mensagens sobre uma vida positiva. E o facto do contacto sexual ser a principal via de transmissão do VIH causa desconforto e constrangimento – o silêncio é, muitas vezes, mais fácil.

É essencial que haja a discussão mais ampla possível sobre as condições sociais, bem como sobre os fatores biológicos que favorecem a transmissão. Liderança – a todos os níveis e em todos os setores – é de importância vital na definição de um exemplo de abertura e de encorajamento de ações. Um dos meios é através do diálogo social. Organizações de empregadores e de trabalhadores a falar, a uma só voz, ajuda a quebrar o silêncio à volta do VIH e SIDA. Eles também podem usar a sua

influência sobre os governos para encorajar uma discussão mais ampla.

Um exemplo foi dado pela Organização Internacional de Empregadores (OIE) e a Confederação Internacional dos Sindicatos Livres (CISL), que emitiu uma declaração conjunta “Combater o VIH/SIDA Juntos – um programa para o envolvimento futuro”, em maio de 2003. Isto mostra como a epidemia é uma ameaça tanto para os empregadores como para os trabalhadores e compromete as suas organizações e membros a colaborar sobre o VIH e a SIDA a todos os níveis, sobretudo nos locais de trabalho.

Colaborar na política de VIH

No Quênia, foi produzido um documento de política de VIH e SIDA, através da colaboração entre sindicatos dos transportes e empregadores. Patrocinado pela Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF) e pela Fundação Friedrich Ebert, um instituto de desenvolvimento alemão, a política abrange uma série de questões relacionadas com o VIH, incluindo educação, formação, testes, confidencialidade, assistência e apoio. “Este documento é a expressão da vontade clara dos sindicatos e dos empregadores em conter a maré do VIH. Tenho a certeza que, baseado no compromisso apresentado em todos os slides, seremos capazes de fazer a diferença nos locais de trabalho dos trabalhadores dos transportes”, afirmou Grace Orwa, do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários e coordenadora do projeto ITF VIH e SIDA no Quênia.

No local de trabalho, os parceiros sociais podem ajudar a criar um ambiente de diálogo e confiança, que promova o desenvolvimento de políticas e programas de sucesso e que possa também influenciar a comunidade local e a sociedade em geral.

O Sindicato dos Motoristas de Camião do Ruanda (ACPLRWA) começou a organizar seminários para membros, sobre VIH e SIDA, mas rapidamente percebeu que precisavam de envolver as esposas e parceiros dos motoristas na sua campanha de educação. Muitos dos motoristas também levaram as mulheres

com eles quando foram para aconselhamento voluntário e testes, também organizados pelo Sindicato.

Proteger os direitos humanos

Restringir os direitos dos trabalhadores não vai parar o VIH. Pelo contrário, ajuda à propagação da doença. A despistagem obrigatória por governos ou empregadores e o despedimento de trabalhadores que têm (ou parecem ter) VIH, violam direitos humanos e geram um ambiente de desconfiança que trabalha contra os esforços de prevenção. Se as pessoas temem a discriminação ou a estigmatização, estarão relutantes em fazer o teste ou em procurar aconselhamento, tratamento e apoio relacionado com o VIH.

Melhorar as condições de trabalho

As principais causas de muitas situações de alto risco enfrentadas pelos trabalhadores dos transportes são a separação forçada das suas famílias e instalações pobres nos locais onde os trabalhadores param. Locais de descanso e alojamento, como as paragens de camiões, quando existem, são frequentemente caras e de baixa qualidade, com instalações limitadas para o entretenimento que não o álcool e comércio sexual. Instalações de descanso para trabalhadores ferroviários, às vezes, são pobres e barulhentas, porque são muito próximas das estações. Os trabalhadores dos transportes são, frequentemente perseguidos pelas autoridades e pela polícia e estigmatizados pelas comunidades com quem contactam. Isto tem um impacto adverso sobre o seu comportamento. Longos atrasos nas fronteiras e o controle da polícia muitas vezes aumentam desnecessariamente o tempo de viagem, sobretudo para os trabalhadores do transporte rodoviário.

Os empregadores podem ajudar, adaptando os horários para permitir permanências mais regulares em casa e providenciando melhores instalações para descanso e outros serviços de apoio (conjuntamente com outros empregadores, sindicatos, governos e organizações não governamentais). Isto pode incluir formas alternativas de entretenimento, subsidiadas, como forma de ocupar o tempo dos trabalhadores. Esse entretenimento é proporcionado em muitos portos e é bem utilizado pelos trabalhadores marítimos.

Os governos também podem auxiliar, reduzindo o período de tempo que os camiões têm que pa-

Não Discriminação

A política da Autoridade da Aviação Civil Sul-Africana é para proteger as pessoas que vivem com VIH e SIDA da discriminação e promover o acesso à informação. Compromete a indústria a criar um ambiente de assistência e apoio aos empregados que vivem com VIH e SIDA. A política promove a confidencialidade e reconhece os direitos e obrigações dos empregados do setor.

Os direitos humanos e a dignidade de todas as pessoas no setor dos transportes, devem ser respeitados, independentemente do estado de VIH. As pessoas que vivem com o VIH e SIDA devem ser protegidas contra a estigmatização, discriminação e vitimização por colegas de trabalho, clientes e empregadores nos locais de trabalho, postos fronteiriços, portos e áreas de tráfico elevado.

rar nas fronteiras ou pontos de destino e os atrasos administrativos para a descarga dos navios. Isto envolve ligações entre o ministério dos transportes e o ministério responsável pela alfândega e controlo fronteiriço.

Em algumas situações, quando possível, os trabalhadores dos transportes podem ser capazes de trazer as esposas com eles.

Prevenir através da informação e educação

O VIH é maioritariamente transmitido através de relações sexuais desprotegidas, comportamento que é influenciado por normas sociais, informação, perspetivas individuais e ações interpares. É preciso fornecer informação sobre o VIH e a forma como se propaga, bem como educação para ajudar as pessoas a compreender os seus próprios riscos e como os minimizar. A educação precisa de ser apoiada pelo fornecimento de recursos como preservativos, serviços para tratamento de infeções sexualmente transmitidas e equipamento injetável limpo. Estes recursos podem ser fornecidos, por exemplo, nos pontos de descanso para camiões, nas estações de comboio, em instalações que assegurem o bem-estar dos marítimos, nos portos. Um inquérito sobre instalações portuárias concluiu que a maioria dos portos visitados não tinha, de todo estes serviços, embora vários tenham elencado essas instalações em diretórios portuários¹⁰.

Programas de sensibilização para a dimensão de género, comunicação de mudanças de comportamento e a utilização da educação interpares, são fatores importantes na educação e nas campanhas de sensibilização. Educadores de pares, selecionados num grupo alvo e formados. São muitas vezes capazes de comunicar mais eficazmente com os colegas de trabalho do que com uma equipa externa que vai mudando. Eles podem disseminar informação e materiais, organizar sessões de desenvolvimento de competências e fazer referências a outros serviços de VIH e SIDA. O envolvimento dos pares ajuda, não só a estabelecer confiança e a garantir mensagens relevantes, como também encoraja a participação e a “compra”. A educação por pares não é a resposta completa, já que alguns trabalhadores estão preocupados com a confidencialidade. Pode ser particularmente eficaz se envolve pessoas que vivem com VIH. No Guiana, motoristas e cobradores de miniautocarros foram envolvidos como agentes de mudança numa campanha nacional e estão a receber formação sobre questões relacionadas com o VIH e com a SIDA e o estigma.

Com financiamento do Governo Italiano, a OIT iniciou um projeto na Etiópia, para aumentar a capacidade das cooperativas e dos setores dos transportes para implementar programas de prevenção, assistência e apoio ao VIH e à SIDA nos locais de trabalho e desenvolver políticas e linhas de orientação relevantes para os setores. De maio a julho de 2005, realizaram-se sete oficinas de formação, para formar tanto formadores como educadores inter pares. Os participantes eram oriundos de organizações públicas e privadas dos transportes e organizadores e membros de cooperativas.

Aconselhamento e teste voluntários

O aconselhamento e teste voluntários têm que ser baseados nos princípios de voluntariedade, do consentimento informado e da confidencialidade quanto aos resultados.

Deve ser acompanhado de aconselhamento associado a um certo nível de serviços para acompanhar o teste. Se o resultado for negativo, o indivíduo precisa de informação sobre avaliação e prevenção de riscos. Se o resultado for positivo, ele ou ela precisa de informação e aconselhamento sobre as formas de se manter saudável, de proteger os parceiros da infeção e os serviços disponíveis na comunidade, incluindo o tratamento. Os empregadores são encorajados a providenciar assistência e apoio nos locais de trabalho, incluindo o tratamento onde seja possível. Às vezes, parcerias público/privadas, com o apoio de doadores como o Fundo Mundial de Combate à SIDA, Tuberculose e Malária, podem complementar o que o empregador é capaz de fornecer.

Há duas perspetivas sobre os centros de teste e as clínicas de “beira de estrada” ou nos portos. Alguns consideram que esta pode não ser a melhor opção. Se um trabalhador acabou de ser informado que ele ou ela é seropositivo e está prestes a conduzir um camião ou comandar um barco por várias semanas, a pessoa em causa pode não ser capaz de obter o apoio emocional ou a ajuda prática que ele ou ela precisa. Outros têm argumentado que pode não haver outro local ou oportunidade para os trabalhadores móveis receberem o teste. Os centros de teste que são tidos como pertencentes ao setor dos transportes podem atrair mais trabalhadores que os centros tradicionais na comunidade.

10 O Inquérito, encomendado pelo Fundo dos Marítimos da ITF, foi aplicado durante um período de 19 meses, de janeiro de 2001 a agosto de 2002 e destinou-se a portos que eram suspeitos de fornecer serviços inadequados de descanso para os marítimos. No total, foram identificados 136 portos suspeitos em todo o mundo e feitas visitas a 23 destes e a mais outros cinco portos. Ver: http://www.itf.org.uk/port_Survey/index.htm, consultado em 1 de outubro de 2003.

A OIT apoia o aconselhamento e teste voluntários nos locais de trabalho, através de campanhas “Conheça o seu estatuto”. Eis alguns excertos da brochura informativa.

Fazer o teste, porquê?

A maioria das pessoas com o VIH não o sabe. Não há sintomas. Não se revela.

Mas você ainda pode transmitir o vírus.

Mais tarde, o VIH conduz à doença – é o que conhecemos como SIDA.

Um teste agora tem duas grandes vantagens – pode ter a certeza e pode controlar:

- Se você for negativo, pode proteger-se a si e a quem lhe é próximo;
- Se você for positivo, pode aceder a assistência e apoio. E gradualmente, isto inclui tratamento – e aprender como manter-se saudável.

O teste não é um fim, mas um princípio – dá-lhe o conhecimento que precisa para viver positivamente e com responsabilidade, com ou sem VIH.

Eu fiz o teste!

“Estava preocupado – prefiro saber como estou, mesmo que sejam más notícias.”

“Não se fica doente por alguns anos depois de contrair VIH, sobretudo se tiver assistência e apoio – mas se não souber que está infetado, não pode fazer nada.”

“A minha família é a coisa mais importante na minha vida – se eu souber o meu estado, posso protegê-la melhor.”

“Corri alguns riscos quando era mais jovem – precisava de saber se isto afetaria a minha saúde.”

“O meu empregador proporciona tratamento para os empregados e para as suas famílias –fiz o teste para poder ser tratado, se precisar”

“Tinha medo que outros pudessem descobrir, mas o teste foi muito confidencial e tranquilizador.”

Tratamento, assistência e apoio

Os trabalhadores com VIH devem receber assistência e apoio. Eles podem muito bem continuar a trabalhar por muitos anos, sobretudo se tiverem acesso a medicação, boa nutrição e descanso. Turnos e horários de trabalho podem ter que ser alterados e as tarefas e o ambiente adaptados, se o trabalhador for doente crónico. As suas competências, formação e “memória institucional” ficarão assim disponíveis para o empregador por mais tempo e eles podem continuar a ganhar. O Sindicato para Tripulantes de Cabine na Argentina, AAA, reduz o déficit no reembolso dos custos de tratamento através do sistema público. Também negociou “instalações razoáveis” com os empregadores, para que trabalhadores com determinadas condições médicas, incluindo as relacionadas com a infeção do VIH, possam evitar voos noturnos e trabalhar em rotas menos extenuantes.

Estão a ser feitos esforços a todos os níveis para expandir o acesso ao tratamento – um exemplo é a iniciativa “3 por 5” da OMS/ONUSIDA, apoia-

da pela OIT. O local de trabalho pode ajudar a entrega e monitorização do tratamento, através dos serviços de saúde ocupacional, bem como encorajar o aconselhamento e teste voluntários.

Se a assistência e apoio NÃO estão disponíveis para os trabalhadores, não há incentivo para avançar e fazer o teste. Se o resultado positivo apenas leva à estigmatização e à discriminação, para quê estar preocupado? Assistência e apoio são assim uma parte vital da prevenção do VIH.

É cada vez mais reconhecido que os programas nos locais de trabalho e sobretudo o tratamento, devem ser partilhados tão amplamente quanto possível com a comunidade local. O local de trabalho pode ser o ponto de partida para programas de extensão, dando prioridade às famílias dos trabalhadores.

Camionistas contra a SIDA, África do Sul

Este programa é o resultado de um acordo entre o Sindicato Sul Africano dos Trabalhadores dos Transportes e Afins (SATAWU), um filiado da ITF e a Associação de Empregadores do Transporte Rodoviário de Mercadorias. Foram instaladas unidades de beira de estrada em dois contentores. Um contentor é uma clínica, enquanto o outro é uma sala de aula onde é dada educação e onde os educadores inter pares são formados.

As unidades de beira de estrada estão situadas em áreas de trânsito e postos fronteiriços. A clínica abre todos os fins de tarde, das 17h às 24h, o que a torna mais acessível para os motoristas e outros trabalhadores. A clínica tem uma enfermeira qualificada e oferece tratamento para infeções sexualmente transmissíveis e cuidados de saúde primários. São distribuídos preservativos, e os motoristas e profissionais da indústria do sexo são encorajados a ir de forma voluntária fazer os testes e obterem aconselhamento.

A clínica opera com um sistema de “cartão inteligente”, que regista a história clínica dos motoristas, para que estes possam visitar qualquer clínica do sistema e receber o tratamento que precisam. Os camionistas frequentam sessões de educação, que incluem:

- ▶ Informação básica sobre VIH e SIDA e infeções sexualmente transmissíveis
- ▶ Prevenção, assistência e apoio
- ▶ A ligação entre o VIH e a SIDA e a tuberculose e outras infeções oportunistas
- ▶ Violência contra as mulheres

Há também um programa de 5 dias de educação inter pares, onde os motoristas e profissionais da indústria do sexo recebem formação sobre: competências de apresentação e facilitação; informação clínica sobre VIH e SIDA e infeções sexualmente transmissíveis; e testes de VIH e aconselhamento.

Até agora, foram formados 266 educadores inter pares e foram envolvidos 80.000 camionistas.

Foram distribuídos cerca de 1.3 milhões de preservativos.

Fonte: Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes, HIV/AIDS Resource Book. ITF, London, 2003.

O modelo de código do Transporte do Reino Unido e do Sindicato Geral de Trabalhadores (GWU) sobre VIH e SIDA

Este modelo de código pode ser utilizado como a base de uma política do local de trabalho ou de um acordo coletivo.

O código começa com uma declaração de referências chave à legislação em vigor no Reino Unido. Isso inclui a Lei contra a Discriminação por Deficiência, de 1995. A Lei exige que os empregadores façam “adaptações adequadas” para os trabalhadores com deficiência; uma alteração à Lei de 2005, deixa claro que uma pessoa é considerada com deficiência a partir do momento em que é diagnosticada como seropositiva. A legislação para a segurança e saúde no trabalho também é aplicável e a lei consagra o assédio em relação a qualquer pessoa como uma ofensa. Isto aplica-se, por exemplo, a uma pessoa que seja assediada pela sua orientação sexual.

No corpo do texto deste código, sindicato e empregador acordam em não haver discriminação baseada no estatuto de VIH:

- ▶ No recrutamento
- ▶ Nos benefícios e serviços
- ▶ No desenvolvimento de carreira
- ▶ Na educação e formação.

Uma cláusula abrange a confidencialidade. Os trabalhadores não podem ser obrigados a informar a empresa do seu estado de VIH. A violência e o assédio a trabalhadores por causa do seu estado de VIH é alvo de ação disciplinar.

O código também garante a licença por deficiência, que é definida como “a interrupção do trabalho durante a qual os postos de trabalho dos trabalhadores estão protegidos, enquanto eles se adaptam a uma deficiência que afeta o seu trabalho”. O código diz que os trabalhadores precisam de tempo e de apoio para se adaptarem aos sintomas. Aconselhamento e apoio devem estar disponíveis, e uma gestão apropriada e representantes sindicais devem reunir com o trabalhador para discutir: se é necessário o pagamento do tempo em que estiver ausente do trabalho; a viabilidade do empregado continuar no mesmo trabalho; e quaisquer adaptações ou formação necessárias para permitir aos empregados continuarem a trabalhar. O sindicato pode trazer os seus consultores especializados, se necessário.

O código também cobre licenças especiais para quem presta cuidados. Isso inclui licenças de nojo e para apoiar dependentes, bem como tempo para tratar de pessoas com doenças relacionadas com o VIH.

III. Como é que a OIT pode ajudar o setor dos transportes a desenvolver políticas e programas sobre o VIH e a Sida?

A OIT produziu uma mala para apoiar a ação no local de trabalho para uma efetiva implementação da Recomendação (Nº 200). Contém a Coletânea das Diretivas Práticas e um manual de formação.

A Recomendação (Nº 200) relativa ao VIH e à SIDA e o mundo do trabalho, de 2010 definiu princípios fundamentais para o desenvolvimento, adoção, implementação efetiva e monitorização dos programas e políticas sobre VIH no local de trabalho. A Coletânea das Diretivas Práticas e o manual de formação proporcionam orientação prática para a ação nas seguintes áreas chave:

- ▶ Eliminação do estigma e discriminação relacionados com o VIH
- ▶ Prevenção de novas infeções por VIH enquanto prioridade fundamental
- ▶ Gestão e mitigação do impacto do VIH e da SIDA no mundo do trabalho
- ▶ Proporcionar o acesso a medidas de assistência ao tratamento, acuidado e apoio no e através do mundo do trabalho.

As nove secções cobrem os objetivos, utilização e âmbito da Recomendação (Nº 200), os seus princípios chave, os direitos e responsabilidades de cada membro da parceria tripartida alargada, prevenção através da informação e educação, programas de formação, testes voluntários e confidenciais e tratamento, assistência e apoio.

A Recomendação (Nº 200) baseia-se na Coletânea das Diretivas Práticas, que é um conjunto de orientações de carácter voluntário redigido por um grupo de especialistas em 2001. Foi desenvolvido um manual de formação para complementar a Coletânea: Implementando a Coletânea das Diretivas Práticas sobre VIH/SIDA e o mundo do trabalho: um manual de educação e formação.

Implementando a Coletânea das Diretivas Práticas sobre VIH/SIDA e o mundo do trabalho: um manual de educação e formação, fornece mais informação sobre questões chave, estudos de caso, atividades de aprendizagem, cursos de formação modelo e amostras de legislação, políticas e acordos coletivos. Segue as principais linhas do código e abrange os papéis do governo e parceiros sociais, direitos humanos e questões legais, políticas do local de trabalho, programas para a prevenção e assistência, a dimensão de género e como envolver a economia informal.

Cada módulo do manual segue o mesmo padrão: apresenta informação sobre questões chave, que ajuda a explicar e a expandir sobre o que é abrangido pelo código, incluindo material de referência útil e tem uma secção de atividades de aprendizagem pronta a ser fotocopiada – um número especialmente concebido para os sindicatos e representantes dos trabalhadores.

A primeira secção constitui um guia para o manual – e inclui também dicas para formadores. O manual tem oito programas tipo para *workshops* ou ações de formação (com duração de dois ou três dias) e quatro módulos ou componentes (com duração de duas ou três horas), que podem ser apresentados noutros cursos.

A Recomendação (Nº 200) da OIT e o Manual de apoio à Coletânea das Diretivas Práticas da OIT fornecem informação e orientação para a ação.

Nas páginas seguintes pode ficar a saber onde encontrar resposta às principais questões acima referidas através da consulta da Recomendação (Nº 200), da Coletânea e do Manual.

O enquadramento legal e político: uma estratégia integrada

Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafos 6, 8, 17, 37(f), 38, 43 e 52	Diálogo social - Geral
	Parágrafos 6, 37(f), 38 e 52	Organizações de pessoas que vivem com o VIH
	Parágrafos 6, 37(f), 37(h) e 45	Setor da saúde
	Parágrafo 37	Implementação
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 4.5	Diálogo social
	Secção 5	Direitos gerais e responsabilidades dos governos, empregadores e trabalhadores
	Apêndice III	Uma lista de verificação para planeamento e implementação de uma política no local de trabalho
Ver no manual	Módulo 3	<i>Ação no local de trabalho através do diálogo social: o papel dos empregadores, trabalhadores e suas organizações</i> Páginas 3-7: políticas e programas sobre VIH e SIDA no local de trabalho Atividades de aprendizagem 5 e 7
	Módulo 4	<i>Um enquadramento legal e político sobre VIH e SIDA no mundo do trabalho: o papel do governo</i> Páginas 5-9: Planear uma resposta nacional Atividade de aprendizagem 1

Ação no local de trabalho e na comunidade

Encorajar a discussão aberta

Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafos 3(a), 3(b) e 14	Reconhecimento do VIH/SIDA como uma questão do local de trabalho
	Parágrafos 3(a), 14, 37(g), 38, 40 e 53	Igualdade de género
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 4.1	Reconhecimento do VIH/SIDA como uma questão do local de trabalho
Ver no manual	Módulo 1	<i>VIH e SIDA: a epidemia e o seu impacto no mundo do trabalho</i> Páginas 2-12: Factos sobre o VIH e a SIDA Atividades de aprendizagem 1, 2 e 4
	Módulo 5	<i>As dimensões de género do VIH e da SIDA e o mundo do trabalho</i> Páginas 1-2: Introdução: este módulo também é para homens! Páginas 5-6: Homens e masculinidade Atividade de aprendizagem: 1

Proteger os direitos humanos

Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafo 3	<i>Direitos humanos e princípios fundamentais</i> Princípios chave
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 4	Princípios chave

Usar a Recomendação (Nº200) da OIT sobre a infeção VIH e SIDA e o mundo do trabalho e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre o VIH/SIDA e o mundo do trabalho

Ver no manual	Módulo 2	VIH e SIDA e direitos humanos Todo o módulo é relevante Atividades de aprendizagem 4, 6, 8 e 9
Melhorar as condições de trabalho		
Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafos 17 e 18	As ações do mundo do trabalho devem estar ligadas com os serviços públicos de saúde
	Parágrafos 4(a), 16(c), 30 e 34	Um ambiente de trabalho seguro e saudável para todos
	Parágrafos 3, 23, 31, 32 e 42	Profissões com risco de transmissão do VIH
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 4.4	Ambiente de trabalho saudável
	Secção 6.4	Ligação a programas de promoção da saúde
	Apêndice II	Controlo da infeção no local de trabalho
Ver no manual	Módulo 6	<i>Programas para a prevenção do VIH e da SIDA no local de trabalho</i> Página 12: Ligações a programas gerais de saúde
Prevenção através da informação e educação		
Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafo 3	Prevenção de novas infeções pelo VIH é uma prioridade fundamental
	Parágrafos 16(a), 40, 41 e 42	A informação deve ser precisa, atualizada e baseada em informação científica relevante
	Parágrafo 16	Deve cobrir todos os modos de transmissão do VIH
	Parágrafo 16 (e)	Deve assegurar o acesso a meios de prevenção – incluindo os preservativos femininos e masculinos
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 6	Prevenção através da informação e educação
Ver no manual	Módulo 6	<i>Programas para a prevenção do VIH e da SIDA no local de trabalho</i> Todo o módulo é relevante Atividades de aprendizagem 1, 2, 3, 7 e 13
Aconselhamento e teste voluntários		
Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafos 7, 16(d), 19(a) e 24	Encorajar o aconselhamento e os testes voluntários
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 8	Testes
Ver no manual	Módulo 7	<i>Assistência e apoio</i> Página 5: Aconselhamento e teste voluntários Atividade de aprendizagem 7
Tratamento, assistência e apoio		
Ver na Recomendação (N.º 200)	Parágrafos 11, 19 e 22	Tratamento, assistência e apoio
Ver na Coletânea das diretivas práticas	Secção 9	Assistência e apoio
Ver no manual	Módulo 7	<i>Assistência e apoio</i> Páginas 4-9: Assistência e apoio no local de trabalho Atividades de aprendizagem 1,5 e 8

Anexo 1

Outras fontes de informação

HIV/AIDS Resource Book. International Transport Workers Federation, London 2003.
<http://www.itf.org.uk>.

Transport sector strategic HIV/AIDS plan, National HIV/AIDS Transport Sector Coordinating Committee, South Africa, November 2001.

Considering HIV/AIDS in development assistance: A toolkit prepared for staff of Commission of European Communities, section 3, The Transport Setor, DG VIII.

Guidelines to shipping companies on HIV and AIDS. Issued by Chamber of Shipping, London, on behalf of the National Maritime Health and Safety Committee, March 2000.

Land transport and HIV vulnerability: A development challenge. United Nations Development Programme, Bangkok, 2000.

Taming HIV/AIDS on Africa's Roads, World Bank Findings #238, March 2004.
<http://www.worldbank.org/afr/findings/english/find236.pdf>

Whiteside, Alan, Mary O'Grady & Anita Alban, "The economic impact of HIV and AIDS in Southern Africa", *AIDS Infothek Magazine*, February 2000.

Women Seafarers. Global employment policies and practices, ILO, Geneva, 2003
<http://www.ilo.org/public/english/support/publ/pindex.htm>

Taking action at the workplace: a step-by-step guide on the ILO/AIDS website,
www.ilo.org/aids

Anexo 2

Uma política sobre VIH e SIDA no local de trabalho: o que deve abranger

A Recomendação (Nº 200) sobre VIH e Sida e o Mundo do Trabalho, 2010 e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre o VIH/SIDA e o mundo do trabalho, 2001 fornecem o enquadramento para o desenvolvimento de políticas e programas sobre o VIH e a SIDA no local de trabalho. Encorajam uma abordagem consistente do VIH e da SIDA baseada nos princípios fundamentais dos direitos humanos, suficientemente flexível para atender às diferentes necessidades de cada local de trabalho.

A ação, para reduzir a propagação do VIH e da SIDA e gerir o seu impacto:

- ▶ Compromete o local de trabalho a agir
- ▶ Assenta num padrão de comportamento para todos os trabalhadores (estejam ou não infetados) e define os direitos de todos
- ▶ Dá orientações aos gestores e aos representantes dos trabalhadores
- ▶ Ajuda uma empresa a planear para o VIH e SIDA e a reduzir o seu impacto

Uma política pode consistir num documento detalhado só sobre VIH e SIDA, estabelecendo um programa, bem como questões políticas; pode ser parte de uma política mais ampla ou de um acordo sobre segurança, saúde e condições de trabalho; pode ser tão curta como “Esta empresa (ou outro local de trabalho, por exemplo, ministério, hospital...) empenha-se em combater a discriminação baseada no estado de VIH e a proteger a saúde e a segurança através de programas de prevenção e assistência”.

É importante que a política promova a ação, não que a segure. Por esta razão, pode ser melhor ter uma política simples e incluir mais detalhes nos acordos de empresa ou nos contratos. Em qualquer caso, deve ser produto de consulta e colaboração entre a gestão e os trabalhadores.

A Recomendação (Nº 200) sobre o VIH e a Sida e o Mundo do Trabalho da OIT, 2010 e a Coletânea das Diretivas Práticas sobre VIH/SIDA e o mundo do trabalho fornecem linhas de orientação para o desenvolvimento de políticas e programas sobre VIH e a SIDA no local de trabalho. Estas encorajam uma abordagem consistente ao VIH e à SIDA, baseada nos princípios chave dos direitos humanos, sendo suficientemente flexíveis para se ajustarem às diferentes necessidades de cada local de trabalho.

Um conjunto de diferentes materiais de apoio estão disponíveis no sítio da ILO/AIDS em <http://www.ilo.org/aids>

A Política

I. Declaração Geral

A política começa com uma declaração geral ou com uma apresentação que relaciona a política de VIH e da SIDA com a situação local, incluindo uma ou as duas seguintes dimensões:

- ▶ A razão pela qual a empresa tem um código sobre VIH e SIDA e como é que se relaciona com outras políticas da empresa
- ▶ Conformidade com a legislação nacional/local e com acordos setoriais

II. Enquadramento da política e princípios gerais

A política estabelece os princípios chave de direitos humanos enquanto respostas ao VIH no local de trabalho, sublinhando a necessidade de agir contra o estigma e discriminação (ver a Recomendação (Nº 200) e a Coletânea das Diretivas Práticas).

O seu âmbito de aplicação é muito amplo e abrange mulheres e homens, que trabalham em qualquer tipo ou regime de trabalho e em todos os locais onde exercem a sua atividade profissional. Isto inclui os setores público e privado e a economia formal e informal. Abrange as pessoas que procuram trabalho e os candidatos a emprego, pessoas em formação, estágio, aprendizagem, voluntariado, trabalhadores afastados ou suspensos das suas funções (ver parágrafo 2 da Recomendação (N.º 200)).

Todas as ações no e através do mundo do trabalho devem abranger as famílias dos trabalhadores e dependentes.

III. Disposições Específicas

A política deve incluir cláusulas nas seguintes áreas:

- 1) A proteção dos direitos dos trabalhadores infetados ou afetados pelo VIH e as suas famílias e dependentes;
- 2) A prioridade fundamental é a prevenção de novas infeções pelo VIH através da informação, educação e formação nos locais de trabalho;
- 3) Assegurar que os trabalhadores, suas famílias e dependentes têm acesso ao tratamento, assistência e serviços de apoio no e através de ações no local de trabalho

IV. Implementação e monitorização

Muitas políticas são apenas documentos que não alteram nada. Ajuda, estabelecer os passos que é preciso dar para pôr em prática uma política, em particular estabelecer estruturas e indicar pessoas responsáveis.

Se a política não assume a forma de um acordo negociado, pode ser introduzida uma pequena cláusula onde a gestão e os representantes dos trabalhadores assumam o seu total

apoio à política.

As empresas devem fazer todos os esforços para estabelecer um orçamento para atividades sobre VIH e SIDA, mas devem ter presente que muitas intervenções podem ser postas em prática com pouco ou nenhum custo; que empresas mais pequenas podem trabalhar em conjunto para partilhar custos; que podem existir serviços e recursos na comunidade ou podem ser pedidos, por exemplo, através do Grupo Temático das Nações Unidas sobre VIH e SIDA ou do Fundo Mundial de Combate ao VIH e SIDA, Tuberculose e Malária.

É também importante aprender com os bons e maus resultados e com o que funciona na política. Pelo que seria útil prever na própria política o que vai ser analisado, avaliado e revisto em intervalos regulares para assegurar a sua contínua eficiente implementação.

Mais conselhos e exemplos de códigos para o local de trabalho podem ser obtidos através da OIT (ver manual de educação e formação), Saúde Internacional da Família, Coligação Mundial de Empresas para o VIH e SIDA, Centros dos EUA para Controlo & Prevenção da Doença, Fórum Económico Mundial e organizações internacionais de empregadores e trabalhadores (OIE e CISL).

Síntese das Recomendações de um Relatório para o Projeto da OIT/SIDA sobre Prevenção do VIH e da SIDA no Setor dos Transportes nos países da África Austral: uma avaliação sumária dos regulamentos e formalidades transfronteiriços

Recomendação 1. Os parceiros sociais devem acordar políticas relevantes e/ou planos de ação sobre VIH e SIDA nos transportes onde necessário, consistentes com o Código de Conduta da SADC (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral sobre VIH/SIDA e Emprego) e a Coletânea das Diretivas Práticas da OIT sobre VIH e SIDA e o mundo do trabalho, e rapidamente avançarem para a implementação de atividades.

Recomendação 2. Os parceiros sociais devem formalmente exigir que o Conselho de Ministros da SADC e o Comité Integrado de Ministros promovam debates para criar a vontade política necessária para uma harmonização avançada dos procedimentos transfronteiriços e esforços regionais para combater o VIH e a SIDA nos transportes, em parte, nomeando uma comissão técnica para elaborar recomendações apropriadas.

Recomendação 3. Os governos nacionais devem assumir compromissos claros e específicos para financiar esforços para combater o VIH e a SIDA nos transportes.

Recomendação 4. Os parceiros sociais e organizações de apoio (incluindo o Projeto) devem criar novas bases de dados para partilhar ideias, informação e experiências e promover a cooperação na implementação de atividades.

Recomendação 5. Os parceiros sociais e organizações de apoio devem identificar organizações e mecanismos apropriados para coordenar a implementação de programas sobre VIH e SIDA.

Recomendação 6. Os parceiros sociais e organizações de apoio devem alargar as suas ligações entre esforços no combate ao VIH e SIDA e esforços na harmonização de legislação e procedimentos transfronteiriços.

Recomendação 7. As organizações de apoio devem sustentar a formação dos parceiros sociais sobre como redigir candidaturas para o financiamento de programas sobre VIH/ e SIDA e como administrar e informar sobre esses programas.

Recomendação 8. Os parceiros sociais devem, o mais rapidamente possível e com o apoio do Projeto, começar a implementar ou a expandir atividades para combater o VIH e a SIDA nos transportes, que sejam sustentadas em planos realistas com todos, alguns ou um dos seguintes objetivos:

a) Aproximar a educação, formação e tratamento dos trabalhadores dos transportes;

- b) Expandir o uso de centros de educação, clínicas e “centros de bem-estar” nos postos fronteiriços e noutros pontos nevralgicos;
- c) Educar os trabalhadores dos transportes, formando educadores inter pares com quem os trabalhadores dos transportes se podem relacionar;
- d) Providenciar formação para e ajudar a estabelecer comités conjuntos de gestão-trabalho sobre VIH e SIDA nas empresas de transportes;
- e) Encontrar atividades alternativas (como o desporto) para os trabalhadores dos transportes e ligar essas atividades a mensagens educativas sobre VIH e SIDA;
- f) Recrutar funcionários fronteiriços e comunidades para o combate contra o VIH e SIDA;
- g) Providenciar educação sobre vias que possam ser implementadas e a sustentar, que verdadeiramente eduquem os trabalhadores dos transportes; e
- h) Providenciar uma educação abrangente sobre o VIH e SIDA, para abordar as realidades que os trabalhadores dos transportes enfrentam.

Recomendação 9. As organizações de apoio devem abordar o impacto do VIH/SIDA nos transportes, nas comunidades fronteiriças, incluindo mulheres comerciantes transfronteiriças, profissionais da indústria do sexo e outros que vivem perto da fronteira e que podem depender economicamente dos postos fronteiriços e dos trabalhadores dos transportes.

Recomendação 10. Os governos devem garantir que as proteções e procedimentos relacionados com o VIH e a SIDA no local de trabalho sejam exigências legais, através de uma reforma legislativa e encorajando a sua inclusão nos acordos coletivos.

Recomendação 11. As organizações de apoio devem providenciar assistência aos ministérios do trabalho para melhorar a sua capacidade para abordar o VIH/SIDA nos transportes e outros setores de atividade.

Recomendação 12. Os parceiros sociais devem providenciar apoio aos esforços para promover a harmonização dos procedimentos fronteiriços na região.

Recomendação 13. Uma organização regional, como a SADC, ou outra organização internacional ou nacional, deve tentar negociar taxas de desconto para compras de antirretrovirais em bloco, que podem então ser distribuídos através de redes na região.

Recomendação 14. Os parceiros sociais e as organizações de apoio devem apoiar alterações para melhorar a integridade da regulamentação governamental dos transportes, com apoio adequado de funcionários, recursos e formação e mantê-los responsáveis pela sua conduta (em particular, prevenindo a corrupção).

Código da Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF) sobre VIH e SIDA

40º Congresso, Vancouver, 14-21 de agosto de 2002

Resolução nº 17: SIDA

O 40º Congresso da ITF, realizado em Vancouver de 14 a 21 de agosto de 2002:

1. RECONHECENDO o papel significativo que a ITF está a ter no combate ao flagelo do VIH/SIDA.

2. SABENDO que a pandemia do VIH/SIDA afeta, de muitas maneiras, os nossos locais de trabalho dentro do setor dos transportes.

3. CONSIDERANDO que os trabalhadores dos transportes, sobretudo os trabalhadores móveis, são particularmente vulneráveis ao flagelo do VIH/SIDA, dada a natureza e condições do seu trabalho.

4. NOTANDO que as mulheres são particularmente vulneráveis à infeção por VIH/SIDA, devido às desigualdades económicas e sociais, a aceitação dos tradicionais papéis de género e à sua inerente posição de subordinação ao homem no mundo do trabalho.

5. NOTANDO que os trabalhadores passam mais tempo nos seus locais de trabalho que nas suas casas/lares.

6. OBSERVANDO o mau estado das instalações de saúde disponíveis para os trabalhadores dos transportes, sobretudo, os grupos móveis, enquanto trabalham.

7. PERCEBENDO que a rápida propagação do VIH/SIDA no setor dos transportes pode ser retardada por programas de sensibilização sustentada, envolvendo informação e educação, a par com advocacia/apoio jurídico para a eliminação das condições económico-sociais que colocam a população trabalhadora em risco de infeção por VIH.

8. SABENDO que a utilização adequada de medicamentos antirretrovirais pode e, de facto, tem ajudado a prolongar as vidas de pessoas que vivem com VIH/SIDA.

9. NOTANDO contudo que, no mundo em desenvolvimento, o custo dos medicamentos antirretrovirais ainda é proibitivo e o acesso a estes medicamentos é difícil.

10. PREOCUPADO com a não existência de políticas efetivas sobre VIH/SIDA na maioria dos locais

11. DECIDE que:

- a) Todos os filiados da ITF, sobretudo as suas direções, demonstram a sua decisão de combater o VIH/SIDA através do apoio à educação e programas de investigação e disponibilizando, eles próprios, toda a informação que possa apoiar a ITF no seu empenho em

combater a epidemia.

- b) Todos os filiados da ITF trabalham de mãos dadas com os empregadores e os governos para pôr em prática políticas apropriadas sobre VIH/SIDA no local de trabalho, assim como para prevenir a propagação da infeção e proteger da discriminação os trabalhadores infetados, ou aqueles que é perçecionado viverem com VIH/SIDA.
- c) A ITF deve instar e apoiar todos os seus filiados para intensificar a informação, educação e comunicação sobre medidas preventivas do VIH/SIDA.
- d) A ITF deve liderar a formulação de e encorajar os sindicatos filiados a negociar políticas efetivas nos locais de trabalho, baseadas na Coletânea das Diretivas Práticas da OIT sobre VIH/SIDA e o Mundo do Trabalho, destinado à prevenção, assistência e apoio e a um ambiente de trabalho saudável. Confidencialidade, não discriminação e o princípio da não triagem para efeitos de emprego têm que ser incluídas nestas políticas do local de trabalho.
- e) A ITF deve encorajar os empregadores a reforçarem e manterem instalações saudáveis nas suas organizações, afetando-lhe mais recursos e colocando clínicas/hospitais onde não existem.
- f) A ITF deve apelar a todos os fabricantes e governos por todo o mundo para avalizarem e tornarem os medicamentos antirretrovirais mais baratos.
- g) A ITF deve apelar aos governos e empregadores para aceitar as causas subjacentes relacionadas com o trabalho – como longos períodos fora de casa – que tornam os trabalhadores dos transportes mais vulneráveis à infeção por VIH e abordar estes assuntos.
- h) A ITF deve apelar aos governos para educar as pessoas, para que estas tenham consciência de como se proteger, a si e a outros, da infeção por VIH/SIDA, particularmente estando atentos ao facto de que é mais fácil para um homem passar a infeção a uma mulher que uma mulher a um homem.
- i) A ITF deve defender veementemente que os governos:
 1. Garantam que as mulheres são educadas para um padrão que as habilite a conseguir um emprego bem remunerado, para que não tenham que se apoiar num parceiro masculino infetado para a sua subsistência;
 2. Garantam que o acesso a esses empregos não seja impedido por atitudes masculinas patriarcais.

Anexo 5

Organizações Patronais no Setor dos Transportes

Transporte Rodoviário

União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU)

3, rue de Varembe
PO Box 44
1211 Geneva 20
Switzerland
Tel: +41 22 918 27 00
Fax: +41 22 918 27 41

IRU Comissão dos Assuntos Sociais

Delegação Permanente da IRU na UE
32-34, avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 743 25 88
Fax: +32 2 743 25 99

Transporte Aéreo

Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA)

Sede:
800, place Victoria
PO Box 113
Montreal H4Z 1M1
Quebec, Canada
Tel: +1 514 874 0202
Fax: +1 514 874 9632
sitio internet: <http://www.iata.org/index.htm>

IATA Escritório Executivo, Genebra

33, route de l'Aéroport
PO Box 416
Geneva - 15 Airport
Switzerland
Tel: +41 22 770 2525
Fax: +41 22 798 3553

Conselho Internacional de Aeroportos

PO Box 16
1215 Geneva 15 - Airport
Switzerland
Tel: +41 22 717 8585
Fax: +41 22 717 8888
sitio internet: <http://www.airports.org>

Ver também:

Organização dos Serviços de Navegação Aérea Civil: <http://www.canso.org/canso/web>

Associação Europeia das Companhias Aéreas de Baixo Custo (ELFAA): <http://www.elfaa.com>

Portos

Associação Internacional de Docas e Portos

Sede

7th fl., South Tower, New Pier Takeshiba

1-16-1 Kaigan, Minato-ku

Tokyo 105-0022

Japan

Tel: +81 3 5403 2770

Fax: +81 3 5403 7651

sítio internet: <http://www.iaphworldports.org>

Ver também:

Associação de Gestão Portuária da África Oriental e Austral (PMAESA): <http://www.pmaesa.org>

Federação dos Operadores Portuários Privados Europeus (FEPORT): <http://www.feport.be>

Organização Europeia de Portos Marítimos (ESPO): <http://www.espo.be>

Transporte Marítimo

Federação Internacional dos Armadores (ISF)

Câmara Internacional de Navegação (ICS)

Carthusian Street 12

London EC1M 6EZ

United Kingdom

Tel: + 44 20 7417 8844

Fax: + 44 20 7417 8877

sítio internet: <http://www.marisec.org/>

Conselho Internacional de Linhas de Cruzeiro (ICCL)

Wilson Boulevard 2111, 8th Floor

Arlington, Virginia 22201

United States of America

sítio internet: <http://www.iccl.org>

Ver também

Associação Internacional de Gestores de Navios: <http://www.isma-london.org>

Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA): <http://www.ecsa.be>

Associação Latino-Americana de Armadores (ALAMAR):

Blanco 869, Piso 3ero

Valparaíso

Chile

Tel: +56-32-212057/58

Fax: +56-32-212017

E-mail: ARMADORE@entelchile.net

Caminhos de ferro

União Internacional de caminhos de ferro (UIC)

16, rue Jean Rey

75015 Paris

France

Tel: +33 (0) 1 44 49 22 30

Fax: +33 (0) 1 44 49 22 39

sítio internet: <http://www.uic.asso.fr>

Exemplos de Projetos de VIH e SIDA com uma componente relacionada com os transportes

Projeto	Países/Regiões	Ligações
Marketing social & comunicações para a saúde, PSI (Internacional de Serviços Públicos)	Fronteiras de Mianmar com Bangladesh, China, Índia, República Democrática Popular do Laos, Tailândia	http://www.psi.org/where_we_work/myanmar.html
PNUD Programa de Desenvolvimento no Sudeste Asiático e VIH (inclui migrações e outras formas de mobilidade)	Sudeste Asiático	http://www.hiv-development.org/projects/sea_projects.asp
Parcerias Criativas para o Futuro, Coligação Empresarial Tailandesa sobre VIH	Tailândia	http://www.unescap.org/tctd/pubs/files/hiv2001.pdf http://www.hiv-development.org/text/publications/reduction_transport_setor.pdf
Autoestrada Nacional Projeto Nº 1, Visão Mundial Internacional	Vietname	http://www.globaleducation.edna.edu.au/globaled/page433.html http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_1_1.htm
Prevenção das DST/VIH/SIDA na Autoestrada de Tamil Nadu (PATH)	Índia	http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_2_12.htm http://www.gramalaya.org/aidsprevention.html
Salões de chá gratuitos	Índia	http://www.iaen.org/files.cgi/7021_rao.pdf

Projeto	Países/Regiões	Ligações
Camionistas contra a SIDA Associação do Frete Rodoviário e Conselho Nacional de Negociação	África do Sul	http://www.transport.gov.za http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_5_1.htm
Prevenção do VIH e da SIDA no Setor dos Transportes de oito países da África Austral OIT	Botswana, Lesoto, Malawi, Moçambique, Namíbia, África do Sul, Suazilândia, Zimbabué	http://www.transport.gov.za http://www.ilo.org/public/english/protection/trav/aids/projects/sweden.htm http://www.ilo.org/public/english/protection/trav/aids/publ/tech_coop/part4tech_cooperation.pdf
Corredores da Esperança, USAID	África Austral, Autoestrada Durban/Lusaka	http://www.usaid.gov/zm/hiv/hiv.htm
SADC Prevenção do VIH e SIDA e iniciativa de mitigação, Visão Mundial Internacional com financiamento da UE	Países membros da SADC	http://www.wvi.org
Projeto VIH/SIDA da Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes	África Oriental e do Sul (coordenado no Uganda)	http://www.itf.org.uk
Prevenção do VIH e da SIDA no setor do transporte rodoviário na África Austral GTZ e União Europeia	África do Sul	http://www.gtz.de/aids/english/praktiken.html