

Utilización del *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*

Directrices para el sector del transporte

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2006
Primera edición 2006

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, a condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción hay que formular las correspondientes solicitudes al Servicio de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

ISBN 92-2-318100-3 & 978-92-2-318100-0 (print)

ISBN 92-2-318101-1 & 978-92-2-318101-7 (web pdf)

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

Agradecimientos

Esta publicación es una obra conjunta de la OIT/SIDA y el Departamento de Actividades Sectoriales. Deseamos agradecer al Sr. Stirling Smith el trabajo que realizó para redactar una primera versión, someterla a una prueba de campo en Sudáfrica y revisarla.

Nota a los usuarios

Estas directrices no son definitivas y pueden ir evolucionando – esperamos que sean útiles en su forma actual pero, tras su uso y prueba en varios países, las revisaremos. Le agradeceríamos nos haga llegar sus comentarios y observaciones.

Introducción	1
I. El VIH/SIDA es un problema en el sector del transporte	2
El impacto del VIH y del SIDA	2
<i>Los trabajadores del transporte</i>	2
<i>Las empresas de transporte</i>	2
<i>La economía</i>	3
¿Cuáles son los riesgos para los trabajadores del transporte?	3
<i>Corredores, nudos y núcleos de transporte</i>	4
<i>Construcción de infraestructuras de transporte</i>	4
<i>Los peligros del rechazo (estigmatización)</i>	4
II. Cómo tomar medidas en el sector del transporte	5
El marco jurídico y normativo: una estrategia integrada	5
<i>Instrumentos y directrices internacionales</i>	5
<i>Políticas nacionales y subregionales</i>	6
Medidas en el lugar de trabajo y la comunidad	7
<i>¿Dónde está el lugar de trabajo?</i>	7
<i>Cómo generar confianza: colaboración empleador-trabajador</i>	8
<i>Protección de los derechos humanos</i>	8
<i>Mejora de las condiciones de trabajo</i>	8
<i>Prevención a través de información y educación</i>	9
<i>Asesoría y pruebas de detección voluntarias</i>	9
<i>Asistencia y apoyo</i>	10
III. ¿Cómo puede la OIT ayudar al sector del transporte a desarrollar políticas y programas?	12
El marco jurídico y normativo: una estrategia integrada	13
Medidas en el lugar de trabajo y en la comunidad	13
<i>Respaldo de los debates abiertos</i>	13
<i>Protección de los derechos humanos</i>	13
<i>Mejora de las condiciones de trabajo</i>	14
<i>Prevención a través de la información y la educación</i>	14
<i>Asesoría y pruebas de detección voluntarias</i>	14
<i>Asistencia y apoyo</i>	14
Anexos	
1. Bibliografía adicional	15
2. Política sobre el VIH/SIDA en el lugar de trabajo: los elementos que debería comprender	16
3. Resumen de recomendaciones de un informe para el Proyecto de la OIT/SIDA de Prevención del VIH/SIDA en el Sector del Transporte de países de África meridional: <i>HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities</i> (VIH/SIDA en el sector del transporte en los países de África meridional: una rápida evaluación de las reglamentaciones y las formalidades transfronterizas, Documento disponible en inglés)	18
4. Política de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) sobre el VIH/SIDA	20
5. Organizaciones de empleadores en el sector del transporte	22
6. Ejemplos de proyectos contra el VIH/SIDA en el sector del transporte	24

En el 2000, cuando la OIT estableció un programa sobre el VIH/SIDA, el Director-General afirmó que el VIH/SIDA constituía «un problema en el lugar de trabajo y un desafío de desarrollo». Esta idea se retoma en el primer principio del *Repertorio de Recomendaciones Prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*: «El VIH/SIDA constituye un problema en el lugar de trabajo... no solamente porque afecta a los trabajadores, sino porque le incumbe una misión en la lucha general contra la propagación y los efectos de la epidemia.»

La OIT reconoce que «el lugar de trabajo» no es una idea sencilla: abarca muchas situaciones, desde la informal – una pequeña tienda de reparaciones, un puesto en el mercado, un trabajo desde casa – hasta la formal – una oficina gubernamental, una fábrica, un hotel. Igualmente, la plantilla puede ser una familia, o puede comprender miles de empleados en fábricas de todo el mundo. Dada la naturaleza diferente del trabajo realizado en distintos sectores, las condiciones de trabajo y las necesidades de los distintos trabajadores varían considerablemente.

Al mismo tiempo, los lugares de trabajo tienen puntos en común, entre otros, un mismo interés por reconocer y responder a la amenaza del VIH y el SIDA. Por esta razón, a petición de sus constituyentes, la OIT desarrolló, mediante una reunión tripartita de expertos, un repertorio de recomendaciones prácticas para responder a las necesidades compartidas y al potencial común de los constituyentes en el ámbito laboral. La Sección 3.1 deja claro que «Este Repertorio se aplica: a) a todos los empleadores y todos los trabajadores (incluidas las personas que buscan empleo) de los sectores público y privado; y b) a todas las formas de trabajo, ya sean formales o informales.»

Para completar el Repertorio, facilitar su aplicación y reconocer las diferentes situaciones, necesidades e intereses de sus interlocutores sociales, la OIT/SIDA ha trabajado con otros departamentos de la OIT y, más en concreto, con las oficinas de actividades para los empleadores y de actividades para los trabajadores y el departamento de actividades sectoriales, a fin de elaborar directrices más concretas. Estas directrices se basan en el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre el VIH/SIDA, y su manual complementario de capacitación, a título de marco común, pero muestran cómo pueden aplicarse a diferentes situaciones.

En las presentes directrices para el sector del transporte primeo se examinan (en la Sección I) algunos de los problemas específicos a los que se enfrenta el transporte – se hace hincapié en el transporte por carretera, pero también se examina otro tipo de sectores de transporte. Luego, se pasa revista a las iniciativas tomadas, en primer lugar en los planos jurídico y normativo y, ulteriormente, en el lugar de trabajo, para afrontar los riesgos profesionales y de comportamiento asociados con el transporte. En la Sección II figuran ejemplos de medidas y directrices basadas en las lecciones aprendidas. En la última sección se le resumen al lector el repertorio de recomendaciones prácticas y el manual de capacitación, indicándose los ámbitos en que las autoridades y los operadores del sector del transporte pueden encontrar estipulaciones, aplicaciones y consejos pertinentes para ayudarles a desarrollar y aplicar programas relativos al VIH/SIDA. En los Anexos 1-3 se presentan textos informativos sobre el tema, mientras que en el Anexo 4 figura una lista de las organizaciones de empleadores, y en el Anexo 5 se dan ejemplos de proyectos contra el VIH/SIDA.

I. El VIH/SIDA es un problema en el sector del transporte

En la batalla contra el VIH/SIDA no puede haber ninguna pausa ni interrupción. Cada conductor, conductor de taxi, conductor de autobús, persona que viaja desde la periferia a su lugar de trabajo, pasajero, piloto, auxiliar de vuelo y marino puede ser parte del problema, o bien convertirse en parte de su solución... Nuestra red de transporte nos ofrece una potente arma en esta batalla. Traslada a millones de personas todos los días, tanto dentro como más allá de nuestras fronteras. Estos movimientos pueden seguir aumentando la propagación del VIH/SIDA, o convertirse en una potente vía de difusión de la información, el conocimiento y el entendimiento en los que se base una prevención eficaz.

Abdulah M. Omar
Ministro de Transporte de Sudáfrica, noviembre de 2001

El impacto del VIH y del SIDA

El VIH/SIDA tiene un triple impacto en el sector del transporte. Afecta:

- ▶ a los trabajadores del transporte, sus familias y sus comunidades
- ▶ a las empresas del sector
- ▶ a la economía en su conjunto.

Además, a medida que el transporte mejora y la gente se desplaza con más libertad, esta misma movilidad se convierte en un factor de transmisión. El desarrollo incrementa los desplazamientos humanos y, hasta la fecha, no se ha dado ningún desarrollo sostenible sin registrarse también una movilidad generalizada tanto interna como externa.

En un estudio sobre la movilidad y la transmisión del VIH/SIDA en el sudeste asiático, el PNUD enumera tres cuestiones fundamentales que vinculan la emigración a largo plazo, la movilidad a corto plazo y el transporte:

- ▶ En primer lugar, el factor clave no es tanto la emigración sino el comportamiento de los emigrantes.
- ▶ En segundo lugar, entre las personas que pueden incurrir en comportamientos de alto riesgo cabe incluir a grupos que normalmente no se clasifican dentro de los «emigrantes». Los turistas y otras personas que se desplazan a corto plazo dentro de una región suelen pasarse por alto en los análisis.
- ▶ En tercer lugar, al emigrar, o más correctamente al desplazarse, las personas se ven abocadas a situaciones de alto riesgo que normalmente no vivirían en sus entornos natales.

Los trabajadores del transporte

Algunos grupos de trabajadores tienen un mayor riesgo de contraer la infección del VIH por la índole y las condiciones de su trabajo. En algunas situaciones, los trabajadores del transporte forman parte de esos grupos, ya trabajen por tierra (carretera o ferrocarril), mar o rutas aéreas. En determinados países africanos y asiáticos, la incidencia del VIH es mayor entre los trabajadores del transporte que en la población en general, sobre todo, entre los trabajadores que recorren grandes distancias en algunos de los principales «corredores» del transporte. A título de ejemplo, en un estudio reciente se descubrió que, en una ruta en el sur de la India, un 10% de los conductores eran seropositivos, mientras que la incidencia nacional está por debajo del 1% (estadísticas citadas por el Secretario General de las Naciones Unidas en una reunión de alto nivel sobre el VIH/SIDA en la Asamblea General de las Naciones Unidas, en junio 2005), lo que reviste consecuencias para las familias de los trabajadores del transporte y la comunidad en su conjunto.

El coste humano del VIH/SIDA es el más importante coste de esta enfermedad. Por supuesto, ahora hay tratamientos que pueden prolongar la vida de los seropositivos. Pero no hay curas y, por el momento, sólo una pequeña proporción de las personas que los necesitan puede acceder a los tratamientos.

Las empresas del transporte

Los riesgos para las empresas del transporte derivan del impacto en sus trabajadores. Los costes por ausencias y enfermedad, y pérdida de empleados cualificados y experimentados socavan la producción y los beneficios. Entre otros posibles costes para las empresas cabe citar las prestaciones sanitarias, las primas de los seguros, e incluso la repatriación de los trabajadores que se ponen enfermos estando en el extranjero. En un estudio de una empresa de transporte de Zimbabwe se descubrió que los costes totales por el SIDA equivalían al 20 por ciento de los beneficios y, según las previsiones de una empresa keniana, ésta perdería casi un 15 por ciento de sus beneficios anuales hacia el 2005.¹

1. Stover, J and Bollinger, L (1999), *The Economic Impact of AIDS, quoted in the business response to HIV/AIDS, UNAIDS/Global Business Council on HIV and AIDS/Prince of Wales Business Leaders Forum, Geneva and London, 2000.* (El impacto económico del SIDA, citado en la respuesta empresarial al VIH/SIDA, ONUSIDA/Consejo Mundial de Empresas sobre el VIH/SIDA/Forum de de Líderes empresariales Príncipe de Gales, Ginebra y Londres, 2000).

La economía

El transporte reviste una importancia crucial para el desarrollo económico. Facilita el crecimiento económico y el comercio, poniendo en contacto a productores, proveedores y mercados; crea empleo; mejora el acceso a servicios públicos como la salud y la educación. La eficacia y la fiabilidad del transporte, y su desarrollo futuro, podrían verse comprometidos si las empresas de transporte no pueden afrontar y evitar los inconvenientes causados por la pérdida de trabajadores cualificados y el aumento de los costes laborales.

¿Cuáles son los riesgos para los trabajadores del transporte?

Aunque, sobre todo, se ha hecho hincapié en el transporte por carretera, las cuestiones fundamentales se aplican a la mayoría de los demás grupos de trabajadores del transporte: marinos, ferroviarios, trabajadores de la aviación civil y trabajadores en zonas fluviales. Con la expansión de los servicios de transporte es mayor el número de trabajadores pasan periodos más prolongados alejados de su hogar y de sus familias. Un número creciente de empresas de transporte son plurales, y trabajan con distintos tipos de transporte, lo que puede incrementar la probabilidad de que sus trabajadores tengan que trabajar fuera de casa. Las consecuencias no son sólo nacionales, sino también regionales, y van incluso más allá. Valga como ejemplo el caso de los conductores que viajan desde el puerto sudafricano de Durban a las minas del sur del Congo, atravesando varios países y pasando semanas en la carretera.

Muchos transportistas trabajan en rutas de larga distancia y pasan tiempo fuera de su hogar. Los viajes suelen prolongarse más por las demoras administrativas, sobre todo para cruzar las fronteras, y por la pobreza de la infraestructura de transporte, y dificultarse más por la falta de descanso y el estrés. Los trabajadores del transporte informan de que carecen de alojamiento adecuado o del dinero para costárselo, y de que sus derechos no se respetan. La inseguridad política y los conflictos abiertos empeoran aún más el problema. Cuando los marinos atracan en un puerto, suelen tener que esperar largos periodos para descargar los barcos y procesar los bienes que llevan a bordo. Cuando están en el mar, pueden vivir durante semanas con el mismo grupo reducido de compañeros. Los trabajadores del transporte experimentan inseguridad, vulnerabilidad al acoso y la extorsión (a menudo con la complicidad de la policía) y un escaso acceso a servicios sanitarios, sobre todo para infecciones transmitidas sexualmente.

Cuando los sueldos base son bajos, los trabajadores pueden pasar más tiempo fuera para conseguir complementos y extras. También pueden dejar de gastar dinero en alojamiento para ahorrar. Dormir con un trabajador o trabajadora del sexo podría salirles más barato que una noche en un «verdadero» hostel.

El transporte es un sector predominantemente masculino y se suele asociar con la cultura machista, que acepta las relaciones sexuales extramaritales. Las mujeres trabajadoras, cuando son minoría, suelen ser más vulnerables al acoso y la coacción. A este respecto, las mujeres que trabajan en trasatlánticos han notificado incidentes de acoso sexual.

- ▶ En una investigación realizada en Uganda se demostró que un 70 por ciento de los conductores habían pasado menos de una semana en sus hogares en los 4 meses anteriores. Con frecuencia, los conductores encuentran compañía en distintas ciudades a lo largo de la ruta que hacen, o acuden a trabajadoras del sexo. A veces, llevan en sus vehículos a mujeres a cambio de sexo².
- ▶ La ONU estima que un 22% de los marinos de la región del Mekong pueden estar infectados por el VIH³.
- ▶ Aunque el nivel de incidencia del VIH entre los 55.000 trabajadores del sector no ha quedado determinado, en un estudio de 2001 realizado por El Consejo de Investigación Médico Sudafricano se descubrió que un 56 por ciento de los camioneros de larga distancia en la región de KwaZulu-Natal Midlands eran seropositivos. En una parada de camiones en Newcastle, 95 por ciento de los sometidos a análisis resultaron tener el VIH⁴.

El sector del transporte está cambiando rápidamente. Con la mundialización de las redes de producción y las cadenas de suministro, los plazos de entrega son más cortos y cada vez es mayor la presión sobre los trabajadores. Dado el incremento del control de inventarios «justo a tiempo», los tiempos de entrega se acortan mucho más y hay cláusulas de multa por entrega tardía, con lo que aumenta el estrés experimentado por los trabajadores. El incremento de las empresas con logística integrada presagia la integración de modos de transporte, antes separados, en una sola organización y ha creado núcleos de transportes plurales para la entrega local. En el futuro, los trabajadores del transporte pueden tener que realizar múltiples tareas, desde la carretera al aire, o del mar al ferrocarril.

2. *AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions*, International Transport Workers' Federation, London, July 2000. (El SIDA y el transporte: La experiencia de los camioneros y los ferroviarios y sus sindicatos en Uganda, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Londres, julio 2000.)

3. *Joint Seafarers Initiative*, UNICEF and UNAIDS, www.unicef.org/eapro-hiv/aid/regpro/seafarers.htm. (Iniciativa conjunta de Marinos, UNICEF y ONUSIDA)

4. *South African Press Association*, 18 August 2003. (Asociación Sudafricana de Prensa, 18 de agosto 2003)

Corredores, nudos y núcleos de transporte

El transporte puede conectar zonas con una incidencia elevada y reducida de VIH. Las rutas de transporte, nudos y zonas fronterizas transitadas se vienen relacionando desde hace tiempo con factores de transmisión y con una incidencia superior a la media. No sólo son los trabajadores del transporte los que corren el riesgo, sino también quienes ofrecen servicios en los corredores de transporte. Aunque se han registrado altas tasas de infección por el VIH entre los trabajadores del sexo que trabajan en estas zonas, muchas otras personas tienen relaciones con los trabajadores del transporte y pueden tener relaciones sexuales con ellos. Muchos camioneros tienen «esposas de la carretera» y algunos ferroviarios tienen «esposas del ferrocarril» a las que frecuentan cuando están haciendo determinadas rutas. En la industria aeronáutica, los pilotos y las tripulaciones pueden tener arreglos similares en distintos países.

ONUSIDA estima que cada año aproximadamente tres millones de personas viajan por el corredor de transporte Abidján-Lagos. El corredor atraviesa cinco países: Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benin y Nigeria. Partiendo de que hay una tasa de incidencia del VIH de un 10 por ciento entre las personas que viajan por el corredor, se estima que unas 300.000 personas infectadas con el VIH/SIDA viajan anualmente por el corredor. El Banco Mundial considera que se trata de un factor de riesgo sustancial, aunque debe recalcarse que no hay riesgo por un simple contacto. Sólo existe ese riesgo en casos de sexo no protegido o (menos frecuentemente) de inyección de droga compartiendo agujas.⁵

Los corredores de transporte pueden crear lo que se ha llamado «puntos focales» de transmisión del VIH/SIDA. Entre los puntos focales en el transporte por carretera cabe destacar las zonas interiores de comercio y los puestos fronterizos, mientras que en el ferrocarril se trata de ubicaciones donde se aparcen trenes y donde los ferroviarios pernoctan, fuera de sus hogares. En un estudio en Vietnam se descubrió que:

Muchos de estos puntos focales se sitúan cerca de fronteras nacionales o provinciales o ríos y puertos de mar donde convergen rutas de transporte terrestres y fluviales. Ofrecen comida, bebida, alojamiento y servicios sexuales así como lugares seguros para aparcar vehículos cargados de mercancías.

Los puntos focales fluctúan en función de la actividad; surgiendo nuevos y suprimiéndose otros. De resultas de ello se forman puntos focales al otro lado de las fronteras y se ofrecen servicios de manera más clandestina, con el consiguiente aumento de la vulnerabilidad frente al VIH.⁶

Construcción de infraestructuras de transporte

Un tipo especializado de trabajador del transporte es el trabajador de la construcción de infraestructuras de transporte. Estos trabajadores construyen o reparan infraestructuras, por ejemplo, puentes. Como muestra, en India, la Organización de Carreteras Fronterizas (*Border Roads Organisation*) emplea a 40.000 trabajadores de la construcción y repara carreteras en zonas muy remotas del país. Estos trabajadores pueden ausentarse de sus hogares, y se hospedan en alojamientos provisionales durante meses cada vez.

En Etiopía, se estima que 50.000 trabajadores participarán en la rehabilitación y mejora de redes de carretera hasta 2007. Del mismo modo que los trabajadores del transporte, estarán fuera de sus hogares, viviendo en las zonas del proyecto, en circunstancias que les pueden llevar a adoptar comportamientos de riesgo⁷.

Es necesario concebir programas y proyectos para estos trabajadores a fin de reducir al mínimo su exposición al VIH. Ahora, en todos los grandes proyectos de infraestructura de transporte es preciso tener en cuenta la movilidad de los trabajadores de la construcción y los riesgos que tienen de contraer la enfermedad.

Los peligros del rechazo (estigmatización)

A raíz del reconocimiento de estos factores de riesgo, a los trabajadores del transporte se les culpa, a veces, de las crecientes tasas de transmisión del VIH y de «propagar el virus». Esto es peligroso: estigmatizar a los trabajadores del transporte contribuye a ocultar el problema y a que la enfermedad se propague más rápidamente. También desvía la atención de los muchos aspectos del entorno laboral que incrementan el riesgo, y que pueden encararse con medidas específicas. Los camioneros de Uganda critican los programas que se ciñen a distribuir panfletos y preservativos, sin intentar entender su situación ni proteger o resaltar sus derechos.⁸

5. *World Bank Findings: November 26, 2003. (Conclusiones del Banco Mundial: 26 noviembre, 2003)*

6. *HIV vulnerability mapping: Highway One, Vietnam, UNDP, Bangkok, 2000. (Incidencia de la vulnerabilidad frente al VIH: Autopista Uno, Vietnam, UNDP, Bangkok, 2000.)*

7. *World Bank Findings: November 26, 2003 (Conclusiones del Banco Mundial: 26 de Noviembre 2003).*

8. *AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions, International Transport Workers' Federation, London, July 2000 (El SIDA y el transporte: la experiencia de los camioneros y ferroviarios de Uganda y sus sindicatos. Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, Londres, julio de 2000)*

II. Cómo tomar medidas en el sector del transporte

La experiencia de muchos países muestra que la manera más eficaz de reducir la incidencia del VIH en la población general es disminuir su transmisión en los grupos de alto riesgo. Este enfoque concreto se suele vincular a la educación entre pares (ver el análisis ulterior sobre la prevención a través de la información y de la educación), y su eficacia aumenta cuando se combina con programas para reducir la estigmatización, ofrecer cuidados y afrontar las normas sociales. En el sector del transporte, es preciso adoptar un enfoque planificado cuidadosamente, implicando a los agentes sociales y a otros interlocutores esenciales.

El marco jurídico y normativo: una estrategia integrada

Las políticas y regulaciones sobre el VIH/SIDA en el sector del transporte siguen siendo escasas y distantes, pero las iniciativas tomadas en algunos países ayudan a trazar la senda a seguir.

Se ha descubierto que es de gran utilidad recurrir a una estrategia integrada: las estrategias en el sector del transporte para afrontar el VIH/SIDA tienen que vincularse a un proceso más amplio de armonización de políticas y regulaciones fronterizas, e integrar todos los medios de transporte pertinentes. Un marco jurídico y normativo general coherente es esencial para guiar las iniciativas de los múltiples interlocutores implicados y para establecer responsabilidades.

Instrumentos y directrices internacionales

Hasta la fecha no hay ningún convenio internacional de trabajo que trate específicamente del VIH/SIDA, pero hay varios que brindan una base jurídica de actuación, sobre todo en lo tocante a discriminación. A título de ejemplo, sirvan:

- ▶ Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111);
- ▶ Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155);
- ▶ Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161);
- ▶ Convenio sobre la terminación de la relación de trabajo, 1982 (núm. 158);

Integración regional en Africa

Varias políticas subregionales de comercio, comunicaciones y transporte, e iniciativas generales de armonización de leyes y procedimientos, tratan cuestiones que también son factores de riesgo para el VIH/SIDA. Sería conveniente tenerlas en cuenta y estudiar el modo de que contengan disposiciones específicas para el VIH.

La **Comunidad para el Desarrollo de Africa del Sur (SADC)** fue creada en 1992 y en la actualidad cuenta con 14 miembros. El VIH/SIDA ha sido señalado como un impedimento grave para la consecución de los objetivos de la SADC. El Plan de Desarrollo Estratégico Indicativo Regional sirve de modelo para la mejora de la integración económica y el desarrollo social. El Protocolo de la SADC sobre el Transporte, las Comunicaciones y la Meteorología, que se firmó en 1996, es una solución integrada para la mejora del transporte y de las comunicaciones. Funciona a través de diversos acuerdos bilaterales y multilaterales así como de órganos técnicos y de coordinación; la Comisión de Gestión de Ruta Conjunta es una estructura que podría ocuparse del VIH/SIDA.

El **Mercado Común de Africa Oriental y Meridional (COMESA)** se formó en 1994 para crear una unidad económica y de comercialización y para reducir las barreras al comercio. Tiene 20 estados miembros, 9 de los cuales son también miembros de la SADC. El COMESA promueve el comercio, trabajando, en parte, para mejorar la administración de transporte con objeto de facilitar el movimiento de bienes, servicios y personas entre los países miembros y de favorecer una red de aduanera informatizada en la región.

La predecesora de la Unión Africana, la Organización de la Unidad Africana, estableció la **NEPAD (Nueva Alianza para el Desarrollo de Africa)** en 2001. El objetivo de la NEPAD es promover el desarrollo sostenible en Africa, garantizando la paz y la seguridad, la democracia y un buen gobierno político, económico y empresarial, la cooperación e integración regional y una elevada capacidad institucional en gobiernos y otros interlocutores sociales. Su plan estratégico abarca: la reducción de las demoras en los movimientos transfronterizos de personas, bienes y servicios; la disminución de los tiempos de espera en puertos; la promoción de la actividad económica y del comercio transfronterizo gracias a la mejora de las infraestructuras de transporte por tierra; el incremento de los enlaces aéreos de pasajeros y de mercancías en las subregiones de Africa.

La **Unión Aduanera de Africa Austral (SACU)** se fundó en 1969 con la pretensión de defender el libre intercambio de bienes entre los países miembros. Prevé una tarifa externa común y una tarifa interna común en esta zona aduanera común. El Memorando de Entendimiento de la SACU estipula que la autoridad competente del territorio autoriza el transporte de bienes hacia o a través de otro estado miembro de la SACU.

La **Iniciativa Transfronteriza en Africa Oriental y Meridional (CBI)** establece un marco de política general común para los 14 países firmantes, con el apoyo de cuatro copatrocinadores: el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, la Unión Europea y el Banco Africano de Desarrollo. El marco normativo pretende facilitar la actividad económica transfronteriza eliminando las barreras al flujo de bienes, servicios, trabajadores y capital, y contribuir a integrar mercados mediante políticas macroeconómicas apropiadas*.

* HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities, Geneva, ILO, 2005. (El VIH/SIDA en el sector del transporte de los países del sur de Africa: una evaluación rápida de las normativas y formalidades transfronterizas, Ginebra, OIT, 2005)

Principios fundamentales del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo

Un problema en el ámbito laboral

El VIH/SIDA constituye un problema en el lugar de trabajo porque afecta a los trabajadores, y porque el lugar de trabajo desempeña un papel fundamental para limitar la propagación y los efectos de la epidemia.

Acabar con la discriminación

No debería haber ninguna discriminación ni rechazo (estigmatización) de los trabajadores basados en una infección por el VIH real o supuesta.

Igualdad entre hombres y mujeres

Unas relaciones de género más igualitarias y la potenciación de las mujeres son indispensables para prevenir la propagación de la infección por el VIH y ayudar a las personas a enfrentarse a su impacto.

Entorno de trabajo sano

El entorno laboral debería reducir al mínimo los riesgos laborales y adaptarse a la salud y a las facultades de los trabajadores.

Diálogo social

La cabal aplicación de una política y un programa contra el VIH/SIDA requiere la colaboración y la confianza entre los empleadores, los trabajadores y sus representantes.

Ninguna prueba de detección a efectos de empleo

Las pruebas de detección del VIH en el lugar de trabajo deberían efectuarse como se especifica en el Repertorio, deberían ser voluntarias y confidenciales y no usarse nunca para excluir a solicitantes de un puesto de trabajo ni a quienes ejercen un empleo.

Confidencialidad

El acceso a los datos personales, en particular sobre la eventual seropositividad de un trabajador, debería regirse por unas normas de confidencialidad que concuerden con lo dispuesto en los instrumentos de la OIT vigentes.

Continuación de la relación de trabajo

Los trabajadores con enfermedades derivadas del VIH deberían tener la posibilidad de trabajar mientras sean médicamente aptos para hacerlo en un puesto apropiado existente.

Prevención

Los interlocutores sociales ocupan una posición óptima para impulsar la prevención a través de información, educación y respaldo del cambio de comportamientos.

Asistencia y apoyo

Los trabajadores tienen derecho a unos servicios médicos asequibles y al disfrute de las prestaciones de los regímenes obligatorios de seguridad social y de los planes de previsión profesionales.

- ▶ Convenio sobre la readaptación profesional y el empleo (personas inválidas), 1983 (núm. 159);
- ▶ Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102).

No obstante, la OIT ha elaborado un Repertorio de recomendaciones prácticas sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo. Los diez principios fundamentales se exponen en el cuadro arriba, y en la Sección III se dan más detalles y directrices para utilizar el Repertorio.

Políticas nacionales y subregionales

Sudáfrica ha establecido un Comité nacional de Coordinación del VIH/SIDA en el Transporte con representación de empleadores, sindicatos, órganos reguladores, la OIT y los ministerios de trabajo y transporte. Este Comité elaboró un plan estratégico sobre el VIH/SIDA para el sector del transporte en noviembre de 2001, reconociendo:

- ▶ la necesidad de garantizar que la política sea coherente con los desafíos a los que se enfrenta el sector del transporte;
- ▶ la necesidad de garantizar el uso óptimo de los recursos mediante alianzas inteligentes para la planificación y la aplicación de intervenciones sobre el VIH/SIDA;
- ▶ la necesidad de garantizar una toma de decisiones bien informada, compartiendo información y gestionándola;
- ▶ la necesidad de favorecer intervenciones eficaces mediante comunicación y campañas de sensibilización intersectoriales.

El programa asociado de medidas comprende: la prevención, el tratamiento y la atención, la investigación, la supervisión y la evaluación del impacto de actividades; la aplicación del marco de derechos jurídicos y humanos; la oferta de capacitación y desarrollo sobre la gestión del SIDA.

El programa se compartió con países vecinos en el marco de un proyecto de la OIT para los sectores del transporte de ocho países de la SADC, siendo financiado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo (ASDI). El objetivo del proyecto es ayudar a los órganos regionales, las autoridades nacionales, las organizaciones de empleadores y los sindicatos, así como a las organizaciones no gubernamentales, a fomentar estrategias nacionales coordinadas, concebidas para ser armonizadas a nivel subregional y destinadas a todos los modos de transporte e instalaciones auxiliares.

Los países en cuestión han preparado evaluaciones por país, establecido comités asesores, definido políticas y planes de aplicación nacionales, y participado en un diálogo subregional sobre una estrategia común vinculada al protocolo de transporte de la SADC y un plan empresarial sobre el VIH/SIDA. Se ha preparado una evaluación rápida de las polí-

ticas y formalidades transfronterizas, y se ha acordado un plan de acción sobre cuestiones regionales relacionadas con el VIH/SIDA dentro del sector del transporte.

En la política de Malawi se afirma que: *la meta de esta política es guiar y dirigir el proceso para afrontar el VIH/SIDA en el lugar de trabajo dentro del Sector de Transporte de Malawi. La política fija el marco que utilizarán los empleadores, los trabajadores y sus representantes en el sector de transporte para formular políticas relativas al VIH/SIDA, elaborar, aplicar, supervisar y evaluar programas prácticos y proactivos sobre el VIH/SIDA en su lugar de trabajo, en zonas de mucho tráfico y en puestos fronterizos*⁹.

Si bien los distintos sectores del transporte deberían estar incluidos en un único marco normativo, podrían precisar distintas estrategias e instrumentos. En la región del Mekong, las Naciones Unidas han ayudado a cuatro países (Camboya, Myanmar, Tailandia y Vietnam) a formular programas integrados para los marinos sobre el VIH/SIDA y las drogas.

Medidas en el lugar de trabajo y la comunidad

¿Dónde está el lugar de trabajo?

Las medidas en el lugar de trabajo pueden desarrollarse en entornos muy distintos.

Las grandes empresas suelen subcontratar sus operaciones de transporte con uno de los operadores logísticos implantados mundialmente, o con una empresa local de transporte. En cualquiera de estos casos, deben asegurarse de que los subcontratistas tienen establecidas políticas eficaces sobre el VIH/SIDA y que colaboran en su aplicación, de ser necesario. Diversas compañías multinacionales ofrecen programas de prevención y cobertura sanitaria a sus trabajadores, y, en algunos casos, también a sus proveedores y contratistas. Como ejemplos valgan los casos de Heineken, Daimler Chrysler, BP, Chevron Texaco y Coca Cola. En varios casos se han desarrollado programas en colaboración con organismos fuera del sector privado, como ONUSIDA, la GTZ y organizaciones no gubernamentales.

La mayoría de los trabajadores del transporte son empleados de pequeñas empresas, o autoempleados, de modo que las intervenciones tienen que realizarse en los puntos donde los trabajadores se detienen y se reúnen, como las paradas de camiones y los puertos. También es importante adoptar programas complementarios para las familias de los trabajadores y sus comunidades. Los conductores, propietarios

Caso ilustrativo

Teddy Exports, India

Teddy Exports es una empresa de exportación de comercio justo comprometida explícitamente con el desarrollo social y económico. En 1992, Teddy Exports estableció Teddy Trust a la que destina un 50 por ciento de sus beneficios a fin de costear diversas actividades benéficas para sus trabajadores y la comunidad local. La empresa ha podido asumir programas laborales relativos al VIH/SIDA exhaustivos e innovadores, sobre todo, campañas de formación y prevención, brindando oportunidades laborales y atención médica para personas que viven con el VIH/SIDA, y ofreciendo apoyo financiero a organizaciones no gubernamentales. Un proyecto se centra en el suministro de atención médica de bajo coste (a veces gratuita) a los conductores de camiones en centros sanitarios comunitarios cercanos a las paradas de camiones. En el marco del Proyecto de Autopistas Sanas, respaldado por el Departamento del Reino Unido para el Desarrollo Internacional, se han implantado dos casetas para los camioneros en la autopista principal de la India meridional y una en una unidad de refinería petrolífera en Manila. Ofrecen información a más de 80.000 camioneros y realizan labores de concienciación sobre el VIH/SIDA a través de teatro en la calle, exposiciones de diapositivas, folletos, pegatinas y distribución de preservativos. Los mensajes, bien orientados, y la naturaleza anónima de la ayuda ofrecida han animado a los camioneros a buscar tratamiento y asesoría.

Fuente: Teddy Exports, www.rugsandstuff.co.uk/teddy_exports.htm, 3 July 2002 (Teddy Exports, www.rugsandstuff.co.uk/teddy_exports.htm, 3 de julio de 2002).

de su vehículo, pueden ser especialmente difíciles de localizar. En las paradas para repostaje y descanso y los puntos de control fronterizo se les puede localizar a ellos, y también a todos los transportistas. En los lugares en que los «conductores-propietarios» están organizados en una federación, dicha federación sería un importante interlocutor para concretar intervenciones.

En la carretera, se podrían ofrecer mejores instalaciones, por ejemplo, teléfonos, lavanderías, etc., que se convertirían puntos óptimos para brindar apoyo, información y posiblemente, tratamiento.

En la ciudad india de Chandigarh hay unos 15.000 tiradores de coches de transporte de pasajeros (rickshaw). Muchos han emigrado de otras regiones de India y socializan e interactúan principalmente dentro de su propia comunidad. Aunque necesitan información y formación sobre el VIH/SIDA, las intervenciones y los mensajes que les sean destinados no deberían ser los mismos que los dirigidos a los camioneros de larga distancia. Los mecanismos para comunicarse con ellos también deberían ser diferentes, partiendo más de sus lugares de trabajo y posibles asociaciones, y menos de iniciativas destinadas a las empresas o a las organizaciones de trabajadores.

9. HIV/AIDS draft policy and strategic framework of action for the transport sector in Malawi, 2003. (Marco de acción estratégico y político preliminar sobre VIH/SIDA para el sector del transporte en Malawi, 2003.)

Colaboración sobre política relativa al VIH

En Kenya se ha elaborado un documento de política sobre el VIH/SIDA gracias a la colaboración entre los sindicatos de transporte y los empleadores. La política, patrocinada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte y Friedrich Ebert Stiftung, un instituto de fomento alemán, cubre diversas cuestiones relacionadas con el VIH, incluyendo educación, capacitación, pruebas, confidencialidad, atención y apoyo. «Este documento es una expresión de la clara voluntad de los sindicatos y los empleadores de poner freno a la marea del VIH. Estoy segura de que, partiendo del compromiso mostrado por todas las partes, podremos marcar la diferencia en los ámbitos laborales de los trabajadores del transporte», declaró Grace Orwa, de la Unión de Ferroviarios, y coordinadora de proyecto sobre el VIH/SIDA del ITF en Kenya.

Cómo generar confianza: colaboración empleador-trabajador

El VIH/SIDA causa miedo y vergüenza. Aunque mucha gente lleva vidas plenas y sigue trabajando durante años después de ser diagnosticada seropositiva, generalmente el virus se ve como una sentencia de muerte. Como consecuencia, el miedo suele ensombrecer los mensajes de vivir positivamente. Y, como el contacto sexual es la principal vía de transmisión del VIH, esto provoca inquietud y vergüenza, con lo que el silencio suele ser lo más sencillo.

Es fundamental que haya un debate lo más completo posible sobre las condiciones sociales y los factores biológicos que favorecen la transmisión. El liderazgo, en todos los niveles y en todos los sectores, tiene una trascendencia vital para dar ejemplo de apertura y alentar la toma de medidas. Una de las formas de lograrlo es mediante el diálogo social. El que las organizaciones de empleadores y trabajadores expresen su opinión al unísono contribuye a romper el silencio que pesa en torno al VIH/SIDA. También pueden usar su influencia sobre los gobiernos para fomentar un debate más amplio.

La Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Internacional

de Sindicatos Libres (CIOSL), que en mayo 2003 hicieron una declaración conjunta: «Luchando contra el VIH/SIDA juntos – un programa de compromiso futuro» han dado un ejemplo de que la epidemia es una amenaza tanto para los empleadores como para los trabajadores, e instan a sus organizaciones y a sus miembros a tomar medidas conjuntas sobre el VIH/SIDA en todos los niveles, especialmente en el mundo del trabajo.

En el ámbito laboral, los interlocutores sociales pueden contribuir a crear un entorno de diálogo y confianza que favorezca el desarrollo de políticas y programas exitosos, y que también pueda influir a la comunidad local y a la sociedad en su conjunto.

El sindicato de camioneros de Rwanda (ACPLRWA) empezó a organizar seminarios para sus miembros sobre el VIH y el SIDA, pero no tardó en darse cuenta de que necesitaban involucrar a los cónyuges y parejas de los conductores en sus campañas de formación. Muchos de los conductores también llevaban a sus mujeres con ellos cuando asistían a servicios de asesoría y análisis voluntarios, organizados asimismo por el sindicato.

Protección de los derechos humanos

La restricción de los derechos de los trabajadores no detendrá el VIH. Antes bien, contribuye a la propagación de la enfermedad. El sometimiento a pruebas de detección obligatorias por parte de los gobiernos o los empleadores y el despido de los trabajadores que tienen (o parecen tener) el VIH viola los derechos humanos y crea un entorno de desconfianza que va en contra de las iniciativas de prevención. Si la gente teme la discriminación o el rechazo (estigmatización), se mostrará reacia a someterse a pruebas de detección, o a buscar asesoría, tratamiento y apoyo.

Mejora de las condiciones de trabajo

Las múltiples situaciones de alto riesgo que afrontan los trabajadores del transporte se deben fundamentalmente a la separación forzosa de sus familias, y las escasas instalaciones de los lugares donde los trabajadores se detienen. Los alojamientos en lugares de reposo como las alojadas de los camiones suelen ser onerosos y de poca calidad, y eso, cuando existen, con escasos servicios de ocio, aparte del alcohol y los servicios sexuales. Las instalaciones donde descansan los ferroviarios son a veces pobres y ruidosas, porque están muy cerca de las estaciones. Los trabajadores del transporte suelen verse acosados por las autoridades y la policía y rechazados por las

No discriminación

La política de la Autoridad de Aviación Civil Sudafricana pretende proteger de la discriminación a las personas que viven con el VIH/SIDA, y favorecer el acceso a la información. Insta al sector a crear un entorno comprensivo y tolerante para los empleados que viven con el VIH/SIDA. El programa promueve la confidencialidad y reconoce los derechos y las obligaciones de los empleados del sector.

Los derechos humanos y la dignidad de todos los participantes en el sector del transporte deberían respetarse, independientemente de su estado serológico. Las personas que viven con el VIH/SIDA (PLWHA) deberían ser protegidas de la estigmatización, la discriminación y la victimización por parte de colegas, clientes y empleadores en el lugar de trabajo, en puestos fronterizos, puertos y zonas de mucho tráfico.

comunidades con las que están en contacto. Esto tiene un impacto adverso en su comportamiento. Las largas demoras en las fronteras y los puestos de control policial con frecuencia alargan innecesariamente el tiempo de viaje, especialmente para los trabajadores del transporte por carretera.

Los empleadores pueden colaborar adaptando los horarios de trabajo para posibilitar estancias más frecuentes en el hogar, y brindando mejores instalaciones para el descanso y otros servicios auxiliares (en colaboración con otros empleadores, organizaciones sindicales, gobiernos y organizaciones no gubernamentales), por ejemplo, modalidades de ocio alternativas subvencionadas para que los trabajadores ocupen su tiempo. Ese tipo de ocio se proporciona en muchos puertos y el personal marítimo lo utiliza mucho.

Los gobiernos también pueden colaborar reduciendo el tiempo que los camiones tienen que parar en fronteras o puntos de destino, y las demoras administrativas en la descarga de barcos. Esto supondría la colaboración entre los ministerios de transporte y los ministerios responsables del control de fronteras y aduanas.

En algunas situaciones, cuando sea factible, los trabajadores del transporte podrían llevar a sus cónyuges con ellos.

Prevención a través de información y educación

La forma de transmisión más frecuente del VIH es por mantener relaciones sexuales sin preservativos, un comportamiento que está influido por las normas sociales, la información, las opiniones personales y las actuaciones de otros colegas. Las necesidades de información que se deben brindar sobre el VIH y cómo se transmite, así como la educación para ayudar a las personas a entender su propio riesgo y cómo reducirlo. Las necesidades de educación se cubrirían con el suministro de recursos como por ejemplo preservativos, servicios de tratamiento de infecciones de transmisión sexual, y jeringas limpias. Estos recursos pueden proporcionarse, por ejemplo, en los puntos de descanso de los camiones, en las estaciones de ferrocarril y las instalaciones de asistencia de los marinos en los puertos. En un informe sobre las instalaciones portuarias se descubrió que la mayoría de los puertos visitados no tenían servicio de asistencia alguno, aunque varios lo habían incluido en una lista de instalaciones en las guías telefónicas portuarias¹⁰.

Los programas de igualdad entre hombres y mujeres, la comunicación para el cambio de comportamientos, y el uso de educación entre

Con la financiación del gobierno italiano, la OIT ha iniciado un proyecto en Etiopía para mejorar la capacidad de las cooperativas y de los sectores del transporte para implantar programas de prevención, atención y apoyo al VIH/SIDA en el lugar de trabajo, y desarrollar políticas y directrices pertinentes para estos sectores. Desde mayo a julio de 2005 se organizaron siete talleres para capacitar tanto a capacitadores como a educadores entre pares. Los participantes provenían de organizaciones de transporte públicas y privadas, así como de miembros y organizadores de cooperativas.

pares son factores importantes en la educación y la toma de conciencia. Los educadores entre pares, elegidos dentro del grupo objetivo y capacitados oportunamente, suelen estar en condiciones de comunicarse más eficazmente con sus colegas que un grupo diverso de extraños. Pueden distribuir información y recursos, organizar sesiones de desarrollo de aptitudes y orientar a sus compañeros hacia otros servicios de VIH/SIDA. La implicación de pares no sólo contribuye a sembrar la confianza y a asegurarse de la pertinencia de los mensajes emitidos, sino que también favorece la participación y la aceptación. La educación entre pares no es una respuesta global, si tenemos en cuenta la preocupación de algunos trabajadores respecto a la confidencialidad. Puede resultar muy eficaz si se implica a personas que viven con el VIH/SIDA. En Guyana, conductores y revisores de microautobuses han sido involucrados como agentes del cambio en una campaña nacional y están siendo capacitados sobre asuntos relacionados con el VIH/SIDA y el rechazo que suscita.

Asesoría y pruebas de detección voluntarias

La asesoría y pruebas de detección voluntarias deben basarse en los principios del consentimiento informado voluntario y de la confidencialidad de los resultados. Deberían acompañarse de asesoría y vincularse a un determinado nivel de servicios tras la prueba de detección. Si el resultado es negativo, se necesita información sobre la evaluación y la prevención de riesgos. Si el resultado es positivo, se necesita información y asesoría sobre los modos de seguir estando sanos, de proteger a las parejas de la infección, y de los servicios disponibles en la comunidad, incluido el tratamiento. Se fomenta entre los empleadores el suministro de atención y apoyo en el lugar de trabajo, y de tratamiento cuando es posible. A veces, las colaboraciones entre organismos públicos y privados, con la ayuda de donantes como el Fondo Mundial para combatir el SIDA, la tuberculosis y la malaria, pueden servir de complemento a lo que el empleador puede ofrecer.

10. El informe, encargado por el Grupo de Marinos de ITF, fue realizado en un período de 19 meses, desde febrero de 2001 a agosto de 2002, y estudió los puertos sospechosos de ofrecer servicios de atención inadecuados para los marinos. En total, se identificaron 136 puertos sospechosos en todo el mundo y se visitaron 23 de estos más otros cinco. Ver: http://www.itf.org.uk/port_Survey/index.htm, con acceso el 1 de octubre de 2003.

La OIT es partidaria de la asesoría y las pruebas de detección voluntarias a través de campañas «Hágase la prueba». A continuación figuran algunos extractos de ese folleto informativo.

¿Por qué es importante hacerse la prueba?

La mayoría de las personas infectadas por el VIH no conoce su estado serológico. El virus no produce ningún síntoma, pasa desapercibido, pero, tarde o temprano provoca una enfermedad, y esa enfermedad es el SIDA.

Hacerse una prueba de detección del VIH ofrece dos ventajas principales: le permite conocer su estado serológico y actuar en consecuencia:

- ▶ si es usted seronegativo/a, podrá protegerse y proteger a los demás de la infección
- ▶ si es usted seropositivo/a, podrá acceder a servicios de atención y apoyo, que también suelen ofrecer terapia, e informarse sobre cómo puede mantenerse en buena salud.

El hacerse la prueba no es el fin, sino el principio de algo: es lo que le suministra la información que necesita para vivir en forma positiva y responsable, con o sin el VIH.

¡Me hice la prueba!

«Yo tenía miedo, pero prefiero saber cuál es mi situación, aun cuando tenga que oír una mala noticia.»

«Cuando uno es seropositivo, pueden transcurrir años antes de que la enfermedad se manifieste, sobre todo si uno recibe atención médica y apoyo psicológico, pero si uno no sabe que está contaminado, no puede hacer nada.»

«Mi familia es lo más importante para mí; si conozco mi estado serológico, podré protegerla mejor.»

«Corrí riesgos cuando era más joven y necesitaba saber si esto tendría consecuencias sobre mi estado de salud.»

«Mi empleador proporciona tratamiento a los empleados infectados y su familia; me hice la prueba para poder recibir el tratamiento en caso de que lo necesitara.»

«Tenía miedo de que la gente se enterara de algo, pero la prueba de detección se realizó de manera muy confidencial y quedé tranquilo.»

Hay dos opiniones sobre los centros de pruebas en clínicas de carretera o en puertos. Algunos estiman que quizás esta no sea la mejor opción. Si a un trabajador o trabajadora se le acaba de informar de su seropositividad y está a punto de conducir un camión o de embarcarse durante varias semanas, puede no estar en condiciones de obtener el apoyo emocional o la ayuda práctica que necesite. Otros alegan que los trabajadores móviles pueden no disponer de otro lugar u otra ocasión para someterse a esta prueba de detección. Los centros de prueba que parecen pertenecer al sector del transporte pueden atraer a más trabajadores del sector que los centros comunitarios ordinarios de diagnóstico.

Asistencia y apoyo

Los trabajadores con el VIH deberían recibir asistencia y apoyo. Pueden estar en perfectas condiciones de seguir trabajando durante varios años, sobre todo, si tienen acceso a medicinas, una buena nutrición y descanso. Puede ser preciso modificar los calendarios laborales y los turnos, y adaptar las tareas y el entorno laboral si un trabajador es enfermo crónico. Así, el empleador dispondrá durante más tiempo de las aptitudes, capacitación y «memoria institucional» del empleado, y el empleado puede seguir ganando dinero. El sindicato de tripulaciones de cabina de Argentina completa a través del sistema estatal la parte no reembolsada de los costes de tratamiento. También

Camioneros contra el SIDA, Sudáfrica

Este programa es el resultado de un acuerdo entre el Sindicato Sudafricano de Trabajadores del Transporte y Afines (SATAWU), miembro de ITF, y la Asociación de Empleadores de Transporte por Carretera. Se han establecido unidades de carretera compuestas de dos contenedores. Uno de ellos es una clínica y el otro es un aula donde se ofrece información y se capacita a educadores entre pares.

Las unidades de carretera están situadas en zonas de tránsito y en puestos fronterizos. La clínica abre por las tardes, desde las 17.00 horas hasta la medianoche, lo que la hace más accesible a los conductores y otros trabajadores. La clínica dispone de una enfermera titulada y ofrece tratamiento de enfermedades sexualmente transmisibles y servicios de atención primaria. Se distribuyen preservativos, y se insta a conductores y trabajadores del sexo comercial a someterse a asesoría y pruebas de detección voluntarias.

La clínica funciona mediante un sistema de «tarjetas inteligentes» en las que se registran los historiales médicos de los conductores para que éstos puedan ir a cualquier clínica del sistema y recibir el tratamiento que necesiten. Los camioneros asisten a sesiones informativas, que abarcan:

- ▶ información básica sobre el VIH/SIDA y las infecciones sexualmente transmisibles
- ▶ prevención, asistencia y apoyo
- ▶ la relación entre el VIH/SIDA y la tuberculosis y otras infecciones oportunistas
- ▶ violencia contra las mujeres.

También hay un programa de educación entre pares de 5 días en el que los conductores y los trabajadores del sexo reciben capacitación en: técnicas de presentación y facilitación/animación grupal; información médica sobre el VIH/SIDA y las infecciones sexualmente transmisibles; asesoría y pruebas de detección de VIH.

Hasta la fecha, 266 educadores entre pares han sido capacitados y se ha informado a 80.000 camioneros. Se han distribuido aproximadamente 1,3 millones de preservativos.

Fuente: International Transport Workers' Federation HIV/AIDS Resource Book. ITF, London 2003. (Libro de Recursos de VIH/SIDA de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, ITF, Londres, 2003)

ha negociado «alojamientos razonables» con los empleadores para que los trabajadores con determinadas afecciones, incluidas las vinculadas a la infección por el VIH, puedan evitar los vuelos nocturnos y trabajar en rutas menos agotadoras.

Se están haciendo esfuerzos en todos los niveles para ampliar el acceso al tratamiento – como ejemplo valga la iniciativa «3 por 5» de la OMS y ONUSIDA, apoyada por la OIT. En el ámbito laboral se puede contribuir a respaldar el suministro y la supervisión del tratamiento a través de servicios de salud profesionales, y favoreciendo asesoría y pruebas de detección voluntarias.

Si los trabajadores NO disponen de asistencia y apoyo, no hay incentivo alguno para ofrecerse voluntariamente para una prueba. Si dar positivo en una prueba sólo conduce a la estigmatización y la discriminación, ¿por qué molestarse? La asistencia y el apoyo son, por tanto, esenciales para prevenir el VIH.

Cada vez se reconoce más que los programas en el lugar de trabajo, y especialmente el tratamiento, deberían compartirse lo más ampliamente posible con la comunidad local. El ámbito laboral puede ser el punto de partida de programas de acercamiento, dando prioridad a las familias de los trabajadores.

Modelo de política sobre VIH y SIDA del Sindicato de Trabajadores de Servicios Generales y del Transporte del Reino Unido

Este modelo de política puede usarse como base de una política laboral o de un convenio colectivo.

La política se inicia con referencias esenciales a la legislación aplicable en el Reino Unido, lo que incluye la Ley de Discriminación y Discapacidad de 1995. La Ley exige a los empleadores que efectúen «ajustes razonables» para los empleados con discapacidades; una enmienda a la Ley, introducida en 2005, estipula claramente que se considera discapacitada a una persona desde el momento en que se le diagnostica su seropositividad. También es aplicable la legislación sobre sanidad y seguridad, y la ley estipula que el acoso de cualquier persona es un delito. Esto sería el caso de una persona que esté siendo acosada por su orientación sexual, por ejemplo.

En el cuerpo principal de la política, el sindicato y el empleador convienen en que no habrá discriminación alguna por el estado serológico, en cuanto a:

- ▶ contratación
- ▶ prestaciones y servicios
- ▶ oportunidades de avance profesional
- ▶ formación y capacitación.

Una cláusula cubre la confidencialidad. Los trabajadores no tienen por qué informar a la empresa de su estado serológico. El hostigamiento y el acoso de los trabajadores por su estado serológico están sujetos a medidas disciplinarias.

La política también prevé la baja por discapacidad, que se define como «una ausencia laboral durante la cual los puestos de los empleados se protegen mientras éstos se adaptan a una discapacidad que afecta a su trabajo». La política dice que los trabajadores necesitarán tiempo y apoyo para adaptarse a los síntomas. Deberían disponer de asesoría y apoyo. Además, los directivos y los representantes sindicales pertinentes deberían reunirse con el trabajador para estudiar: la necesidad o no de una ausencia temporal del trabajo, con el mantenimiento del sueldo; la viabilidad de que el empleado siga en el mismo puesto; y cualquier adaptación o capacitación necesaria para que el empleado pueda seguir trabajando. El sindicato puede llevar a su propio asesor especialista si es necesario.

Esta política también contempla una baja especial para los cuidadores, que incluye la baja por motivos familiares o por fallecimiento de un ser querido, así como la baja por cuidado de personas con enfermedades relacionadas con el VIH.

III. ¿Cómo puede la OIT ayudar al sector del transporte a desarrollar políticas y programas?

La OIT ha editado un conjunto de documentos para alentar y respaldar la toma de medidas en el ámbito laboral. Comprende un Repertorio de recomendaciones prácticas y un manual de capacitación.

En el *Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo* se exponen los principios fundamentales para el desarrollo de políticas y directrices prácticas para la toma de medidas en los siguientes ámbitos básicos:

- ▶ prevención de VIH/SIDA
- ▶ gestión y reducción del impacto del VIH/SIDA en el mundo del trabajo
- ▶ asistencia y apoyo de los trabajadores infectados y afectados por el VIH/SIDA
- ▶ eliminación del rechazo y la discriminación por el estado serológico.

Las nueve secciones cubren los objetivos, el uso y el alcance del Repertorio, los principios fundamentales, los derechos y responsabilidades de cada uno de los interlocutores tripartitos, la prevención mediante información y educación, los programas de capacitación, las pruebas de detección, y la asistencia y el apoyo.

El borrador del Repertorio fue redactado tras consultar a miembros de todas las regiones, y fue analizado y revisado por un grupo tripartito de expertos, y adoptado por el Consejo de Administración de la OIT en junio de 2001. Puede usarse para iniciar el diálogo social sobre el VIH/SIDA y como base para negociaciones; incluye una lista de control para planificación y adopción de medidas en el ámbito laboral.

Como complemento al Repertorio se ha editado el manual denominado *Aplicación de*

las recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo: manual de educación y de capacitación. Aporta información adicional sobre cuestiones fundamentales, casos ilustrativos, actividades de aprendizaje, modelos de cursos de capacitación y extractos de legislación, políticas y convenios colectivos. Sigue las directrices principales del Repertorio y explica las funciones del gobierno y los agentes sociales, cuestiones jurídicas y de derechos humanos, políticas en el ámbito laboral, programas de prevención y asistencia, cuestiones de género, y cómo transmitir la información al sector de la economía informal.

Cada módulo del manual sigue el mismo esquema: presenta información sobre aspectos primordiales que contribuyen a explicar y ampliar los temas cubiertos por el Repertorio, incluyendo material de referencia útil, y una sección de actividades de aprendizaje fotocopiables, algunas de ellas específicamente destinadas a los sindicatos y los representantes de los trabajadores.

La primera sección es una guía del manual, y una lista de consejos para los capacitadores. El manual consta de ocho programas para talleres o cursillos (de una duración de dos o tres días) y cuatro módulos o componentes (de una duración de dos o tres horas) que se pueden introducir en los cursillos.

El Repertorio y el manual brindan conjuntamente información y directrices para la toma de medidas.

En las páginas siguientes se indica en qué parte del Repertorio y el manual se puede encontrar ideas sobre los temas fundamentales arriba indicados.

El marco jurídico y de política general: una estrategia integrada		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 4.5	Diálogo social
	Sección 5	Derechos y responsabilidades generales de los gobiernos, empleadores y trabajadores
	Apéndice III	Lista de control para la planificación y la aplicación de una política sobre el VIH/SIDA en el lugar de trabajo
Véase en el manual	Módulo 3	<i>Acciones en el lugar de trabajo por medio del diálogo social: rol de los empleadores, trabajadores y sus organizaciones</i> páginas 3-7: políticas y programas sobre el VIH/SIDA para el lugar de trabajo Actividades de aprendizaje 5 y 7
	Módulo 4	Marco jurídico y normativo sobre el VIH/SIDA en el lugar de trabajo: el rol del gobierno páginas 5-9: planificación de la respuesta nacional Actividad de aprendizaje 1
Medidas en el lugar de trabajo y en la comunidad		
Respaldo de los debates abiertos		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 4.1	Reconocimiento del problema del VIH/SIDA en el ámbito laboral
Véase en el manual	Módulo 1	<i>El VIH/SIDA: la epidemia y su impacto en el mundo del trabajo</i> páginas 2-12: información sobre el VIH/SIDA Actividades de aprendizaje 1, 2 y 4
	Módulo 5	<i>Consideraciones de género en torno al VIH/SIDA en el mundo del trabajo</i> páginas 1-2: Introducción: ¡este módulo es también para los hombres! páginas 5-6: Los hombres y la masculinidad Actividades de aprendizaje: 1
Protección de los derechos humanos		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 4	Principios fundamentales
Véase en el manual	Módulo 2	<i>El VIH/SIDA y los derechos humanos</i> Todo el módulo es pertinente Actividades de aprendizaje 4, 6, 8 y 9

Mejora de las condiciones de trabajo		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 4.4	Un ambiente de trabajo sano
	Sección 6.4	Vinculación con los programas de promoción de salud
	Apéndice II	Control de la infección en el lugar de trabajo
Véase en el manual	Módulo 6	<i>Programas de prevención del VIH/SIDA en el lugar de trabajo</i> página 12: enlace con programas generales de salud
Prevención a través de la información y la educación		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 6	Prevención mediante una labor informativa y didáctica
Véase en el manual	Módulo 6	<i>Programas de prevención del VIH/SIDA en el lugar de trabajo</i> Todo el módulo es pertinente Actividades de aprendizaje 1, 2, 3, 7 y 13
Asesoría y pruebas de detección voluntarias		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 8	Pruebas de detección del VIH
Véase en el manual	Módulo 7	<i>Asistencia y apoyo</i> página 5: Asesoría y pruebas de detección voluntarias Actividad de aprendizaje 7
Asistencia y apoyo		
Véase en el Repertorio de recomendaciones prácticas	Sección 9	Asistencia y apoyo
Véase en el manual	Módulo 7	<i>Asistencia y apoyo</i> páginas 4-9: Asistencia y apoyo en el lugar de trabajo Actividades de aprendizaje 1, 5 y 8

Anexo 1**Bibliografía adicional**

HIV/AIDS Resource Book. International Transport Workers Federation, London 2003.

(<http://www.itf.org.uk>). (Libro de recursos sobre el VIH/SIDA. Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, Londres, 2003.)

Transport sector strategic HIV/AIDS plan, National HIV/AIDS Transport Sector Coordinating Committee, South Africa, November 2001. (Plan estratégico sobre el VIH/SIDA en el sector del transporte, Comité de Coordinación nacional sobre el VIH/SIDA en el Sector del Transporte, Sudáfrica, Noviembre de 2001)

Considering HIV/AIDS in development assistance: A toolkit prepared for staff of Commission of European Communities, section 3, The Transport Sector, DG VIII. (Tener en cuenta el VIH/SIDA en la ayuda al desarrollo: instrumento preparado por el personal de la Comisión de las Comunidades Europeas, sección 3, Sector del Transporte, 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. (Directrices para las empresas de transporte sobre el VIH y el SIDA. Publicado por la Cámara de Transporte, Londres, en nombre de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud Marítima, marzo de 2000)

Land transport and HIV vulnerability: A development challenge. United Nations Development Programme, Bangkok, 2000. (El transporte por tierra y la vulnerabilidad frente al VIH: un desafío del desarrollo. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Bangkok, 2000)

Taming HIV/AIDS on Africa's Roads, World Bank Findings #238, March 2004. <http://www.worldbank.org/afr/findings/english/find236.pdf> (Atajar el VIH/SIDA en las Carreteras de Africa, Documentos del Banco Mundial Núm. 238, marzo de 2004.)

Whiteside, Alan, Mary O'Grady & Anita Alban, «The economic impact of HIV and AIDS in Southern Africa», *AIDS Infothek Magazine*, February 2000. (El impacto económico del VIH y el SIDA en África meridional).

Women Seafarers. Global employment policies and practices, ILO, Geneva, 2003 <http://www.ilo.org/public/english/support/publ/pindex.htm> (Las mujeres marinas. Políticas y prácticas mundiales de empleo, OIT, Ginebra, 2003).

Anexo 2

Política sobre el VIH/SIDA en el lugar de trabajo: los elementos que debería comprender

En una política o directriz laboral se indica el marco de medidas para reducir la propagación del VIH/SIDA y afrontar su impacto. En ella:

- ▶ se insta a tomar medidas en el lugar de trabajo
- ▶ se determina una norma de comportamiento para todos los empleados (infectados o no) y se definen los derechos de todos
- ▶ se dan directrices a los gerentes y a los representantes de los trabajadores
- ▶ se ayuda a las empresas a tomar disposiciones respecto al VIH/SIDA y reducir su impacto.

Esta política puede quedar plasmada en un documento detallado exclusivamente sobre el VIH/SIDA, que defina asuntos normativos y programáticos; puede formar parte de una política más general o de un convenio sobre seguridad, salud y condiciones de trabajo; puede ser tan breve como en el ejemplo siguiente: «Esta empresa [u otro lugar de trabajo, véase, Ministerio, hospital...] promete combatir la discriminación por el estado serológico, así como proteger la salud y la seguridad mediante programas de prevención y asistencia».

Es importante que la política favorezca la toma de medidas y no las frene. Por esta razón, puede ser mejor disponer de una política sencilla, y pormenorizar más los detalles en acuerdos o contratos laborales. En todo caso, la política debería ser producto de la consulta y colaboración entre la dirección y los trabajadores.

En el *Repertorio de Recomendaciones Prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo* se indican las directrices para el desarrollo de políticas, directrices y programas sobre el VIH/SIDA en el ámbito laboral. En estas directrices se promueve un enfoque coherente con respecto al VIH/SIDA, basándose en diez principios fundamentales, siendo a la vez lo bastante flexible como para atender las distintas necesidades de cada ámbito laboral.

La política la deberían redactar las personas implicadas. Ninguna política o directriz es pertinente para todas las situaciones pero las secciones contiguas pueden resultar útiles.

En un documento distinto se puede consultar el lenguaje tipo.

La política

I. Declaración general

La política empieza con una declaración general o una introducción que relaciona la política sobre el VIH/SIDA con la situación local, incluyendo parcial o totalmente los datos siguientes:

- ▶ La razón por la que la empresa tiene una política sobre el VIH/SIDA y cómo se relaciona con las demás políticas de la empresa.
- ▶ El cumplimiento de las leyes nacionales/locales y los acuerdos sectoriales.

II. Marco de políticas y principios generales

La política establece algunos principios generales que son la base de otras disposiciones, haciendo hincapié en la necesidad de oponerse al rechazo (estigmatización) y la discriminación (véanse los diez principios del Repertorio de Recomendaciones Prácticas de la OIT).

III. Estipulaciones específicas

La política debería comprender cláusulas en los siguientes ámbitos:

- 1) La protección de los derechos de los trabajadores afectados por el VIH/SIDA
- 2) Prevención a través de la información, la educación y la capacitación
- 3) Atención y apoyo para los trabajadores y sus familias.

IV. Aplicación y supervisión

Muchas políticas se quedan en papel mojado y no cambian nada. Por eso, es de gran ayuda establecer los pasos que se deben tomar para llevar a la práctica la política, sobre todo, estableciendo estructuras y nombrando a responsables.

Si la política no es el resultado de un acuerdo negociado, se podría incluir una cláusula breve donde la dirección y los representantes de los trabajadores prometan su respaldo total a la política.

Las empresas deberían hacer todo lo posible por establecer un presupuesto para las actividades relativas al VIH/SIDA, pero sin olvidarse de que muchas intervenciones pueden realizarse con escaso coste, o gratuitamente; las empresas más pequeñas pueden colaborar para compartir costes; de que los servicios y los recursos pueden existir ya en la comunidad

o pueden buscarse, por ejemplo a través del Grupo Temático de la ONU sobre el VIH/SIDA o el Fondo Mundial para Combatir el SIDA, la Tuberculosis y la Malaria.

Se pueden solicitar más consejos y ejemplos de políticas en el lugar de trabajo a la OIT (véase manual de educación y capacitación), a la asocia-

ción Family Health Internacional (Salud Familiar Internacional), a la Coalición Empresarial Mundial sobre el VIH/SIDA, a los US Centers for Disease Control & Prevention (Centros Estadounidenses de Prevención y Control de Enfermedades), al Foro Económico Mundial y a las organizaciones internacionales de empleadores y trabajadores (OIE y CIOSL).

Anexo 3

Resumen de recomendaciones de un informe para el Proyecto de la OIT/SIDA de Prevención del VIH/SIDA en el Sector del Transporte de países de África meridional: *HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of crossborder regulations and formalities* (VIH/SIDA en el sector del transporte en los países de África meridional: una rápida evaluación de las reglamentaciones y las formalidades transfronterizas)

Recomendación 1. Los interlocutores sociales deberían concluir políticas pertinentes y/o planes de acción sobre el VIH/SIDA en el transporte donde sea necesario, de conformidad con el *Código de Conducta de la SADC sobre el VIH/SIDA y el Empleo y el Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*, y pasar rápidamente a la aplicación de las actividades.

Recomendación 2. Los interlocutores sociales deberían solicitar oficialmente que el Consejo de Ministros y el Comité Integrado de Ministros de la SADC respalden debates para crear la necesaria voluntad política a fin de avanzar en la armonización de los procedimientos de cruce de fronteras y las iniciativas regionales para luchar contra el VIH/SIDA en el transporte, en parte nombrando a un comité técnico para hacer las recomendaciones apropiadas.

Recomendación 3. Los gobiernos nacionales deberían comprometerse clara y específicamente para financiar iniciativas a fin de luchar contra el VIH/SIDA en el transporte.

Recomendación 4. Los interlocutores sociales y las organizaciones auxiliares (incluido el proyecto) deberían crear nuevas bases de datos para compartir ideas, información y experiencias y promover la cooperación para la aplicación de actividades.

Recomendación 5. Los interlocutores sociales y las organizaciones auxiliares deberían determinar las organizaciones y los mecanismos apropiados para coordinar la aplicación de los programas de VIH/SIDA.

Recomendación 6. Los interlocutores sociales y las organizaciones auxiliares deberían relacionar más las iniciativas para luchar contra el VIH/SIDA con los esfuerzos por armonizar las leyes y procedimientos de cruce de fronteras.

Recomendación 7. Las organizaciones auxiliares deberían apoyar la capacitación de interlocutores sociales sobre el modo de redactar propuestas para la financiación de programas relativos al VIH/SIDA y el modo de administrar e hacer informes sobre dichos programas.

Recomendación 8. Tan pronto como sea posible y con la asistencia del proyecto, los interlocutores sociales deberían empezar a aplicar o ampliar las actividades para combatir el VIH/SIDA en el transporte que estén basadas en planes realistas, con uno, alguno o todos los objetivos siguientes:

- a) Acercar más la educación, la capacitación y el tratamiento a los trabajadores del transporte;
- b) Ampliar el uso de los centros de educación, las clínicas y los «centros de bienestar» en puestos fronterizos y otros puntos focales;
- c) Educar a los trabajadores del transporte, capacitando a educadores entre pares con los que los trabajadores del transporte puedan sintonizar;
- d) Ofrecer capacitación y ayudar a establecer comités conjuntos de gestión de trabajadores sobre el VIH/SIDA en las empresas de transporte;
- e) Encontrar actividades alternativas (como el deporte) para los trabajadores del transporte y vincular esas actividades con mensajes educativos sobre VIH/SIDA;
- f) Conseguir el apoyo de autoridades y comunidades en la lucha contra el VIH/SIDA;
- g) Ofrecer educación de modos que puedan ser aplicados y mantenidos y que informen verdaderamente a los trabajadores del transporte; y
- h) Brindar una educación pormenorizada sobre el VIH/SIDA para encarar las realidades a las que se enfrentan los trabajadores del transporte.

Recomendación 9. Las organizaciones auxiliares deberían tratar el impacto del VIH/SIDA en el transporte en las comunidades fronterizas, incluyendo a las comerciantes transfronterizas, los trabajadores comerciales del sexo y otras personas que viven cerca de la frontera y pueden depender económicamente de puestos fronterizos y de los trabajadores del transporte.

Recomendación 10. Los gobiernos deberían asegurarse de que las protecciones y los procedimientos relacionados con el VIH/SIDA en el ámbito laboral llegaran a ser aplicables legalmente gracias a una reforma legislativa y respaldando su inclusión en convenios colectivos.

Recomendación 11. Las organizaciones auxiliares deberían brindar ayuda a los ministros de trabajo con objeto de mejorar su capacidad para enfrentarse al VIH/SIDA en el transporte y en otros sectores laborales.

Recomendación 12. Los interlocutores sociales deberían apoyar los esfuerzos para promocionar la armonización de los procedimientos de cruce de fronteras en la región.

Recomendación 13. Una organización regional, como la SADC, u otro organismo nacional o internacional, debería intentar

negociar un descuento de precios de las adquisiciones de antirretrovirales, que luego podrían ser distribuidas a través de redes en la región.

Recomendación 14. Los interlocutores sociales y las organizaciones auxiliares deberían respaldar los cambios para mejorar la integridad de la regulación gubernamental de transporte proporcionando a las autoridades competentes el respaldo, recursos y capacitación adecuados, y responsabilizándolos de su conducta (sobre todo, evitando la corrupción).

Anexo 4

Política de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) sobre el VIH/SIDA

40º Congreso, Vancouver, 14-21 agosto 2002
Resolución nº 17: SIDA

El 40º Congreso de la ITF, reunido en Vancouver del 14 al 21 de agosto de 2002:

1. RECONOCIENDO el importante papel que está desempeñando la ITF en la lucha contra el azote del VIH/SIDA.

2. CONSCIENTE de que la pandemia del VIH/SIDA afecta de muy diversas maneras a nuestros lugares de trabajo en el sector del transporte.

3. RECONOCIENDO que el personal de los transportes, sobre todo el personal de movimiento, constituye un colectivo especialmente vulnerable a la plaga del VIH/SIDA, debido a la naturaleza y a las condiciones de su trabajo.

4. OBSERVANDO que las mujeres son especialmente vulnerables a la infección del VIH/SIDA debido a las desigualdades económicas y sociales, a los roles de género aceptados tradicionalmente y a su posición de subordinación a los hombres en el mundo laboral.

5. OBSERVANDO que los trabajadores pasan más tiempo en sus lugares de trabajo que en sus hogares.

6. CONSTATANDO la mala calidad de las instalaciones sanitarias que tienen a su disposición mientras trabaja el personal del transporte, sobre todo el personal de movimiento.

7. RECONOCIENDO que la rápida propagación del VIH/SIDA en la industria de los transportes puede disminuir mediante programas de sensibilización continuados, que ofrezcan información y educación y defiendan la eliminación de las condiciones socioeconómicas que ponen en riesgo a la población trabajadora de ser infectada por el VIH.

8. CONSCIENTE de que el uso adecuado de los medicamentos antirretrovirales pueden y, de hecho, han ayudado a prolongar la vida de las personas con VIH/SIDA.

9. OBSERVANDO, no obstante, que en el mundo en desarrollo el coste de las medicinas antirretrovirales continúa siendo prohibitivo y acceder a los fármacos resulta difícil.

10. PREOCUPADO por la inexistencia de políticas eficaces sobre VIH/SIDA en la mayoría de los centros de trabajo.

11. RESUELVE que:

- a) Todos los sindicatos afiliados, especialmente sus líderes, demuestren su compromiso en la lucha contra el VIH/SIDA respaldando programas de educación e investigación y ofreciendo toda la información que pueda ayudar a la ITF a luchar contra esta pandemia.
- b) Todos los sindicatos afiliados a la ITF trabajen codo con codo con empleadores y gobiernos para implantar políticas adecuadas sobre el VIH/SIDA en los lugares de trabajo y evitar que se expanda la infección y proteger de la discriminación a los trabajadores afectados o a quienes se percibe que viven con VIH/SIDA.
- c) La ITF inste y ayude a todos sus sindicatos afiliados a intensificar la información, educación y comunicación sobre medidas preventivas del VIH/SIDA.
- d) La ITF debería encabezar la formulación y propiciar que los sindicatos afiliados negocien políticas eficaces para sus lugares de trabajo, basadas en el Repertorio de prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA en el mundo de trabajo, con miras a la prevención, cuidado y apoyo y a conseguir un entorno de trabajo saludable. Es preciso que estas políticas laborales incluyan la confidencialidad, la no discriminación y el principio de no realizar pruebas de detección por motivos de empleo.
- e) La ITF debería animar a los empleadores a ampliar y mantener los servicios de salud en sus organizaciones, aportando más recursos y estableciendo clínicas/hospitales donde no existan.
- f) La ITF debería instar a todos los fabricantes de fármacos antirretrovirales y a los gobiernos de todo el mundo a proveer estas medicinas y hacerlas más asequibles.
- g) La ITF debería instar a los gobiernos y a los empleadores a aceptar las causas inherentes al trabajo del personal de los transportes – tales como los prolongados periodos fuera de su hogar – que convierten a este colectivo en más vulnerable a la infección del VIH, y a abordar estos problemas.
- h) La ITF debería instar a los gobiernos a educar a la población, para que sepa cómo protegerse a sí misma y a los demás del

contagio del virus VIH, subrayando especialmente que la transmisión de la infección se produce más fácilmente de un hombre a una mujer que de una mujer a un hombre.

i) La ITF debería intervenir enérgicamente ante los gobiernos para que:

1) Velen por que las mujeres reciben la educación suficiente que les permita

acceder a un empleo bien retribuido, a fin de que su subsistencia no dependa de una pareja contagiada por la enfermedad.

2) Garanticen que los comportamientos patriarcales masculinos no obstaculizan el acceso de las mujeres a dichos empleos.

Anexo 5

Organizaciones de empleadores en el sector del transporte

Transporte por carretera

International Road Transport Union (IRU) (Unión Internacional de Transporte por Carretera)

3, rue de Varembé

P.O. Box 44

1211 Ginebra 20

Suiza

Tel.: +41 22 918 27 00

Fax: +41 22 918 27 41

E-mail:

IRU Commission on Social Affaire (Comisión de Asuntos Sociales de la IRU)

Delegación Permanente de la IRU en la UE

Av. de Tervuren 32-34

Bte 37

B-1040 Bruselas / Bélgica

Tel.: +32 2 743 25 88

Fax: +32 2 743 25 99

Transporte aéreo

International Air Transport Association (IATA) (Asociación Internacional de Transporte Aéreo)

Sede:

Place Victoria 800

P.O. Box 113

Montreal H4Z 1M1

Quebec, Canada

Tel.: +1 514 874 0202

Fax: +1 514 874 9632

Página web: <http://www.iata.org/index.htm>

Sede de la IATA, Ginebra:

33, route de l'Aéroport

P.O. Box 416

Ginebra - 15 Airport

Suiza

Tel.: +41 22 770 2525

Fax: +41 22 798 3553

Airports Council International (Consejo Internacional de Aeropuertos)

P.O. Box 16

1215 Ginebra 15 - Airport

Suiza

Tel.: +4122 717 8585

Fax: +4122 717 8888

Página web: Airports Council International: <http://www.airports.org>

Véase también:

Civil Air Navigation Services Organization (Organización de Servicios de la Navegación Aérea Civil): <http://www.canso.org/canso/web>

European Low Fare Airlines Association (Asociación Europea de Aerolíneas de Bajo Coste): <http://www.elfaa.com>

Puertos

International Association of Ports and Harbors (Asociación Internacional de Puertos y Bahías)

Sede Central

7th fl., South Tower, New Pier Takeshiba

1-16-1 Kaigan, Minato-ku

Tokyo 105-0022 / Japón

Tel.: +81 3 5403 2770

Fax: +81 3 5403 7651

Página web: <http://www.iaphworldports.org>

Véase también:

The Port Management Association of Eastern and Southern Africa (Asociación de Gestión Portuaria de África Oriental y Meridional): <http://www.pmaesa.org>

Federation of European Private Port Operators (Federación de Operadores Europeos de Puertos Privados): <http://www.feport.be>

European Sea Ports Organisation (Organización Europea de Puertos de Mar): <http://www.espo.be>

Transporte marítimo

International Shipping Federation (Federación Internacional de Transporte)

International Chamber of Shipping (Cámara Internacional de Transporte)

Carthusian Street 12

London EC1M 6EZ

Reino Unido

Tel.: + 44 20 7417 8844

Fax: + 44 20 7417 8877

Página web: <http://www.marisec.org/>

International Council of Cruise Lines (Consejo Internacional de Líneas de Crucero)

Wilson Boulevard 2111, 8th Floor

Arlington, Virginia 22201

Estados Unidos de América

Página web: <http://www.iccl.org>

Véase también:

International Ship Managers' Association (Asociación Internacional de Gerentes de Barco):

<http://www.isma-london.org>

European Community Shipowners' Associations (Asociaciones Europeas de Dueños de Embarcaciones): <http://www.ecsa.be>

Asociación Latinoamericana de Armadores (Latin American Shipowners' Association):

Blanco 869, Piso 3ero

Valparaiso / Chile

Tel.: +56-32-212057/58

Fax: +56-32-212017

E-mail: ARMADORE@entelchile.net

Ferrocarriles

Union internationale des chemins de fer

(International Union of Railways) / (Unión Internacional de Ferrocarriles)

16, rue Jean Rey

75015 Paris / Francia

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

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

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

Anexo 6

Ejemplos de proyectos VIH/SIDA en el sector del transporte

Proyecto	Países/ regiones	Enlaces
Marketing social y comunicaciones para la salud, PSI (Population Services International)	Myanmar fronteras con Bangladesh, China, India, República Democrática Popular de Lao, Tailandia	http://www.psi.org/where_we_work/myanmar.html
Programa para el Desarrollo del Sudeste Asiático respecto al VIH del PNUD (incluye inmigración y otras formas de movilidad)	Sudeste Asiático	http://www.hiv-development.org/projects/sea_projects.asp
Colaboraciones creativas para el futuro, Coalición de Empresas de Tailandia sobre el SIDA	Tailandia	http://www.unescap.org/tctd/pubs/files/hiv2001.pdf http://www.hiv-development.org/text/publications/reduction_transport_sector.pdf
Proyecto de la Autopista Nacional Uno, World Vision International	Vietnam	http://www.globaleducation.edna.edu.au/globaled/page433.html http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_1_1.htm
Prevención de ETS/VIH/SIDA en la autopista Tamil Nadu (PATH)	India	http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_2_12.htm http://www.gramalaya.org/aidsprevention.html
Salones de Té Gratuitos	India	http://www.iaen.org/files.cgi/7021_rao.pdf
Camioneros contra el SIDA, Road Freight Association and the National Bargaining Council (Asociación de Transporte en Carretera y Consejo Nacional de Negociación Colectiva)	Sudáfrica	http://www.transport.gov.za http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_5_1.htm

Proyecto	Países/ regiones	Enlaces
Prevencción del VIH/ SIDA en los sectores del transporte en ocho países del Africa meridional, OIT	Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibia, Sudáfrica, Swazilandia, Zimbabwe	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 de Esperanza, USAID	Africa meridional, Autopista Durban-Lusaka	http://www.usaid.gov/zm/hiv/hiv.htm
Iniciativa de mitigación y prevención de VIH/SIDA en el sector de transporte de países SADC, World Vision con financiación de la UE	Países miembros de la SADC	http://www.wvi.org
Proyecto VIH/SIDA de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte	Africa oriental y meridional (coordinado en Uganda)	http://www.itf.org.uk
Prevencción de VIH/SIDA en el sector del transporte por carretera en África meridional, GTZ y Unión Europea	Africa meridional	http://www.gtz.de/aids/english/praktiken.html

