

ВИЧ/СПИД + ТРУД



Международное
бюро
труда
Женева

Приложение к Своду практических
правил МОТ по вопросу
«ВИЧ/СПИД и сфера труда»



Руководство для предприятий транспортного комплекса

Приложение к Своду практических правил МОТ
по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда»

**Руководство для предприятий
транспортного комплекса**

© Международная организация труда, 2006 г.

Публикации Международного бюро труда охраняются авторским правом в соответствии с Протоколом 2 Всемирной конвенции об авторском праве. Тем не менее краткие выдержки из них могут воспроизводиться без получения разрешения при условии указания источника. Для получения прав на воспроизведение или перевод следует обращаться по адресу: Publications Bureau (Rights and Permissions), International Labour Office, CH-1211, Geneva 22, Switzerland.

МБТ

Приложение к Своду практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда»
Руководство для предприятий транспортного комплекса, Женева, Международное бюро труда, 2006.

ISBN 92-2-418100-7 & 978-92-2-418100-9 (print)

ISBN 92-2-418101-5 & 978-92-2-418101-6 (web pdf)

Также опубликовано на английском языке:

Using the ILO Code of Practice on HIV/AIDS and the world of work
Guidelines for the transport sector
Geneva, International Labor Office, 2005

ISBN 92-2-118100-6 (print)

ISBN 92-2-118101-4 (web pdf)

Названия, соответствующие практике, принятой в Организации Объединенных Наций, и изложение материала в настоящей публикации не являются выражением какого-либо мнения Международного бюро труда ни о правовом статусе какой-либо страны, района или территории, или их властей, ни о делимитации их границ.

Ответственность за выраженные в подписных статьях, исследованиях и прочих произведениях мнения лежит исключительно на их авторах, и факт публикации не означает, что Международное бюро труда поддерживает излагаемые в них мнения.

Упоминание названия фирм, коммерческих изделий и процессов не означает их одобрения Международным бюро труда, как и отсутствие упоминания конкретной фирмы, коммерческого изделия или процесса не свидетельствуют об их неодобрении.

Издания Международного бюро труда имеются в продаже в крупных книжных магазинах или местных бюро МБТ во многих странах. Региональный офис МОТ в Москве: 103031, Москва, Петровка, 15, офис 23; ILO Publication, International Labour Office, CH-1211, Geneva 22, Switzerland. Там же можно получить каталог публикаций МБТ или список последних изданий.

Дополнительную информацию можно получить по адресу: pubvente@ilo.org или на сайтах: www.ilo.org/publns и www.ilo.ru

Отпечатано в России

Выражаем благодарность

Данная публикация стала результатом совместного труда программы МОТ/СПИД и Департамента по отраслевым вопросам. Выражаем благодарность г-ну Стирлингу Смитсу за подготовку первого варианта руководства, его апробацию в Южной Африке и последующую доработку.

Примечание для читателей:

Предлагаемое руководство еще находится в процессе разработки, но мы надеемся, что и в этом виде документ будет полезен для читателя. Окончательный вариант руководства мы планируем опубликовать по результатам его применения и апробации в ряде стран. Будем очень признательны за комментарии по содержанию документа.

Предисловие к изданию на русском языке

Важность признания ВИЧ/СПИДа проблемой рабочего места на предприятиях транспортного комплекса трудно переоценить: работники отрасли являются наиболее мобильной категорией трудящихся, характер деятельности которых значительно повышает риск ВИЧ-инфицирования. В настоящее время во всем мире успешно осуществляются или находятся в стадии разработки многие проекты по борьбе ВИЧ/СПИДом, но лишь некоторые из них учитывают особенности предприятий транспортного комплекса, и нет ни одного, который бы был специально предназначен для Российской Федерации. Предлагаемое вашему вниманию руководство для предприятий транспорта рассматривает конкретные результаты исследований и опыт, накопленный рядом других стран, однако мы надеемся, что эти материалы будут полезно изучить российским специалистам. Практика Международной организации труда свидетельствует, что опыт, приобретенный в ходе осуществления проектов по ВИЧ/СПИДу в сфере труда в одной стране, может быть успешно использован в аналогичных проектах других стран.

Издание настоящего руководства на русском языке (наряду с ранее выпущенным Сводом практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда») призвано способствовать внедрению проектов по борьбе с ВИЧ/СПИДом на предприятиях транспорта в России и других странах Восточной Европы и Центральной Азии. Их следует разрабатывать, используя опыт подобных проектов в других регионах, а также осуществляемых в Российской Федерации и соседних государствах программ по ВИЧ/СПИДу на рабочем месте.

Выражаем надежду, что данная публикация послужит расширению возможностей организаций-членов МОТ разрабатывать и внедрять посредством социального диалога гендерно ориентированные программы по ВИЧ/СПИДу на предприятиях транспорта в России и других странах региона. Именно так, не допуская дискриминации, можно предупредить распространение ВИЧ-инфекции, что в свою очередь будет способствовать экономическому развитию и социальному прогрессу.

София Кистинг-Кернкросс

Директор Программы
МОТ «ВИЧ/СПИД и сфера
труда»

Джоанна Волгрейв

Директор Департамента МОТ
по отраслевым вопросам,
социальному диалогу,
трудовому законодательству
и вопросам управления

Вернер Конрад Бленк

Директор Субрегионального
бюро МОТ для стран
Восточной Европы и
Центральной Азии

| | |
|--|----|
| Введение | 1 |
| I. ВИЧ/СПИД и предприятия транспортного комплекса | 2 |
| Воздействие ВИЧ-инфекции и СПИДа | 2 |
| Работники предприятий транспортного комплекса | 2 |
| Предприятия отрасли | 2 |
| Экономика | 3 |
| Каким рискам подвергаются работники транспортных предприятий? | 3 |
| Транспортные коридоры, узлы и центры | 4 |
| Строительство объектов транспорта | 4 |
| Опасность стигматизации | 4 |
| II. Как действовать на предприятиях транспортного комплекса | 5 |
| Политика и законодательство: стратегия интеграции | 5 |
| Международные акты и руководства | 5 |
| Национальная и региональная политика | 6 |
| Действия на рабочих местах и на местном уровне | 7 |
| В чем роль рабочих мест? | 7 |
| Создавая атмосферу доверия: взаимодействие между работодателем и работником | 7 |
| Защита прав человека | 8 |
| Улучшение условий труда | 8 |
| Профилактика: информирование и просвещение | 9 |
| Добровольное консультирование и тестирование | 10 |
| Поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и уход за ними | 10 |
| III. Как Международная организация труда может оказать содействие транспортному комплексу в разработке политического курса и программ по ВИЧ/СПИДу? | 12 |
| Политика и законодательство: стратегия интеграции | 13 |
| Действия на рабочих местах и на местном уровне | 13 |
| Поощрение открытого обсуждения | 13 |
| Защита прав человека | 13 |
| Улучшение условий труда | 13 |
| Профилактика: информирование и просвещение | 14 |
| Добровольное консультирование и тестирование | 14 |
| Поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и уход за ними | 14 |
| Дополнения | |
| 1. Дополнительные источники информации | 15 |
| 2. Основные направления политики в отношении ВИЧ/СПИДа на рабочих местах: что следует предусмотреть | 16 |
| 3. Краткое изложение рекомендаций из отчета МОТ/SIDA (Шведское управление международного развития) по профилактике ВИЧ/СПИДа в транспортном комплексе стран Южной Африки: экспресс-анализ постановлений и других нормативных актов | 17 |
| 4. Политика в отношении ВИЧ/СПИДа Международной федерации работников транспорта (МФТ) | 18 |
| 5. Организации работодателей в транспортном комплексе | 19 |
| 6. Примеры проектов по ВИЧ/СПИДу, в которых предусмотрены мероприятия для транспортного комплекса | 21 |

Когда в 2000 году Международная организация труда учредила программу по ВИЧ/СПИДу, Генеральный директор МОТ назвал ВИЧ/СПИД «проблемой каждого рабочего места, представляющей серьезную угрозу развитию». Этот тезис положен в основу первого принципа Свода практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда», который провозглашает, что ВИЧ/СПИД является проблемой, которая связана с рабочим местом не только потому, что она непосредственно касается трудовых ресурсов, но и потому, что человек на рабочем месте призван играть определенную роль в общей борьбе с эпидемией и ее последствиями.

МОТ признает, что понятие «рабочее место» нельзя трактовать однозначно: так называют и небольшую ремонтную мастерскую, торговую точку или надомную работу в неформальном секторе экономики, и государственный офис, предприятие или гостиницу, имеющих более официальный статус. Точно так же, используемая рабочая сила может состоять как из членов одной семьи, так и насчитывать не одну тысячу работников в разбросанных по всему миру, но связанных между собой предприятиях. Отличия в характере работ в разных отраслях означает, что условия труда и потребности отдельных трудовых коллективов также существенно различаются.

В то же время, все рабочие места объединяет наличие общих интересов, включая общую заинтересованность трудовых коллективов в осознании проблемы ВИЧ/СПИДа и выработке адекватного ответа на ее угрозы. По запросу стран-участниц МОТ с привлечением трехсторонней группы экспертов разработала Свод практических правил, призванный обобщить имеющиеся на рабочих местах потребности для борьбы с ВИЧ/СПИДом и объединить в этих целях усилия всех социальных партнеров. В разделе 3.1 Свода практических правил говорится, что «Документ распространяется на: (а) всех работодателей и ра-

ботников (в том числе находящихся в процессе трудоустройства) в государственном и частном секторах; (б) все формальные и неформальные формы труда».

С целью конкретизации Свода практических правил, содействия в реализации его положений и, исходя из существования различий в ситуациях, потребностях и интересах социальных партнеров, Программа МОТ/СПИД в сотрудничестве с другими департаментами организации, в первую очередь с Бюро по деятельности работодателей и работников и Департаментом по отраслевой деятельности, разработала более предметные рекомендации для отдельных отраслей экономики. В них также используются положения и рекомендации Свода практических правил по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда» и дополнительно прилагается учебное пособие, которое в общих чертах показывает возможности применения этих правил в различных ситуациях.

В разделе I руководство для предприятий транспорта рассматривает некоторые специфические проблемы отрасли, главным образом, связанные с дорожным транспортом. Здесь же представлены законодательные инициативы, меры в области политики и непосредственно используемые на рабочих местах, направленные на снижение уровня профессиональных и поведенческих рисков на транспорте. В разделе II приводятся примеры конкретных действий и даются практические советы, основанные на имеющемся в отрасли опыте. Заключительный раздел предлагает рассмотреть Свод практических правил и учебное пособие с точки зрения использования их положений, разъяснений и рекомендаций для разработки и последующего применения на рабочем месте программы по ВИЧ/СПИДу. Выдержки из некоторых источников представлены в Дополнениях 1-3, Дополнение 4 содержит список организаций работодателей, а Дополнение 5 приводит примеры проектов по ВИЧ/СПИДу.

I. ВИЧ/СПИД и предприятия транспортного комплекса

В борьбе с ВИЧ/СПИДом нельзя допускать пауз и передышек. Его жертвами могут стать водители грузовика, такси, автобуса или просто пассажир, пилот, стюард или моряк. С другой стороны, они же могут стать активными участниками решения этой проблемы... Мощная транспортная сеть дает нам потенциальное оружие в этой борьбе. Ежедневные перевозки миллионов людей внутри страны и за ее пределы способны как усилить распространение ВИЧ/СПИДа, так и стать действенным каналом распространения информации, знаний и понимания, на которые опирается эффективная профилактика.

Абдула М. Омар
Министр транспорта ЮАР, ноябрь 2001 г.

Воздействие ВИЧ-инфекции и СПИДа

На предприятиях транспортного комплекса негативное воздействие ВИЧ/СПИДа отражается:

- ▶ на работниках, их семьях и окружении;
- ▶ на хозяйственной деятельности предприятий;
- ▶ на национальной экономике в целом.

Следует отметить, что процесс транспортных перевозок постоянно совершенствуется, повышается мобильность населения, что становится одним из факторов, способствующих распространению ВИЧ-инфекции. Экономическое развитие также усиливает миграционные процессы, поскольку без миграции трудовых ресурсов, как внешней, так и внутренней, не может быть устойчивого развития.

Изучая зависимость распространения ВИЧ/СПИДа от миграционных процессов в Юго-Восточной Азии, Программа развития ООН указывает на три ключевых фактора, объединяющих долгосрочную миграцию и кратковременную мобильность, включая ту, что связана с транспортными перевозками:

- ▶ Прежде всего, основную роль в распространении инфекции играет не сама миграция, а поведение мигрантов.
- ▶ Во-вторых, небезопасное личное поведение не является обязательным признаком «мигрантов». Туристы и другие лица, совершающие кратковременные поездки в рамках региона, обычно выпадают из поля зрения исследователей.
- ▶ В-третьих, в процессе поездок люди могут оказаться в ситуации повышенного риска, которая маловероятна в привычных домашних условиях.

Работники предприятий транспортного комплекса

Для некоторых категорий работников характерны ситуации повышенного риска ВИЧ-инфицирования в связи с природой и условиями их работы. В ряде случаев к ним можно отнести работников транспорта независимо от типа осуществляемых ими перевозок: наземных (авто- и железнодорожных), морских или авиационных. Так, в отдельных африканских и азиатских странах уровень распространения ВИЧ-инфекции среди транспортных работников выше, чем общий уровень инфицированности населения, в особенности, среди водителей, осуществляющих дальние перевозки на основных транспортных маршрутах. Проведенное на одном из участков в Северной Индии исследование показало, что 16% водителей этой группы ВИЧ-инфицированы. В то же время в общенациональном масштабе этот показатель не превышает 1% (статистические данные, представленные Генеральным Секретарем ООН в ходе встречи на высшем уровне по проблеме ВИЧ/СПИДа в рамках ГА ООН в июне 2005 г.). Сложившаяся ситуация оказывает серьезное негативное влияние на семьи работников транспорта и население в целом.

Расплатой за ВИЧ/СПИД служат человеческие жизни и, хотя медицина располагает средствами, продлевающими жизнь ВИЧ-инфицированным, полностью вылечить от СПИДа пока невозможно. Кроме того, необходимые для лечения препараты сегодня доступны лишь незначительной части всех нуждающихся.

Предприятия отрасли

Транспортные предприятия также испытывают на себе негативное влияние ВИЧ/СПИДа, поскольку риску воздействия подвергается их персонал. Непроизводительные потери рабочего времени, связанные с болезнью, а также утрата квалифицированных кадров приводят к снижению производительности и доходов предприятия. Потенциальные затраты включают также оплату больничных листов, страховые выплаты, и даже расходы по возвращению домой работников, находившихся на момент заболевания за рубежом. Исследование, проведенное в транспортной компании в Зимбабве, установило, что общие затраты на СПИД были сопоставимы с 20% дохода предприятия, а одна кенийская компания даже запланировала к 2005 году потери из-за ВИЧ/СПИДа в размере 15% годового дохода.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.

Экономика

Транспорт, как отрасль экономики, играет ключевую роль в экономическом развитии. Он содействует промышленному росту и развитию торговли за счет объединения производителей, поставщиков и рынков; на предприятиях транспортного комплекса создаются рабочие места; благодаря транспорту повышается доступность получения государственных услуг в области здравоохранения, образования и др. Потери квалифицированной рабочей силы и повышение непроизводительных затрат могут привести к тому, что транспортные компании не справятся с растущим объемом перевозок, что, в свою очередь, приведет к снижению надежности и эффективности транспорта и затормозит дальнейшее развитие отрасли.

Каким рискам подвергаются работники транспортных предприятий?

Основное внимание в настоящем издании уделено автодорожному транспорту, однако ключевые положения руководства применимы для большинства основных категорий работников транспорта, например, для моряков, железнодорожных бригад, работников гражданской авиации, а также тех, кто трудится на речном транспорте внутри страны. Расширение географии транспортных услуг для значительного числа работников влечет за собой увеличение продолжительности пребывания вне дома и семьи. Одновременно растет число транспортных компаний, обеспечивающих различные виды перевозок, что для многих работников создает необходимость трудиться вдали от дома. Влияние этих процессов ощущается не только на национальном или региональном, но даже и на более высоких уровнях. Так, отправляясь из южноафриканского порта Дурбан к шахтам в Южном Конго, водители пересекают границы нескольких государств и проводят в дороге целые недели.

Тех, кто совершает дальние рейсы и долгое время проводит вдали от дома, очень много. Зачастую продолжительность их поездок растет из-за административных проволочек, особенно при пересечении границ, а также из-за слаборазвитой транспортной инфраструктуры, что при отсутствии условий для отдыха в пути повышает утомляемость и приводит к стрессу. Работники транспорта указывают на отсутствие подходящего жилья или средств для его оплаты, а также на недостаточное уважение к их правам. Политическая нестабильность и открытые конфликты усугубляют эту проблему. Находясь в порту, моряки, обычно, проводят много времени в ожидании разгрузки судна и оформления находящихся на борту грузов, а в море, им приходится неделями жить в узком кругу своих коллег. Кроме того, работники транспорта часто подвергаются угрозе притеснения и вымогательства.

При низкой базовой заработной плате работники отрасли намеренно стремятся проводить больше времени в поездках с целью заработать суточные и сверхурочные. С целью экономии денег, они могут отказывать себе в гостинице: в некоторых случаях ночь с работницей коммерческого секса обходится дешевле, чем стоимость проживания в «официальной» гостинице.

Работа на транспорте считается преимущественно мужской, и зачастую ассоциируется с образом «настоящего мужчины», поведение которого якобы подразумевает случайные сексуальные контакты во время дальних поездок. В свою очередь уязвимость работающих на транспорте женщин сопряжена с повышенным риском домогательства и принуждения, особенно, если численность женщин на предприятии незначительна. Так, на случаи сексуальных домогательств очень часто жалуются женщины, работающие на круизных лайнерах.

- ▶ Исследование, проведенное в Уганде, показало, что за четыре месяца работы 70% водителей провели дома менее недели. Нередко они находят сексуальных партнеров в различных городах по пути своего следования или пользуются услугами работниц коммерческого секса. Иногда они подвозят женщин в обмен на сексуальные услуги².
- ▶ По оценкам ООН, 22% моряков в бассейне реки Меконг (Юго-Восточная Азия) могут быть инфицированы ВИЧ³.
- ▶ По данным Южноафриканского медицинского исследовательского совета, в 2001 году 56% водителей, работающих на дальних маршрутах в провинции Квазулу-Натал (ЮАР) были инфицированы ВИЧ, хотя официально такой уровень распространения ВИЧ среди 55.000 водителей страны подтвержден не был. Только на одной из стоянок грузовиков в Ньюкасле ВИЧ-инфекция была обнаружена у 95% обследованных.⁴

Транспорт, как отрасль экономики, развивается очень быстро. Производители мировой продукции и сеть разбросанных по всему миру родственных предприятий устанавливают жесткие сроки поставки различных грузов, что усиливает нагрузку на работников транспорта. Строгий контроль выполнения обязательств по поставкам «точно в срок» предусматривает штрафные санкции за несвоевременную доставку, что для работника становится еще одним фактором стресса. Рост числа интегрированных компаний, занимающихся организацией перевозок, предполагает объединение ранее разрозненных способов транспортировки в единую организационную систему с многопрофильным центром, осуществляющим все виды поставок на местном уровне. В недалеком будущем работники транспорта смогут выполнять многоцелевые задания, начиная с автодорожных и воздуш-

2. *AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions, International Transport Workers' Federation, London, July 2000.*

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

4. *South African Press Association, 18 August 2003.*

ных перевозок и заканчивая морскими и железнодорожными поставками.

Транспортные коридоры, узлы и центры

Транспорт связывает между собой районы с высоким и низким уровнем распространения ВИЧ-инфекции. Загруженные автотрассы, транспортные узлы и пункты пересечения границы давно считаются местами, где велика опасность инфицирования и распространения инфекции. При этом рискуют не только сами водители, но и работники сферы услуг на транспортных маршрутах. Кроме работников коммерческого сектора высокая степень распространения ВИЧ в этих местах обнаружена у самых разных категорий лиц, которые имеют личные или служебные контакты с работниками транспорта и могут вступать с ними в сексуальные отношения. У многих водителей дальних маршрутов имеются «дорожные жены» а у железнодорожников - «железнодорожные жены», с которыми они проводят время во время поездок, регулярно останавливаясь в одних и тех же населенных пунктах. Среди пилотов и экипажа на авиационном транспорте также возможны подобные связи в различных странах.

По оценке ЮНЭЙДС (Объединенная программа ООН по борьбе с ВИЧ/СПИДом) около трех миллионов человек ежегодно совершают поездки по маршруту Абиджан – Лагос, который проходит через пять стран: Кот-д’Ивуар, Гану, Того, Бенин и Нигерию. Допустим, что уровень распространения ВИЧ-инфекции среди использующих этот маршрут, составляет 10%, и получим оценочный показатель – 300.000 человек, зараженных ВИЧ/СПИДом. Всемирный банк рассматривает подобные маршруты в качестве одного из существенных факторов риска передачи инфекции. В то же время, важно отметить, что опасность передачи ВИЧ бытовым путем отсутствует. Она возникает только при наличии незащищенного полового контакта или (что менее вероятно) инъекционного приема наркотиков при использовании общего шприца⁵.

На транспортных артериях могут возникать так называемые «горячие точки» (места наибольшего риска передачи ВИЧ-инфекции). В автотранспорте они возникают в торговых центрах и районах пограничных пропускных пунктов, а на железной дороге – на конечных станциях, где железнодорожники, проводя ночь в своих вагонах, ожидают обратного рейса. Исследование, проведенное во Вьетнаме, показало, что:

многие из таких «горячих точек» расположены вблизи национальных и внутренних административных границ, а также около речных и морских портов, где сходятся на-

земные и водные транспортные пути. В подобных местах имеется охраняемая парковка для машин с грузом, здесь же предлагаются еда, напитки, ночлег и сексуальные услуги;

*число и расположение «горячих точек» постоянно меняются: вместо запрещаемых властями возникают новые. Пресечение их деятельности ведет к возникновению других точек или предоставлению услуг в более скрытой форме, что может увеличить опасность распространения ВИЧ.*⁶

Строительство объектов транспорта

К особой группе работников относятся транспортные строители, которые возводят или ремонтируют транспортные объекты. В Индии, например, Организация приграничных дорог имеет в штате 40.000 работников, которые заняты строительством и ремонтом дорог в отдаленных районах страны. Эти работники могут длительное время находиться вне дома и жить во временных жилищах.

В Эфиопии, согласно имеющимся планам, 50.000 работников будут задействованы до 2007 года в восстановлении и модернизации дорожной сети. Эти люди, как и транспортные работники, будут длительное время находиться вдали от дома, жить на строительных площадках в условиях, способствующих небезопасному личному поведению.⁷

В целях минимизации рисков возможного ВИЧ-инфицирования для работников этой категории необходимо разрабатывать специальную программу и осуществлять профилактические мероприятия. При разработке и реализации крупных проектов транспортной инфраструктуры следует учитывать проблемы работников мобильных строительных бригад и существующий для них риск инфицирования.

Опасность стигматизации

Наличие факторов риска ВИЧ-инфицирования на транспорте приводит к тому, что работников транспорта иногда обвиняют в «распространении вируса». Подобные заявления несут в себе опасность стигматизации работников, что способствует сокрытию проблемы и ускоренному распространению заболевания, а также не позволяет сосредоточить усилия на совершенствовании условий труда с целью снижения рисков возможного заражения. Водители грузовиков из Уганды критикуют программы, предусматривающие только распространение среди них буклетов и презервативов в то время, когда более необходимо тщательно разобраться в ситуации, поддержать работников этой категории и защитить их права⁸.

5. World Bank Findings : November 26, 2003.

6. HIV vulnerability mapping: Highway One, Vietnam, UNDP, Bangkok, 2000.

7. World Bank Findings: November 26, 2003.

8. AIDS and transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions, International Transport Workers' Federation, London, July 2000.

II. Как действовать на предприятиях транспортного комплекса

Опыт многих стран показывает, что добиться существенного сокращения случаев ВИЧ-инфицирования среди населения можно путем снижения угрозы распространения инфекции в группах повышенного риска. Такой адресный подход часто подразумевает использование метода «равный равному» (см. Профилактика: информирование и просвещение), когда обучение проводят специально подготовленные коллеги по работе. Такой подход обеспечивает высокую эффективность при одновременном использовании программ по борьбе со стигматизацией, предоставлению помощи и соблюдению социальных норм. К внедрению подобных программ на предприятиях транспорта необходим тщательно спланированный подход с привлечением социальных партнеров и других заинтересованных сторон.

Политика и законодательство: стратегия интеграции

До сих пор для предприятий транспортного комплекса действует незначительное число разрозненных предписаний и других нормативных актов по вопросу ВИЧ/СПИДа, однако инициативы, уже предпринятые в ряде стран для решения этой проблемы, способствуют поиску правильного пути.

Было признано, что наиболее действенным в данном случае является интегрированный подход: для эффективного решения проблемы ВИЧ/СПИДа на транспорте требуется привести предписания и другие национальные правоустанавливающие документы для всех видов транспорта в соответствие с действующим порядком пересечения границ. Согласованные и всеобъемлющие законодательные и политические акты необходимы для того, чтобы сосредоточить в нужном направлении усилия всех участвующих в процессе сторон и определить меру их ответственности.

Международные акты и руководства

Пока еще не разработана международная трудовая конвенция, которая бы непосредственно касалась проблемы ВИЧ/СПИДа, но ряд действующих конвенций дают юридическое обоснование действий, связанных с этой проблемой, особенно, в вопросах, касающихся дискриминации. Вот некоторые из них:

- ▶ Конвенция 1958 года о дискриминации в области труда и занятий (No. 111);
- ▶ Конвенция 1981 года о безопасности и гигиене труда (No. 155);
- ▶ Конвенция 1985 года о службах гигиены труда (No. 161);

Региональная интеграция в Африке

Некоторые меры в сфере торговли, средств сообщения и транспорта, принимаемые на региональном уровне, а также общие усилия по согласованию законодательства и процессуальных норм в этой области затрагивают вопросы, связанные с факторами риска распространения ВИЧ/СПИДа. Принимая во внимание существующую опасность, необходимо, чтобы эта проблема была выделена в разрабатываемых документах в отдельное направление.

Южноафриканское сообщество по развитию (SADC), созданное в 1994 году, в настоящее время насчитывает 14 членов. В качестве основной угрозы достижению целей, поставленных SADC, определена проблема ВИЧ/СПИДа. Региональный индикативный стратегический план развития, принятый организацией, служит положительным примером экономической интеграции и социального развития. Протокол по вопросам транспортных перевозок, средств сообщения и метеорологии SADC, подписанный в 1996 году, предусматривает интегрированный подход к вопросу улучшения транспортных перевозок и средств сообщения. Он осуществляется через двухсторонние и многосторонние отношения, а также посредством деятельности технических и координационных органов SADC; Комитет Объединенного управления дорог – орган, в рамках которого можно было бы рассматривать вопросы ВИЧ/СПИДа.

Общий рынок Восточной и Южной Африки (COMESA) был сформирован в 1994 году с целью создания единого экономического и торгового блока и сокращения препятствий в торговле. В него входят 20 стран, девять из которых состоят в SADC. Одним из направлений деятельности COMESA по развитию торговли стала работа по улучшению управления транспортными перевозками, призванная облегчить перемещение товаров, услуг и населения между странами-участницами, а также создание внутри региона компьютеризированной таможенной сети.

Организация Африканского единства, предшественница Африканского союза, в 2001 году учредила **NEPAD (Новое партнерство для африканского развития)**. В задачи NEPAD входит содействие устойчивому развитию в Африке путем обеспечения мира и безопасности, демократии и благоприятного политического, экономического и корпоративного руководства, регионального сотрудничества и интеграции, использования высокого потенциала правительств и других социальных партнеров. Стратегический план организации предусматривает: сокращение опозданий при перемещении через границу пассажиров, товаров и услуг; сокращение сроков ожидания в портах; содействие развитию экономической активности и торговли между странами-участницами благодаря усовершенствованному наземному транспортному сообщению, а также увеличение пассажирских потоков и грузоперевозок между африканскими регионами.

Южно-африканский таможенный союз (SACU) возник в 1969 году. В его задачи входит оказание поддержки свободному обмену товарами между странами-участницами. Союз обеспечивает общий таможенный тариф и акцизный сбор в едином таможенном пространстве. Меморандум о взаимопонимании SACU предоставляет право соответствующим органам власти давать разрешение на ввоз товаров и их провоз по территории других стран-членов SACU.

Пограничная инициатива в Восточной и Южной Африке (СБИ) разработала для 14 стран-участниц общие нормативные акты. Эта работа осуществлялась при поддержке четырех соучредителей: Международного валютного фонда, Всемирного банка, Европейского союза и Африканского банка развития. Указанные документы должны способствовать развитию экономической активности, устраняя существующие барьеры для товаров, услуг, труда и капитала, и оказывать содействие в интеграции рынков, используя соответствующую макроэкономическую политику.*

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

Основные принципы свода практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда»

Признание ВИЧ/СПИДа проблемой, связанной с рабочим местом
ВИЧ/СПИД является проблемой, связанной с каждым рабочим местом, поскольку непосредственно затрагивает трудовые ресурсы. Рабочее место может играть существенную роль в ограничении распространения эпидемии и снижении ее негативных последствий.

Недопустимость дискриминации

Любая дискриминация или стигматизация в отношении работников с действительным или приписываемым наличием ВИЧ-инфекции являются недопустимыми.

Гендерное равенство

Равноправные гендерные отношения и повышение социальной роли женщин в обществе имеют первостепенное значение для предотвращения распространения ВИЧ-инфекции и содействия борьбе с ее последствиями.

Безопасная для здоровья производственная среда

Такая среда предполагает сохранение оптимального физического и психического здоровья на работе и адаптацию условий труда к возможностям работников.

Социальный диалог

Успешная реализация политики и программ борьбы с ВИЧ/СПИДом требуют совместных действий и взаимного доверия между работодателями, работниками или их представителями и, в необходимых случаях, правительствами.

Недопустимость скрининга как условия для приема и продолжения работы

Лица, подавшие заявление о приеме на работу или уже работающие, не должны в обязательном порядке подвергаться скринингу – обследованию на ВИЧ/СПИД. Такое тестирование может быть только добровольным и конфиденциальным.

Конфиденциальность

Доступ к персональным данным о наличии или отсутствии у работника ВИЧ-инфекции, должен осуществляться в соответствии с нормами конфиденциальности, определяемыми Сводом практических правил МОТ о защите личной информации о работниках от 1997 года.

Продолжение трудовых отношений

ВИЧ-инфекция не может служить основанием для прекращения трудовых отношений. Лица, живущие с ВИЧ (ЛЖВ), должны иметь возможность продолжать выполнять доступную и подходящую работу, если она не противопоказана им по медицинским соображениям.

Профилактика

Социальные партнеры имеют все возможности для проведения профилактических мероприятий, направленных на изменение отношения к проблеме ВИЧ/СПИДа и поведения каждого работника, применяя для этих целей информирование и просвещение.

Уход и поддержка

Всем работникам, включая лиц, живущих с ВИЧ, должно быть обеспечено доступное медицинское обслуживание, а также возможность пользоваться всеми пособиями и льготами, установленными законом и предусмотренными программами помощи.

- ▶ Конвенция 1982 года о прекращении трудовых отношений (No. 158);
- ▶ Конвенция 1983 года о профессиональной реабилитации и занятости инвалидов (No. 159);
- ▶ Конвенция 1952 года о минимальных нормах социального обеспечения (No. 102).

В свою очередь, МОТ разработала Свод практических правил по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда». Десять основных принципов, изложенных ниже и в Разделе III, дают более полную информацию о содержании документа, и служат руководством к его применению.

Национальная и региональная политика

В ЮАР учрежден Национальный координационный комитет по вопросам ВИЧ/СПИДа в транспортном комплексе, в который входят представители от работодателей, профсоюзов, органов власти, МОТ и двух министерств: труда и транспорта. В ноябре 2001 года комитет разработал стратегический план по ВИЧ/СПИДу для предприятий транспортно-го комплекса, в котором провозглашается необходимость:

- ▶ обеспечения соответствия осуществляемых мероприятий проблемам транспортного комплекса;
- ▶ достижения оптимального использования ресурсов благодаря разумному партнерству в планировании и реализации мер по борьбе с ВИЧ/СПИДом;
- ▶ принятия решений на основе глубокого знания вопроса посредством совместного использования информации и имеющихся знаний;
- ▶ содействия осуществлению эффективных мер с использованием широкого информирования и пропаганды в рамках всего транспортного комплекса.

Программа, основанная на широком взаимодействии, включает такие направления, как: профилактика; уход и поддержка; изучение, мониторинг и оценка результатов конкретных действий; применение законодательства о правах человека; обучение и совершенствование управления работой по борьбе с ВИЧ/СПИДом.

Опыт осуществления этой программы был представлен в рамках проекта МОТ для транспортного комплекса в восьми странах Южноафриканского сообщества по развитию (SADC). Проект финансировался Шведским агентством международного развития (SIDA) и предусматривал оказание содействия региональным органам, национальным административным структурам, организациям работодателей и работников, а также неправительственным организациям в разработке скоординированных национальных действий, согласованных на региональном уровне, для всех типов транспорта и вспомогательных объектов.

Страны-участницы представили доклады с оценкой национальной ситуации, создали консультативные комитеты, разработали основные направления деятельности и планы по их реализации, и включились в обсуждение на региональном уровне общей стратегии для последующего подписания протокола по вопросам транспортных перевозок в странах SADC и бизнес-плана по ВИЧ/СПИДу. Была подготовлена экспресс-оценка правил пересечения границы, действующих порядка и инструкций, а также согласован план действий по решению региональных вопросов, связанных с ВИЧ/СПИДом в сфере транспортных перевозок.

В руководящих документах государства Малави говорится: Целью нашей политики является руководство и управление процессами, связанными с ВИЧ/СПИДом на рабочих местах в транспортном комплексе страны. Политика определяет рамки дальнейших действий в отрасли работодателей и работников и их представителей по разработке, осуществлению, мониторингу и оценке конкретных программ по ВИЧ/СПИДу на рабочих местах как в регионах с интенсивным движением, так и на приграничных зонах⁹.

Использование единого политического документа для предприятий транспортного комплекса различного профиля может потребовать применения различных стратегических подходов и механизмов. ООН оказала содействие четырем государствам (Камбодже, Мьянме, Таиланду и Вьетнаму) в разработке интегрированных программ по ВИЧ/СПИДу и наркотикам для моряков в бассейне реки Меконг.

Действия на рабочих местах и на местном уровне

В чем роль рабочих мест?

Действия на рабочих местах могут осуществляться в различных условиях.

Крупные компании часто передают свои транспортные операции в ведение одного из международных операторов, занимающихся транспортными перевозками, или местным транспортным компаниям. В каждом из этих случаев, необходимо удостовериться, что подрядчики проводят эффективную политику на рабочих местах и, в случае необходимости, оказать им поддержку в ее осуществлении. Ряд транснациональных компаний используют профилактические программы и предоставляют своим работникам медицинское обслуживание, а в некоторых случаях делают это и для поставщиков и подрядчиков. В число таких компаний входят Хайнекен, Даймлер Крайслер, Бритиш Петролеум, Шеврон Тексако и Кока-Кола. В ряде случаев программы разрабатывались в сотрудничестве с организациями, не относящимися к частному сектору, например, совместно с ЮНЭЙДС, ГЦ (Германским обществом по техническому сотрудничеству) и отдельными неправительственными организациями.

Большинство транспортных работников заняты в небольших компаниях или имеют собственное дело, поэтому любые мероприятия для них наиболее удобно проводить в местах стоянок и сбора, например, на стоянках грузовиков и в портах. Также необходимо осуществлять дополнительные мероприятия среди членов семей работников в местах их проживания. Самая труднодоступная категория – водители, которые одновременно являются собственниками автотранспорта. Их, как и остальных работников транспорта, удобнее всего застать на заправочных станциях и парковках для отдыха, а также в пунктах пограничного контроля. Важ-

Пример из опыта

Тедди Экспортс, Индия

Тедди Экспортс представляет собой торговую экспортную компанию, которая демонстрирует приверженность ценностям социального и экономического развития. В 1992 г. Тедди Экспортс учредила дочернюю компанию Тедди Траст, в которую она переводит 50% своих доходов, направляя их на поддержку различных социальных программ для своих работников и местного населения. Тедди Траст смогла организовать проведение ряда инновационных программ по ВИЧ/СПИДу на рабочих местах, включая образовательные и профилактические кампании, организацию трудоустройства и ухода за людьми, живущими с ВИЧ/СПИДом, и оказание финансовой поддержки неправительственным организациям. Один из проектов компании предусматривает дешевое (иногда бесплатное) медицинское обслуживание водителей грузовиков в местных медицинских пунктах, расположенных вблизи стоянок для грузового автотранспорта. В рамках проекта «Здоровые магистрали», осуществляемого при поддержке Департамента международного развития Великобритании, на основной магистрали в южной части Индии были организованы два стационарных пункта для водителей грузовиков, еще один – на нефтеочистительном заводе в Маниле. Эти пункты обеспечили необходимой информацией более 80.000 водителей, проводя уличные спектакли, демонстрации слайдов, раздачу листовок и стикеров на темы, связанные с ВИЧ/СПИДом, а также раздачу презервативов. Целенаправленная информация и конфиденциально предоставляемая помощь способствовали тому, что водители грузовиков самостоятельно обращались к работникам пунктов за лечением и консультацией*.

* Teddy Exports, www.rugsandstuff.co.uk/teddy_exports.htm, 3 July 2002.

ным партнером для взаимодействия с этой категорией работников являются федерации, объединяющие водителей-владельцев.

Некоторые пункты на автотрассах предоставляют дополнительные услуги – телефонные переговоры, стирку и т.д. Именно в таких местах представляется наиболее целесообразным оказывать помощь, проводить информационную работу и, по возможности, осуществлять лечение.

В индийском городе Чандигаре насчитывается около 15.000 рикшей. Многие из них приехали из разных провинций Индии, поэтому круг общения ограничен, в основном, рамками своей общины. В то же время все они нуждаются в информации и просвещении по вопросам ВИЧ/СПИДа. Для этой категории следует выработать особые подходы и методы работы, отличающиеся от программ для водителей, работающих на дальних маршрутах грузовых перевозок. Также необходим специальный механизм для установления контакта с такой группой работников. Их проще застать непосредственно по месту работы или в каком-либо объединении, чем при обращении за помощью для проведения встречи в компании или организации работодателей.

Создавая атмосферу доверия: взаимодействие между работодателем и работником

ВИЧ/СПИД вызывает страх и стыд. Хотя большинство людей продолжает жить полноценной жизнью и работать долгие годы после того, как им поставлен позитивный диагноз, в глазах многих из них вирус предстает смертельным приговором. В результате, страх часто

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

Сотрудничество в разработке политики по проблеме ВИЧ/СПИДа

В Кении программный документ по ВИЧ/СПИДу был создан благодаря сотрудничеству между транспортными профсоюзами и работодателями. Процесс его разработки финансировался Международной федерацией работников транспорта (МФТ) и Фондом им. Фридриха Эберта – немецким институтом по проблеме развития. Программа включает ряд положений по противодействию ВИЧ-инфекции, предусматривая, в том числе, просвещение, обучение, тестирование, конфиденциальность, уход и поддержку. «Этот документ стал выражением доброй воли профсоюзов и работодателей в едином стремлении остановить волну ВИЧ-инфекции. Я уверена, что, опираясь на приверженность делу борьбы с ВИЧ/СПИДом, которую проявляют обе стороны, мы сможем добиться изменения в ситуации на рабочих местах для работников транспортного комплекса», заявила Грейс Орва, член профсоюза железнодорожников и координатор проекта МФТ по ВИЧ/СПИДу в Кении.

затмевает все хорошее, что есть в жизни людей с ВИЧ. Сам факт, что половой путь является наиболее распространенным способом передачи инфекции, вызывает неловкость и замешательство, поэтому многим кажется, что проще всего об этом не говорить.

Важно, чтобы в ходе взаимодействия работодателей и работников наиболее полно обсуждались социальные условия, а также биологические факторы, способствующие передаче инфекции. Руководящая роль организаций работодателей и работников на всех уровнях и во всех отраслях, которой можно добиться благодаря социальному диалогу, также должна стать еще одной необходимой составляющей в разработке стратегии открытости и поддержки. Выступающие с единых позиций организации работодателей и работников помогут прекратить замалчивание темы ВИЧ/СПИДа. Свое влияние они также могут использовать в диалоге с правительствами, чтобы побудить их к более широкому обсуждению этой важной темы.

Международная организация работодателей (МОР) и Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП) подали пример, выпустив в мае 2003 года заявление «Совместная борьба с ВИЧ/СПИДом – программа будущего взаимодействия». Документ показывает, насколько опасны последствия эпидемии как для работодателей, так и для работников, и призывает свои организации к совместным действиям в борьбе с ВИЧ/СПИДом на всех уровнях, в первую очередь, на рабочих местах.

Недопустимость дискриминации

Основные направления политики Управления гражданской авиации ЮАР включают вопросы защиты от дискриминации людей живущих с ВИЧ/СПИДом и содействия доступу к информации. Документ ставит перед отраслью задачу создавать атмосферу заботы и поддержки сотрудников, живущих с ВИЧ/СПИДом. В качестве основополагающего принципа провозглашается конфиденциальность и признаются права и обязанности сотрудников отрасли.

Права человека и достоинство каждого работающего в транспортном комплексе должны признаваться вне зависимости от его ВИЧ-статуса. Люди, живущие с ВИЧ/СПИДом, должны быть защищены от стигматизации, дискриминации и издевательств со стороны коллег по работе, клиентов и работодателей на рабочих местах, на пограничных постах, в портах и в районах интенсивного движения.

Социальные партнеры способны помочь созданию на рабочих местах атмосферы диалога и доверия, которая будет способствовать проведению эффективной политики и реализации конкретных программ. Они также могут оказывать воздействие на местных жителей (проживающих в районе предприятия) и на общество в целом.

Союз водителей грузовиков в Руанде (ACPLRWA) начал с проведения семинара по ВИЧ/СПИДу для членов своей организации, но вскоре пришел к выводу, что к участию в образовательных программах также необходимо привлекать супругов или постоянных партнеров водителей. Многие водители обеспечили участие своих жен в добровольном консультировании и тестировании, которые также были организованы профсоюзом.

Защита прав человека

Ограничение прав работников не остановит распространения ВИЧ-инфекции. Наоборот, это спровоцирует дальнейшую эскалацию заболевания. Принудительное поголовное тестирование, осуществляемое правительством или работодателями, приводит к увольнению сотрудников, которым известен собственный неблагоприятный диагноз на ВИЧ или тех, у кого вирус обнаруживается в процессе тестирования. Подобный подход к решению проблемы ВИЧ/СПИДа порождает нарушение прав человека и атмосферу недоверия, которая препятствует принятию профилактических мер. Если люди боятся дискриминации или стигматизации, они будут уклоняться от тестирования или искать где-то в другом месте возможность проконсультироваться по вопросам ВИЧ/СПИДа, а также получить там необходимые лечение и поддержку.

Улучшение условий труда

Основной причиной возникновения большинства ситуаций повышенного риска, в которых оказываются работники транспорта, становятся вынужденная разлука с семьей и плохие бытовые условия в местах остановок. Условия для ночлега на территориях для отдыха, например, на стоянках грузовиков, несмотря на высокую стоимость, часто не соответствуют никаким нормам. Во многих случаях возможности для организованного отдыха водителей, в том числе и культурного досуга, полностью отсутствуют, если не считать за таковые легкодоступные сексуальные услуги и алкоголь. Места отдыха для работников железнодорожного транспорта зачастую бывают плохо оснащенными и достаточно шумными, поскольку расположены вблизи вокзалов. Работники транспорта нередко подвергаются преследованиям со стороны местных властей и полиции, а также стигматизации со стороны местного населения в тех пунктах, где они останавливаются на отдых. Все это отрицательно сказывается на поведении работников транспорта. Кроме того, длительные задержки на границе и полицейские досмотры

излишне удлиняют время в пути, особенно для работников наземного транспорта.

В совершенствовании рабочего графика, который позволил бы работникам чаще бывать дома, а также в улучшении условий для отдыха и получении других сопутствующих услуг (по договоренности с другими работодателями, профсоюзами, правительствами и неправительственными организациями) существенную помощь могут оказать работодатели. В число подобных инициатив можно включить субсидирование альтернативных форм развлечения для отдыхающих работников. Подобные развлечения уже доступны во многих портах и пользуются большой популярностью среди моряков.

Правительства со своей стороны могут оказать содействие в сокращении продолжительности пребывания грузовиков на пограничных и таможенных пунктах, портах назначения, а также в устранении административных задержек при разгрузке судов. Для этого необходимо осуществление скоординированных действий министерства транспорта и министерства, ответственного за пограничный контроль и таможенно.

В некоторых случаях, когда это допустимо, работники транспорта могут брать с собой в рейс ближайших членов семьи.

Профилактика: информирование и просвещение

ВИЧ-инфекция часто передается при половых контактах без использования презерватива, что, как правило, происходит под влиянием сложившихся социальных норм, определенной информации, личных взглядов и действий в подобных ситуациях окружения. В этих условиях необходимо как можно шире использовать информирование о ВИЧ/СПИДе и путях распространения эпидемии, а также проводить просветительские мероприятия для разъяснения работникам и населению существующей опасности и способов снижения рисков. Просвещение следует сопровождать предоставлением необходимых средств: презервативов, услуг по лечению инфекций, передающихся половым путем, и стерильного оборудования для инъекций. Такие средства можно распределять, например, в пунктах отдыха водителей грузовиков, на железнодорожных станциях и местах культурно-бытового обслуживания моряков в портах. Изучение работы ряда портов показало, что в большинстве из них отсутствовали культурно-бытовые службы, хотя в отдельных случаях они были перечислены в справочнике порта¹⁰.

Важными факторами в просвещении и повышении осведомленности работников стали программы, учитывающие гендерные особенности, а также информационные программы, нацеленные на изменение поведения и использование метода «равный равному», когда обучение осуществляет специально подго-

МОТ при финансовой поддержке итальянского правительства осуществляла соответствующий проект в Эфиопии. В его задачи входило развитие возможностей кооперативов и предприятий транспортного комплекса в реализации программ по профилактике ВИЧ/СПИДа на рабочих местах, уходу и поддержке лиц, живущих с ВИЧ, и разработке для различных отраслей комплекса мероприятий и руководящих документов по проблеме. С мая по июль 2005 года было проведено семь обучающих семинаров для инструкторов и работающих по методу «равный равному». Участники семинара представляли частные и государственные транспортные предприятия, а также лиц и из числа организаторов и членов кооперативов.

товленный инструктор из числа тех, кто работает рядом. Часто он способен более эффективно общаться с коллегами, чем преподаватель, приглашаемый со стороны. Такие инструкторы могут распространять информацию и раздаточные материалы, проводить занятия по приобретению определенных навыков и направлять людей в службы, занимающиеся проблемой ВИЧ/СПИДа. Участие коллег по работе в качестве инструкторов не только помогает укрепить доверие и обеспечить уместность применяемой формы подачи информации, но и будет содействовать повышению мотивации участников и их интереса к изучаемым темам. Однако проводить всю информационно-профилактическую работу исключительно силами инструкторов из числа работников предприятия представляется зат-

10. The survey, commissioned by the ITF Seafarers' Trust, was conducted over the period of 19 months from February 2001 to August 2002, and looked at ports suspected of providing inadequate welfare services for seafarers. In total 36 suspect ports around the world were identified and visits made 23 of these plus five others. See: http://www.ift.org.uk/port_Survey/index.htm accessed 1st October 2003.

МОТ поддерживает добровольное консультирование и тестирование на рабочих местах в рамках программы «Узнай свой статус». Ниже приведены некоторые фрагменты из информационной брошюры по этому вопросу.

Почему необходимо проходить тестирование?

Большинство людей, живущих с ВИЧ, ничего не знают о своем статусе. У инфекции отсутствуют видимые симптомы, и она никак не проявляется.

Однако при этом вы можете передать вирус другому человеку. В дальнейшем ВИЧ приводит к развитию заболевания, которое известно под названием СПИД.

Пройдя тестирование, вы приобретаете два существенных преимущества – определенность и возможность контролировать ситуацию:

- ▶ при негативном результате, вы получаете возможность принять меры, чтобы защитить себя и близких вам людей
- ▶ если получен позитивный результат, вам будут обеспечены уход и поддержка, а в дальнейшем и необходимое лечение; вас также научат поддерживать свое здоровье.

Но тестирование – это только начало: оно дает вам необходимые знания для уверенной и ответственной жизни вне зависимости от результата тестирования.

Я прошел тест!

«Я переживал – мне хотелось выяснить, что со мной, даже если бы эти новости оказались плохими».

«Вы не заболели в течение нескольких лет после инфицирования, особенно если получаете лечение и уход, но если вы не знаете о том, что заражены, то и не сможете предпринять необходимых действий».

«Моя семья – это самое главное в моей жизни, если я буду знать о своем статусе, то смогу лучше ее защитить».

«Я рисковал, когда был моложе, поэтому мне было важно узнать, как это сказалось на моем здоровье».

«Мой работодатель предоставляет лечение для работников и их семей – я прошел тест, чтобы получить лечение, если оно мне понадобится».

«Я боялся, что о моем ВИЧ-статусе могут узнать, но тестирование было действительно конфиденциальным и обнадеживающим».

Грузоперевозки против СПИДа, ЮАР

Эта программа стала результатом соглашения между Южно-африканским профсоюзом транспортников и работников смежных специальностей (SATAWU), отделением МФТ и Ассоциацией работодателей, занимающихся грузовыми перевозками. В рамках программы были установлены придорожные пункты, состоящие из двух контейнеров. В одном из них располагается медпункт, а в другом – комната для занятий и проведения курсов по подготовке обучающихся среди коллег по методу «равный равному».

На железной дороге пункты расположены в транзитных районах и около пограничных постов. Медпункт открывается вечером и работает с 17.00 до полуночи. Благодаря такому графику услуги медпункта стали более доступными для водителей и других работников. Там работает аттестованная медсестра, которая предлагает лечение инфекций, передающихся половым путем, и оказывает первичную медицинскую помощь. Здесь же свободно распространяются презервативы. Медицинский персонал также призывает водителей и работниц коммерческого секса пройти добровольное консультирование и тестирование.

Медпункт работает с использованием микропроцессорных «smart card», на которых записана история болезни. Таким образом, водители могут посетить любой медпункт, принадлежащий данной системе, и получить необходимое лечение. При этом водители грузовиков посещают и занятия, которые включают:

- ▶ базовую информацию о ВИЧ/СПИДе и инфекциях, передающихся половым путем
- ▶ вопросы профилактики, ухода и поддержки
- ▶ вопросы взаимосвязи ВИЧ/СПИДа, туберкулеза и других условно-патогенных инфекций
- ▶ вопросы насилия по отношению к женщинам.

Кроме этого, действуют пятидневные курсы по подготовке обучающихся среди коллег по методу «равный равному», на которых водители и работницы коммерческого секса приобретают навыки выступления и ведения занятия; изучают способы предоставления медицинской информации по вопросу ВИЧ/СПИДа и инфекций, передающихся половым путем; проходят тестирование на ВИЧ и консультирование.

К 2003 году были подготовлены 266 инструкторов-коллег; 80.000 водителей воспользовались услугами пунктов. К этому моменту было также распределено около 1,3 миллиона презервативов*.

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

руднительным, поскольку в этом случае возможно нарушение принципа конфиденциальности. Добиться повышения эффективности программ просвещения можно также, если привлечь к их осуществлению лиц, живущих с ВИЧ/СПИДом. В Гайане водители и кондукторы, работающие на микроавтобусах, привлекались в качестве инструкторов по изменению поведения в рамках национальной кампании. Они проходили специальный курс по вопросам, связанным с ВИЧ/СПИДом и стигматизацией.

Добровольное консультирование и тестирование

Добровольное консультирование и тестирование должны опираться на принципы добровольности, информированного принятия решения и конфиденциальности результатов. Тестирование следует совмещать с консультированием, в рамках которого тестируемый должен направляться в соответствующие службы для получения дальнейшего содействия. При отрицательном результате тестирования, пациент должен быть проинформирован по вопросам оценки и профилактики рисков инфицирования. В противном случае (при положительном результате теста) работнику будут необходимы информация и совет о способах поддержания здоровья, методах защиты партнера от инфицирования, а также сведения о соответствующих службах, работающих на местном уровне, включая службы, осуществляющие лечение. Работодатели обязаны обеспечить лицам, живущим с ВИЧ, уход и поддержку на рабочем месте, включая воз-

Основные направления политики в отношении ВИЧ/СПИДа Профсоюза транспортников и разнорабочих Соединенного Королевства

Указанные направления политики могут применяться в качестве основы для разработки программы действий на рабочих местах или коллективного соглашения.

Предлагаемый политический курс опирается на ключевые правовые нормы, применяемые в Соединенном Королевстве. В их число входит Акт по вопросам дискриминации лиц с ограниченными возможностями 1995 года. Акт призывает работодателей применять «разумные изменения условий труда» в пользу сотрудников с физическими ограничениями; поправки, внесенные в текст Акта в 2005 году, разъяснили, что в случае с ВИЧ/СПИДом физические ограничения применимы к лицу с момента положительного диагноза на ВИЧ-инфекцию. Также в этом случае используется законодательство по охране труда. Кроме того, законодательство определяет, что любая форма притеснения считается преступлением. Например, это положение применимо к человеку, которого притесняли из-за его сексуальной ориентации.

В основном тексте документа профсоюз и работодатель договариваются о недопустимости дискриминации на основании ВИЧ-статуса в вопросах:

- ▶ найма
- ▶ выплаты пособий и предоставления услуг
- ▶ карьерного роста
- ▶ возможности обучения и получения образования.

Один из параграфов документа рассматривает вопросы конфиденциальности. В частности, работники не обязаны уведомлять компанию о своем ВИЧ-статусе. Притеснения и запугивание работников в этой связи является основанием для применения дисциплинарных мер.

Основные направления политики рассматривают вопросы предоставления отпуска по нетрудоспособности, определяемого как «перерыв в работе в течение которого должность работника сохраняется на время адаптации к форме нетрудоспособности, которая влияет на выполнение работы». В документе говорится, что работникам необходимы время и поддержка для адаптации к симптомам заболевания, им следует обеспечивать консультирование и поддержку. Предметом обсуждения между представителями руководства предприятия, профсоюзами и работниками должны стать следующие вопросы: оплата времени, проведенного вне работы; возможность выполнения работником прежних должностных обязанностей; создание условий для адаптации или обучения, которые позволят сотруднику продолжать работать. В случае необходимости профсоюзы могут приглашать на эти встречи специального консультанта.

В рамках основных направлений политики специальный отпуск предусмотрен для лиц, осуществляющих уход за инвалидами, который включает отпуск по семейным обстоятельствам и отпуск на случай смерти близкого человека, а также предоставляет время по уходу за людьми с ВИЧ-ассоциированными заболеваниями.

можное лечение. Принимаемые работодателями меры в этом направлении можно расширить благодаря партнерству с государственными сектором, финансируемым донорами, например Глобальным фондом по борьбе со СПИДом, туберкулезом и малярией.

Существует две точки зрения по поводу центров тестирования, расположенных в придорожных клиниках или портах. Некоторые эксперты полагают, что это не лучшее решение проблемы. Если работнику сообщили о том, что его тестирование дало положительный результат на ВИЧ-инфекцию, а ему после этого необходимо продолжать вести грузовик или сесть на борт корабля и провести в плавании несколько последующих недель, то у такого работника может не оказаться в нужное время необходимой эмоциональной поддержки или практической помощи. Сторонники другой точки зрения считают, что для работников, имеющих разъездной характер работы, не существует иной возможности пройти тестирование, чем в расположенных по пути следования пунктах тестирования. Для работников транспортного комплекса такие центры могут оказаться более привлекательными, чем обычные, расположенные по месту жительства.

Поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и уход за ними

Работники с ВИЧ-инфекцией должны иметь уход и поддержку. Они могут продолжать работать в течение многих лет, в особенности, если получают необходимые медикаменты, хорошее питание и отдых. Для них, в случае необходимости, следует перераспределять рабочее время и изменять график работы, а также производить другие разумные изменения условий труда, как для работников с любой другой хронической болезнью. Таким

образом, их навыки, пройденное обучение и приобретенный на предприятии опыт будут дольше служить работодателю, а сами работники смогут продолжать получать заработную плату. В Аргентине Профсоюз авиаэкипажей «ААА» покрывает дефицит при возмещении стоимости лечения, предоставляемого государством. Профсоюзу также удалось договориться с работодателями о «разумном изменении условий труда». Теперь работники с определенными медицинскими показаниями, включая заболевания, связанные с ВИЧ-инфекцией, могут не участвовать в ночных перелетах и работать на менее сложных маршрутах.

На всех уровнях предпринимались усилия для расширения доступности лечения – одним из примеров стала инициатива ВОЗ/ЮНЭЙДС «3 к 5», поддерживаемая МОТ. Рабочее место может быть полезным при доставке и мониторинге приема лекарственных препаратов. К этой работе следует привлекать службы охраны труда. На рабочих местах можно также проводить добровольное консультирование и тестирование.

Когда уход и поддержка работникам не доступны, то пропадает и сам стимул для тестирования. Зачем хлопотать, если позитивный результат приведет только к стигматизации и дискриминации? Вот почему уход и поддержка играют ключевую роль в профилактике ВИЧ/СПИДа.

Общеизвестно, что программы на рабочих местах, особенно программы лечения, должны распространяться и на местное население. Рабочее место может стать исходным пунктом по созданию программ, доступных для других нуждающихся, где основной приоритет следует отдавать семьям работников.

III. Как Международная организация труда может оказать содействие транспортному комплексу в разработке политического курса и программ по ВИЧ/СПИДу?

В целях активизации работы и в поддержку мероприятий, проводимых на рабочих местах, МОТ осуществила ряд публикаций, которые включают Свод практических правил и Учебное пособие.

Свод практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда» определяет основные принципы разработки политики и подготовки практического руководства по таким ключевым вопросам, как:

- ▶ профилактика ВИЧ/СПИДа
- ▶ управление последствиями ВИЧ/СПИДа в сфере труда и ослабление его негативного воздействия
- ▶ обеспечение ухода и помощи работникам, живущим с ВИЧ или больным СПИДом
- ▶ борьба со стигматизацией и дискриминацией в связи с действительным или приписываемым статусом ВИЧ-инфицированного.

Девять разделов Свода практических правил включают цели, применение и сферу действия, основные принципы, основные права и обязанности каждого из трехсторонних партнеров, профилактику, использующую информирование и просвещение, программы обучения, обследования на ВИЧ-инфекцию, поддержки работников с ВИЧ/СПИДом и ухода за ними.

Свод был разработан в процессе консультации с членами МОТ во всех регионах. Текст был пересмотрен и переработан трехсторонней группой экспертов, и принят Административным советом МОТ в июне 2001 года. Его можно применять в качестве основы для развертывания социального диалога по проблеме ВИЧ/СПИДа и на начальной стадии переговоров; в текст документа включен контрольный перечень мероприятий по планированию и реализации действий на рабочих местах.

Внедрение Свода практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда»: Учебное пособие было опубликовано в качестве дополнения к Своду практических правил. Оно дает более полную информацию по ключевым вопросам проблемы, приводит примеры для изучения, предлагает учебные мероприятия, показательные обучающие курсы и образцы правовых документов, разработки политического курса и коллективных соглашений. Текст учебного пособия связан с основными разделами Свода и рассматривает роль правительства и социальных партнеров, права человека и вопросы законодательства, политику на рабочих местах, программы профилактики и ухода, гендерные аспекты, а также проблему ВИЧ/СПИДа применительно к неформальному сектору экономики.

Каждый модуль учебного пособия соответствует общему формату: в нем представлена информация по основным вопросам, помогающая составить и расширить представление о теме, затронутой в Своде практических правил, включая полезные ссылки. В нем также присутствует раздел с учебными примерами, которые можно легко повторить – отдельные примеры полезны для профсоюзов и представителей работников.

В первом разделе помещен путеводитель по учебному пособию, а также представлены советы для преподавателей. В пособие включены примеры восьми программ семинаров или курсов (рассчитанных на два–три дня) и четыре модуля или компонента (рассчитанных на два–три дня), которые можно включить в другие курсы.

Свод практических правил и учебное пособие – это одновременно информация и руководство к действию. Ниже даются ссылки на разделы свода и учебного пособия по основным вопросам, рассмотренным ранее.

| Политика и законодательство: стратегия интеграции | | |
|--|----------------|---|
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 4.5 | Социальный диалог |
| | Раздел 5 | Основные права и обязанности правительств, работодателей и работников |
| | Приложение III | Контрольный список мероприятий по планированию и осуществлению политики по вопросам ВИЧ/СПИДа на рабочем месте |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 3 | <i>Действия на рабочих местах с использованием социального диалога: роль работодателей, работников и их организаций</i> страницы 3–7: Политика на рабочих местах и программы по ВИЧ/СПИДу Учебные примеры 5 и 7 |
| | Модуль 4 | <i>Политика и законодательство по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда»: роль правительств</i> страницы 5–9: Планирование ответных действий на национальном уровне Учебный пример 1 |
| Действия на рабочих местах и на местном уровне | | |
| Поощрение открытого обсуждения | | |
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 4.1 | Признание ВИЧ/СПИДа проблемой, связанной с каждым рабочим местом |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 1 | ВИЧ/СПИД: эпидемия и ее воздействие на сферу труда страницы 2-12: Факты о ВИЧ/СПИДе Учебные примеры 1, 2 и 4 |
| | Модуль 5 | Гендерные аспекты проблемы «ВИЧ/СПИД и сфера труда» страницы 1-2: Введение: этот модуль предназначен и для мужчин! страницы 5-6: Мужчины и мужественность Учебный пример: 1 |
| Защита прав человека | | |
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 4 | Основные принципы |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 2 | ВИЧ/СПИД и права человека Весь модуль посвящен этому вопросу Учебные примеры 4, 6, 8 и 9 |
| Улучшение условий труда | | |
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 4.4 | Безопасная для здоровья производственная среда |
| | Раздел 6.4 | Связь с программами пропаганды здорового образа жизни |
| | Приложение II | Эпидемиологический контроль на рабочем месте |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 6 | Программы по профилактике ВИЧ/СПИДа на рабочих местах страница 12: Взаимосвязь с общими программами здравоохранения |

| Профилактика: информирование и просвещение | | |
|---|----------|--|
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 6 | Профилактика через информирование и просвещение |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 6 | Программы по профилактике ВИЧ/СПИДа на рабочих местах Весь модуль посвящен этому вопросу Учебные примеры 1, 2, 3, 7 и 13 |
| Добровольное консультирование и тестирование | | |
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 8 | Обследование на ВИЧ-инфекцию |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 7 | Уход и поддержка страница 5: Добровольное консультирование и тестирование Учебный пример 7 |
| Поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и уход за ними | | |
| Смотрите в Своде практических правил: | Раздел 9 | Поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и уход за ними |
| Смотрите в учебном пособии: | Модуль 7 | Уход и поддержка страницы 4–9: Уход и поддержка на рабочих местах Учебные примеры 1, 5 и 8 |

Дополнение 1

Дополнительные источники информации

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 Sector, 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

Дополнение 2

Основные направления политики в отношении ВИЧ/СПИДа на рабочих местах: что следует предусмотреть

Политика на рабочих местах определяет направления деятельности, призванные сократить распространение ВИЧ/СПИДа и обеспечить преодоление его последствий. В частности, она

- ▶ предусматривает проведение конкретных мероприятий на рабочих местах
- ▶ устанавливает стандарты поведения для всех сотрудников (как инфицированных, так и нет) и определяет права всего трудового коллектива
- ▶ определяет направления деятельности для работодателей и представителей работников
- ▶ оказывает содействие предприятиям в подготовке планов для решения проблемы ВИЧ/СПИДа и преодоления последствий эпидемии.

Основные направления политики могут быть детально сформулированы в отдельном документе, посвященном вопросам ВИЧ/СПИДа, и содержать конкретную программу действий. Однако политическая курс в отношении ВИЧ/СПИДа может входить составной частью в документ по более широкому кругу вопросов или в соглашение по охране, безопасности и условиям труда. В таком документе текст, касающийся ВИЧ/СПИДа, может быть достаточно кратким, например, «Наша компания (или любое другое рабочее место, например, министерство, больница...) обязуется бороться с дискриминацией, вызываемой ВИЧ-статусом человека, защищать здоровье работников и обеспечивать охрану труда, используя для этих целей программы профилактики и поддержки».

Важно, чтобы принятый политический курс побуждал к действию, а не сдерживала его. Именно поэтому значительно проще разработать простую политическую декларацию, а все детали, касающиеся конкретных действий, включить в коллективный трудовой договор. В любом случае, политический документ должен стать результатом консультаций и переговоров.

Свод практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда» содержит руководство по разработке основных направлений политики и программ по ВИЧ/СПИДу на рабочих местах. Свод призывает использовать непротиворечивый подход к вопросу ВИЧ/СПИДа, основанный на десяти основных принципах. В то же время, не следует забывать об особенностях каждого отдельного рабочего места.

Политический курс должны разрабатывать заинтересованные люди. Ни один документ такого рода не может быть универсальным, поэтому в тексте должны быть учтены и другие, пусть даже отличные от общепризнанных, мнения, которые также могут быть полезны.

Основные направления политики

I. Общая декларация

Текст основных направлений политики начинается с общей декларации или введения, ко-

торое увязывает политику по ВИЧ/СПИДу со сложившейся ситуацией, включая полностью или частично изложенные ниже положения:

- ▶ Причина разработки компанией основных направлений политики в отношении ВИЧ/СПИДа и их связь с другими политическими документами предприятия.
- ▶ Соответствие национальному/местному законодательству и отраслевым соглашениям.

II. Политика и общие принципы

Основные направления политики вырабатывают некоторые общие принципы осуществления конкретных мероприятий, придавая особое значение противодействию стигматизации и дискриминации (См. десять основных принципов свода практических правил).

III. Особые положения

Политический курс должен включать положения, касающиеся таких вопросов, как:

- 1) защита прав работников, подвергшихся воздействию ВИЧ/СПИДа;
- 2) профилактика: информирование, просвещение и обучение;
- 3) поддержка работников с ВИЧ/СПИДом и членов их семей и уход за ними.

IV. Осуществление политики и мониторинг

Многие политические документы зачастую не работают, а остаются только на бумаге, поэтому необходимо приложить усилия для их практического осуществления, создавая, в частности, соответствующие структуры и назначая ответственных лиц.

Если основные направления политики не облечены в форму договорно-правового документа, то следует добавить в другие документы соответствующий короткий параграф, в котором руководство и представители работников обязуются оказывать необходимую поддержку в реализации намеченной политики.

Компании должны прилагать усилия для выделения бюджета на осуществление мероприятий по проблеме ВИЧ/СПИДа. При этом следует иметь в виду, что очень многого можно добиться и при незначительных затратах. Для реализации программ по ВИЧ/СПИДу небольшие компании могут консолидировать свои средства или равномерно распределить расходы между собой. Материальные ресурсы и услуги на эти цели могут быть в распоряжении местных властей или действующей в данной стране тематической группы ООН по ВИЧ/СПИДу, а также Глобального фонда по борьбе со СПИДом, туберкулезом и малярией.

Дополнительные консультации и примеры программных документов по борьбе с ВИЧ/СПИДом на рабочем месте можно получить, обратившись в МОТ (см. учебное пособие), Family Health International (Международную организацию по проблемам здоровья семьи), Глобальную бизнес коалицию, Государственный центр санитарно-эпидемиологического надзора США, Всемирный экономический форум и Международные организации работодателей и работников (МОП и МКСП).

Дополнение 3

Краткое изложение рекомендаций из отчета МОТ/SIDA (Шведское управление международного развития) по профилактике ВИЧ/СПИДа в транспортном комплексе стран Южной Африки: экспресс-анализ постановлений и нормативных актов

Рекомендация 1. Социальные партнеры должны прийти к соглашению по основным направлениям политики и/или плану действий по ВИЧ/СПИДу в тех секторах транспортного комплекса, где это необходимо. Их следует согласовывать с Кодексом поведения SADC по ВИЧ/СПИДу и занятости, а также Сводом практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда». Социальные партнеры должны как можно скорее приступить к осуществлению практических мероприятий.

Рекомендация 2. Социальные партнеры должны обратиться в Совет министров SADC и Координационный комитет министров с просьбой провести обсуждение с целью выработки общего политического решения по согласованию порядка пересечения границы и единых региональных действий по борьбе с ВИЧ/СПИДом в сфере транспорта, что частично решается путем учреждения технического комитета для разработки необходимых рекомендаций.

Рекомендация 3. Национальные правительства должны принять на себя обязательства финансировать деятельность по борьбе с ВИЧ/СПИДом в сфере транспорта.

Рекомендация 4. Социальные партнеры и другие заинтересованные стороны должны создавать новые базы данных и обмениваться идеями, информацией и опытом по борьбе с ВИЧ/СПИДом на предприятиях транспортного комплекса, а также способствовать сотрудничеству при реализации конкретных мероприятий.

Рекомендация 5. В целях координации выполнения программ по ВИЧ/СПИДу социальные партнеры и другие заинтересованные стороны должны определить ведущие организации и разработать соответствующие механизмы.

Рекомендация 6. Социальные партнеры и другие заинтересованные стороны должны углублять координацию действий по борьбе с ВИЧ/СПИДом, сближению законодательной базы и совершенствованию правил пересечения границы.

Рекомендация 7. Привлекать организации, оказывающие содействие борьбе с ВИЧ/СПИДом, к реализации обучающих программ для социальных партнеров по подготовке документов о финансировании деятельности по ВИЧ/СПИДу, управлению и ведению отчетности.

Рекомендация 8. В ближайшее время на основе разработанного проекта социальные партнеры должны приступить к осуществлению или расширению деятельности по борьбе с ВИЧ/СПИДом на предприятиях транспортного комплекса. В ее основу должны быть положены реальные планы, ориентированные на осуществление одной, нескольких или всех перечисленных ниже задач:

- (а) обеспечение доступности просвещения, обучения и лечения для работников транспорта;
- (б) более широкое использование образовательных центров, клиник и центров здорового образа жизни на пограничных постах или вблизи «горячих точек»;
- (в) просвещение работников транспорта силами специально подготовленных инструкторов из числа коллег, которым они доверяют;
- (г) организация обучения и оказание помощи в создании совместных комитетов по ВИЧ/СПИДу для работников и руководства транспортных предприятий;
- (д) использование альтернативных видов деятельности и отдыха (например, спортивных мероприятий) работников транспорта для просветительских сообщений по ВИЧ/СПИДу;
- (е) привлечение пограничных служб и населения к борьбе с ВИЧ/СПИДом;
- (ж) внедрение реалистичных методов ведения просветительской работы среди транспортных работников; и
- (з) проведение комплексного просвещения по ВИЧ/СПИДу, включающего реальные проблемы, с которыми сталкиваются работники отрасли.

Рекомендация 9. Организации, оказывающие содействие борьбе с ВИЧ/СПИДом, должны направить усилия на преодоление последствий воздействия ВИЧ/СПИДа на население приграничных районов, включая женщин, занимающихся приграничной торговлей, работников коммерческого секса и других лиц, проживающих около границы, которые могут экономически зависеть от деятельности пограничных постов и транспортных перевозок.

Рекомендация 10. Используя реформу законодательства, национальные правительства должны обеспечить правовую защиту в вопросах, связанных с ВИЧ/СПИДом на рабочем месте, а также содействовать включению соответствующих положений в коллективные трудовые договоры.

Рекомендация 11. Организациям, оказывающим содействие борьбе с ВИЧ/СПИДом, следует добиваться поддержки со стороны министерства труда в вопросах взаимодействия по проблеме ВИЧ/СПИДа на предприятиях транспортного комплекса и других отраслях экономики.

Рекомендация 12. Социальным партнерам необходимо оказывать поддержку инициативам, направленным на унификацию порядка пересечения границ в регионе.

Рекомендация 13. Региональным организациям, таким как SADC или другие международные и национальные органы, следует добиваться снижения цен при оптовых закупках антиретровирусных препаратов, которые в дальнейшем будут распространяться среди населения в регионах.

Рекомендация 14. Социальные партнеры и другие заинтересованные стороны должны поддерживать изменения по совершенствованию государственного регулирования в отношении предприятий транспортного комплекса, оказывая необходимую помощь, предоставляя ресурсы и организуя обучение для соответствующих должностных лиц и контролируя ход выполнения программ (с целью противодействия коррупции).

Дополнение 4

Политика в отношении ВИЧ/СПИДа Международной федерации работников транспорта (МФТ)

40 Конгресс, Ванкувер, 14–21 августа,
2002 года
Резолюция No. 17: СПИД

40-й Конгресс МФТ, встреча в Ванкувере с 14
по 21 августа, 2002 г.:

1. ПРИЗНАВАЯ уникальную роль МФТ в деле борьбы с ВИЧ/СПИДом.

2. ОСОЗНАВАЯ пагубное воздействие пандемии ВИЧ/СПИДа на рабочие места в транспортном комплексе.

3. ПОНИМАЯ, что транспортные работники, особенно имеющие разъездной характер работы, чрезвычайно уязвимы перед ВИЧ/СПИДом в силу природы и условий их труда.

4. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ высокую степень риска ВИЧ-инфицирования женщин, вызванную экономическим и социальным неравенством, сложившимися в обществе традиционными гендерными ролями и унаследованным подчиненным положением по отношению к мужчине в сфере труда.

5. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что все работающие проводят на рабочих местах больше времени, чем дома.

6. УЧИТЫВАЯ низкий уровень медицинских учреждений, доступных в процессе работы для работников транспорта, особенно имеющих высокую мобильность.

7. ОСОЗНАВАЯ, что высокие темпы распространения ВИЧ/СПИДа на предприятиях транспортного комплекса могут быть ограничены с помощью последовательных разъяснительных программ, включающих информирование и просвещение, а также пропагандистскую работу по улучшению социально-экономических условий работающего населения.

8. ЗНАЯ, что правильное применение антиретровирусных препаратов может помочь и в действительности помогает продлить жизнь людей, живущих с ВИЧ/СПИДом.

9. ПОНИМАЯ, что в развивающихся странах стоимость антиретровирусных препаратов непомерна высока, и по этой причине они не всегда доступны населению.

10. ПРОЯВЛЯЯ БЕСПОКОЙСТВО в связи с отсутствием эффективных программ по борьбе с ВИЧ/СПИДом на большинстве предприятий.

11. ПОСТАНАВЛЯЕТ:

- а. Всем отделениям МФТ проявлять решимость в борьбе с ВИЧ/СПИДом, поддерживая просветительские и исследовательские программы и используя всю доступную информацию, которая способна помочь МФТ в ее усилиях по борьбе с эпидемией.
- б. Всем отделениям МФТ работать в тесном сотрудничестве с работодателями и правительствами в целях осуществления реальной политики по борьбе с ВИЧ/СПИДом на рабочих местах, предотвращения распространения инфекции и защиты от дискриминации ВИЧ-инфицированных работников, или тех, у кого предполагается этот диагноз.
- в. МФТ призвана содействовать своим отделениям в работе по информированию, просвещению и обмену опытом в деле профилактики ВИЧ/СПИДа.
- г. МФТ должна руководить работой аффилированных профсоюзов в переговорном процессе по формированию на рабочих местах эффективного политического курса, основанного на Своде практических правил МОТ по вопросу «ВИЧ/СПИД и сфера труда». Основные направления политики на рабочих местах должны включать положения о конфиденциальности, недопустимости дискриминации и скрининга при приеме на работу и в качестве условия для продолжения трудовых отношений.
- д. МФТ должна убеждать работодателей в необходимости организовывать медицинское обслуживание в своих организациях путем выделения дополнительных средств для создания и содержания собственных лечебных учреждений.
- е. МФТ должна призывать правительства и работодателей во всем мире оказывать помощь нуждающимся в получении анитретровирусных препаратов.
- ж. МФТ должна призывать правительства и работодателей учитывать особенности отдельных видов трудовой деятельности, например, продолжительные периоды работы вдали от дома, которые повышают уязвимость работников перед инфицированием ВИЧ.
- з. МФТ следует призывать правительства просвещать людей по вопросам защиты от ВИЧ-инфекции с учетом того, что инфекция легче передается от мужчины к женщине, чем от женщины к мужчине.
- и. МФТ должна сделать серьезное заявление для правительств, чтобы они:
 - (1) обеспечили такое обучение женщин, которое бы гарантированно давало им хорошо оплачиваемые рабочие места, позволяющие быть экономически независимыми от инфицированных партнеров мужчин.
 - (2) приняли меры к тому, чтобы доступ к указанным рабочим местам не был для них ограничен из-за патриархального настроения мужской части населения.

Дополнение 5

Организации работодателей в транспортном комплексе

Железнодорожный транспорт

Международный союз автотранспортных перевозок (МСАП)
International Road Transport Union (IRU)
3, rue de Varembé
PO Box 44
1211 Geneva 20
Switzerland
Tel: +41 22 918 27 00
Fax: +41 22 918 27 41

Комиссия МСАП по социальным вопросам
IRU Commission on Social Affairs
Постоянное представительство МСАП при ЕС
IRU Permanent Delegation to the EU
Av. de Tervuren 32-34
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 743 25 88
Fax: +32 2 743 25 99

Воздушный транспорт

Международная ассоциация воздушного транспорта
International Air Transport Association (IATA)
Head Office:
800 Place Victoria
PO Box 113
Montreal H4Z 1M1
Quebec, Canada
Tel: +1 514 874 0202
Fax: +1 514 874 9632
Website: <http://www.iata.org/index.htm>

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

Международный совет аэропортов
Airports Council International
P.O. Box 16
1215 Geneva 15 - Airport
Switzerland
Tel: +4122 717 8585
Fax: +4122 717 8888
Website Airports Council International: <http://www.airports.org>

Смотри также:

Организация навигационных служб гражданской авиации
Civil Air Navigation Services Organization: <http://www.canso.org/canso/web>
European Low Fare Airlines Association: <http://www.elfaa.com>

Порты

Международная ассоциация портов и гаваней
International Association of Ports and Harbors
Head Office
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
Website: <http://www.iaphworldports.org>

Смотри также:

The Port Management Association of Eastern and Southern Africa:
<http://www.pmaesa.org>
Federation of European Private Port Operators: <http://www.feport.be>
European Sea Ports Organisation: <http://www.espo.be>

Морской транспорт

Международная федерация судоходства
International Shipping Federation
Международная палата судоходства
International Chamber of Shipping
12 Carthusian Street,
London EC1M 6EZ
United Kingdom
Tel: + 44 20 7417 8844
Fax: + 44 20 7417 8877
Web: <http://www.marisec.org/>

International Council of Cruise Lines
2111 Wilson Boulevard, 8th Floor
Arlington, Virginia 22201
United States of America
Website: <http://www.iccl.org>

Смотри также:

International Ship Managers' Association: <http://www.isma-london.org>
European Community Shipowners' Associations: <http://www.ecsa.be>
Asociación Latinoamericana de Armadores (Latin American Shipowners' Association):
Blanco 869, Piso Zero
Valparaiso
Chile
Tel: +56-32-212057/58
Fax: +56-32-212017
E-mail: ARMADORE@entelchile.net

Железнодорожный транспорт

Международный железнодорожный союз
Union internationale des chemins de fer (International Union of Railways)
16 rue Jean Rey
75015 Paris
France
Tel: +33 (0) 1 44 49 22 30
Fax: +33 (0) 1 44 49 22 39
<http://www.uic.asso.fr>

Дополнение 6

Примеры проектов по ВИЧ/СПИДу, в которых предусмотрены мероприятия для предприятий транспортного комплекса

| Проект | Страны/ регионы | Ссылки |
|--|--|--|
| Социальный маркетинг & связи для здравоохранения, ПСИ (Population Services International) | Мьянма, границы с Бангладеш, Китаем, Индией, Лаосом, Таиландом | http://www.psi.org/where_we_work/myanmar.html |
| ПРООН, Программа развития по проблеме ВИЧ в Юго-Восточной Азии (включает вопросы миграции и трудовой деятельности разъездного характера) | Юго-Восточная Азия | http://www.hiv-development.org/projects/sea_projects.asp |
| Творческое сотрудничество ради будущего, Бизнес-коалиция Таиланда против СПИДа | Таиланд | http://www.unescap.org/tctd/pubs/files/hiv2001.pdf http://www.hiv-development.org/text/publications/reduction_transport_sector.pdf |
| Первый национальный магистральный проект (World Vision International) | Вьетнам | http://www.globaleducation.edna.edu.au/globaled/page433.html http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_1_1.htm |
| Профилактика ИППП/ВИЧ/СПИДа на магистралях в Тамил Наду (PATH) | Индия | http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_2_12.htm http://www.gramalaya.org/aidsprevention.html |
| Свободные чайные | Индия | http://www.iaen.org/files.cgi/7021_rao.pdf |

ILOAIDS

International Labour Office
4, route des Morillons
CH-12111 Geneva 22
Switzerland.
E-mail: iloaids@ilo.org
www.ilo.org/aids



Joint United Nations Programme on HIV/AIDS

UNAIDS

UNHCR • UNICEF • WFP • UNDP • UNFPA
UNODC • ILO • UNESCO • WHO • WORLD BANK

| Проект | Страны/ регионы | Ссылки |
|---|---|--|
| Водители дальних перевозок против СПИДа, Ассоциация дорожных перевозок и Национальный торговый совет | ЮАР | www.transport.gov.za http://www.unescap.org/tctd/pubs/hiv01_5_1.htm |
| Профилактика ВИЧ/СПИДа в транспортном секторе в восьми странах Южной Африки, MOT | Ботсвана, Лесото, Малави, Мозамбик, Намибия, ЮАР, Свазиленд, Зимбабве | 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 |
| Коридоры надежды, USAID | Южная Африка, Дурбан/Лусака Хайвей | http://www.usaid.gov/zm/hiv/hiv.htm |
| SADC, профилактика ВИЧ/СПИДа и миграционные инициативы в транспортном комплексе, World Vision International (при финансовой поддержке ЕС) | SADC страны-члены | http://www.wvi.org |
| Проект по ВИЧ/СПИДУ Международной федерации работников транспорта | Восточная и Южная Африка (координация из Уганды) | http://www.ltf.org.uk |
| Профилактика ВИЧ/СПИДа на железнодорожном транспорте ЮАР, (ГТЦ и Евросоюз) | ЮАР | http://www.gtz.de/aids/english/praktiken.html |