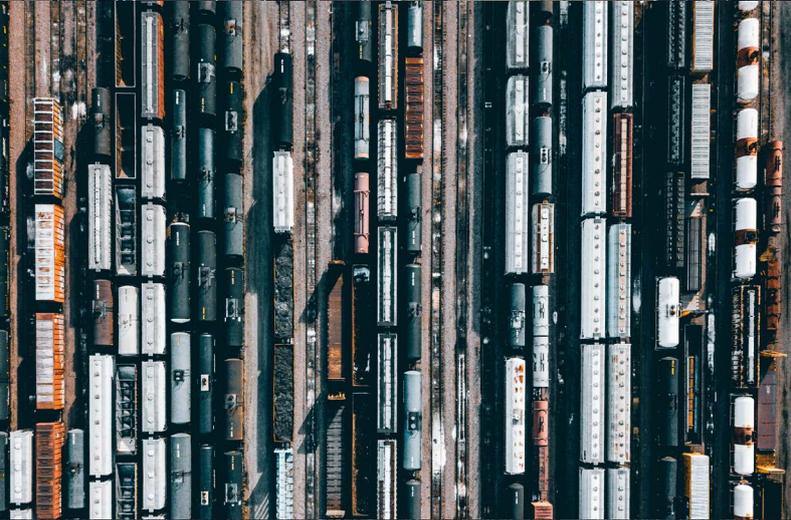
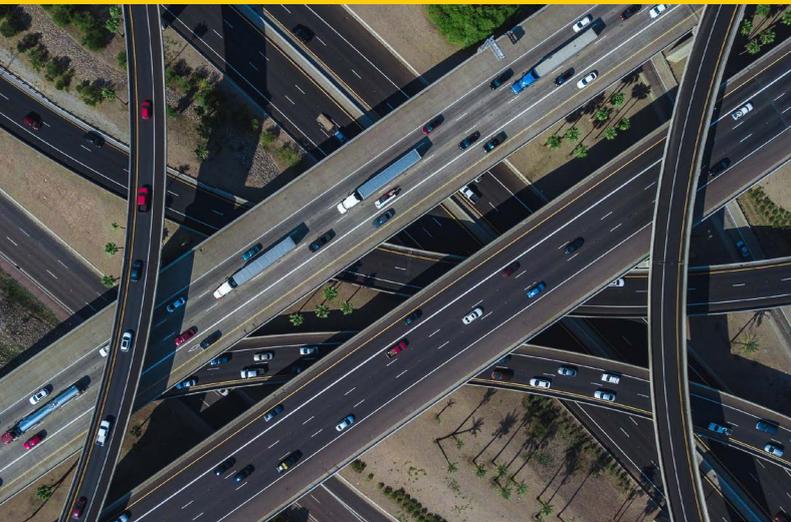


RESUMO DE POLÍTICA

PRINCÍPIOS DE DIREITOS HUMANOS DA ITF PARA CADEIAS DE SUPRIMENTOS



As cadeias de suprimentos são tão fortes quanto seu elo mais fraco. Assim sendo, os direitos humanos – inclusive as normas trabalhistas – são um componente fundamental das cadeias de suprimentos. Os Princípios de Direitos Humanos da ITF para Cadeias de Suprimentos descrevem como governos, investidores e principalmente empresas multinacionais e clientes das cadeias de suprimentos de transportes (doravante coletivamente chamados de agentes das cadeias de suprimentos) precisam agir e cooperar com a ITF e seus afiliados para garantir que sejam seguras, justas e sustentáveis.

PRINCÍPIOS DE DIREITOS HUMANOS PARA CADEIAS DE SUPRIMENTOS

COOPERAÇÃO

01. Participar de **convenções e acordos coletivos de trabalho** e apoiar a **liberdade sindical**.
02. Criar e/ou participar de **órgãos** nacionais, internacionais, reguladores, setoriais, **bipartites e pluripartites** para defender e acordar conjuntamente normas para os transportes em cadeias de suprimentos, envolvendo os sindicatos como partes iguais.
03. Reconhecer a ITF e seus afiliados como representantes dos trabalhadores em transportes e **cooperar para enfrentar os impactos reais e potenciais** nos direitos humanos dos trabalhadores e trabalhadoras em transportes – inclusive direitos trabalhistas – em suas operações e relacionamentos com terceiros.

PROTEÇÃO E RESPEITO

04. **Reconhecer e exercer seu dever e/ou responsabilidade** de cumprir e/ou respeitar os direitos humanos, independentemente da capacidade e/ou vontade de outros agentes de cumprirem suas obrigações.
05. Implementar direitos humanos internacionalmente reconhecidos, outros **instrumentos e códigos de práticas** pertinentes da OIT, inclusive **sobre SST**.
06. Garantir os **direitos de saneamento** cooperando com a ITF para colocar em prática o **Estatuto de Saneamento** em suas operações e relacionamentos com terceiros.
07. Promover e lutar pelo **trabalho decente** em suas operações e relacionamentos com terceiros, inclusive promovendo o **emprego formal**.
08. Garantir que os trabalhadores subcontratados tenham acesso a **normas equivalentes** às de funcionários diretos.

09. Reconhecer e cooperar com a ITF e seus afiliados para assegurar **mecanismos de queixa adequados em nível operacional** para todos os trabalhadores.
10. Garantir e/ou disponibilizar de maneira adequada informações, **capacitação** e apoio sobre direitos e proteções de SST para todo o pessoal e terceiros em sua cadeia de suprimentos.

MONITORAMENTO

11. Apoiar e cooperar com a ITF para realizar a **HRDD centrada no trabalhador**, incluindo as **verificações de integridade de cadeias de suprimentos para os direitos humanos dos marítimos**, e a devida diligência em transporte rodoviário.
12. Introduzir e/ou defender **leis para a HRDD obrigatória** e a legislação sobre responsabilidade nas cadeias de suprimentos, bem como sua implementação eficaz envolvendo sindicatos como principais interessados.
13. Realizar **avaliações independentes de impacto no trabalho e gênero** em suas operações de transporte e serviços relacionados.

REPARAÇÃO

14. Apoiar e cooperar com a ITF para **reparar violações reais e potenciais dos direitos humanos e trabalhistas** em seus transportes.
15. Cessar, prevenir e mitigar os impactos adversos e suas **causas-raiz**, inclusive as que possam ter origem em seus próprios modelos de negócios, gestão, precificação, licitação e propostas.
16. Trabalhar com a ITF e seus afiliados para desenvolver, acordar, executar e avaliar a eficácia de **planos de reparação** para os transportes.



O QUE É UMA CADEIA DE SUPRIMENTOS SEGURA, JUSTA E SUSTENTÁVEL?

Uma cadeia de suprimentos segura, justa e sustentável tem como base:

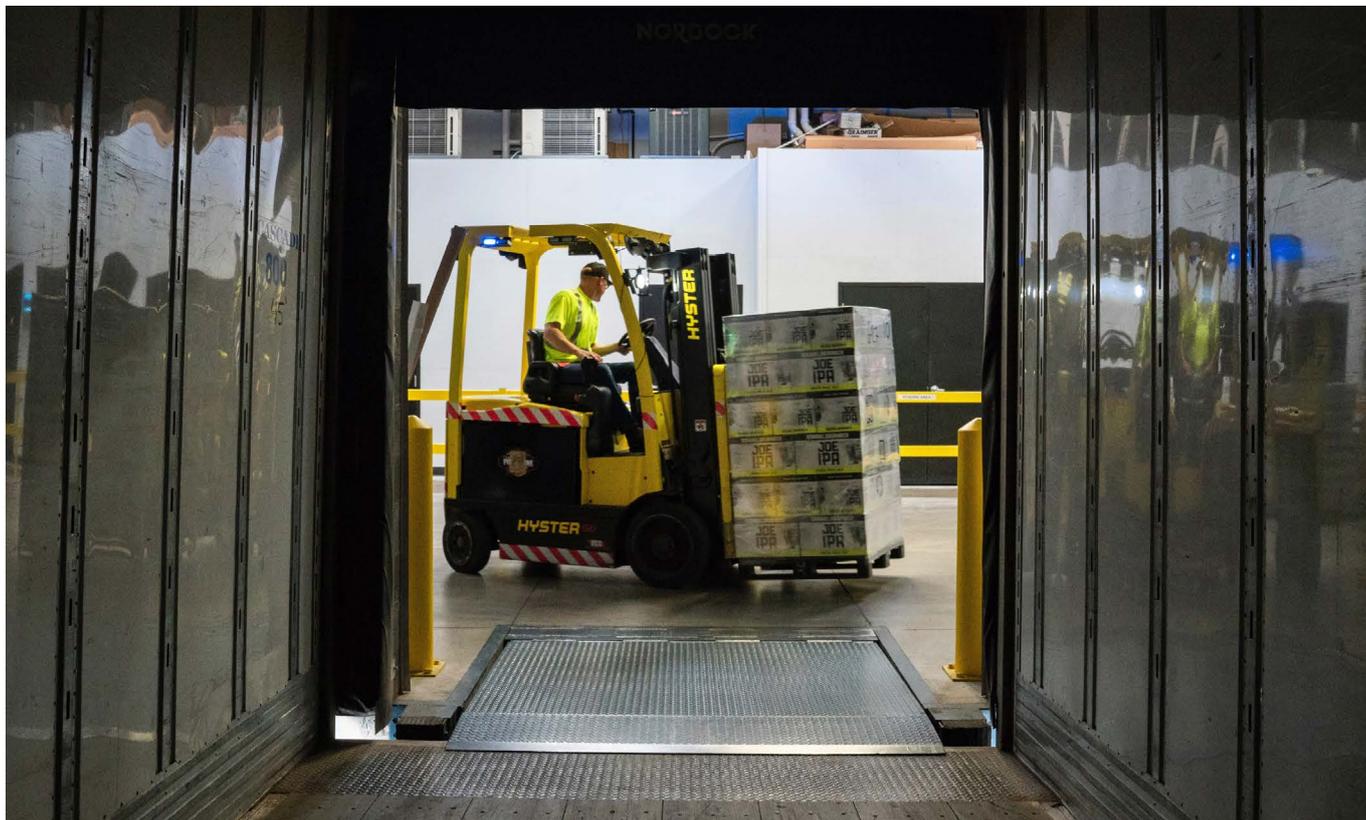
- O **trabalho decente** baseado nos princípios e direitos fundamentais no trabalho e no direito a um salário digno para sustentar a si e à família.
- A **transparência** para garantir que os agentes estejam cientes, compreendam e abordem os impactos das regras da cadeia de suprimentos, decisões de negócios e pressões sobre os trabalhadores em transportes, e comuniquem essas informações tanto interna quanto externamente.
- A **responsabilização** dos agentes da cadeia de suprimentos pelos impactos finais de suas decisões e relacionamentos sobre os trabalhadores em transportes que movimentam seus bens ou serviços.

- A **sustentabilidade** das operações de transporte atuais e futuras na cadeia de suprimentos, inclusive a conformidade com normas sociais, ambientais e de governança (ESG).

Uma cadeia de suprimentos segura, justa e sustentável precisa, no mínimo, garantir o respeito pelos direitos humanos dos trabalhadores em transportes. Esses direitos incluem especificamente:

- **Direitos humanos internacionalmente reconhecidos;**
- **Normas internacionais de trabalho;**
- **Códigos de prática, diretrizes e orientações da OIT;** e
- Conformidade com normas trabalhistas e setoriais acordadas para os transportes.

Esses direitos precisam ser garantidos para *todos os trabalhadores e trabalhadoras*, seja qual for sua situação profissional. Isso inclui vínculos empregatícios formais, em tempo integral, em meio período, em situação precária, informais, temporários, com agências, dependentes, sob demanda, contratados, disfarçados, multilaterais e todas as outras **formas atípicas de trabalho** (NSFE, Non-Standard Forms of Employment).



POR QUE TOMAR PROVIDÊNCIAS ESPECÍFICAS NOS TRANSPORTES?

Os transportes são um setor em que a internacionalização, a mobilidade e a subcontratação são muito comuns. Mesmo nas cadeias de suprimentos nacionais, o cumprimento da legislação nacional nem sempre significa que os agentes das cadeias de suprimentos estejam em conformidade com as obrigações jurídicas internacionais.¹ Portanto, os transportes requerem princípios específicos do próprio setor para garantir que os agentes das cadeias de suprimentos cumpram seus deveres e obrigações jurídicas com regularidade.

As características exclusivas dos transportes requerem normas específicas, aplicáveis a cada

modal de transporte, para garantir e implementar os direitos humanos e trabalhistas nos locais de trabalho das cadeias de suprimentos.²

A escassez de mão de obra no setor de transportes é um problema crescente e persistente. Isso pode ser enfrentado por meio da cooperação com sindicatos para melhorar o recrutamento e a retenção de grupos de trabalhadores que são excluídos de maneira desproporcional do emprego nos transportes. Isso inclui **mulheres trabalhadoras em transportes, jovens trabalhadores em transportes, trabalhadores LGBT+**, com deficiência e de comunidades indígenas.

A cooperação com sindicatos de transportes, na condição de principais partes interessadas, demonstra ainda a outros interessados, parceiros, investidores e clientes que uma parte essencial e possivelmente vulnerável de uma cadeia de suprimentos é mais sustentável do ponto de vista financeiro e/ou econômico.

1. Declaração final: Instância Específica entre o United Steel, Paper and Forestry, Rubber, Manufacturing, Energy, Allied Industrial and Service Workers International Union (Sindicato Internacional dos Trabalhadores Industriais e de Serviços de Siderurgia, Papel e Silvicultura, Borracha, Manufatura, Energia e Afins), a Birlisik Metal-Iscleri Sendikasi e a Crown Holdings, Inc. para conduta no Canadá e Turquia, Ponto de Contato Nacional dos EUA para as Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais, 24/12/2015
2. ²“Dependendo das circunstâncias, as empresas talvez precisem cogitar normas adicionais. Por exemplo: as empresas devem respeitar os direitos humanos de pessoas pertencentes a grupos ou populações específicas que requerem atenção especial, em que possa haver impactos adversos nos direitos humanos”, conforme as Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais, 2011

QUAIS SÃO OS DEVERES DOS AGENTES DAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS?

Todos os agentes das cadeias de suprimentos são responsáveis pelos direitos humanos e trabalhistas em suas operações, relacionamentos com terceiros e cadeias de suprimentos. Nos transportes, isso significa que os agentes das cadeias de suprimentos são responsáveis pela segurança e pelos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras que de fato prestam o serviço de transporte, bem como de quaisquer trabalhadores intermediários envolvidos na movimentação de suas mercadorias ou passageiros.

Os Estados precisam proteger os trabalhadores e trabalhadoras contra impactos negativos em nível nacional e internacional por parte de agentes de cadeias de suprimentos registrados em seu país. Os Estados também precisam cumprir as obrigações mais exigentes do direito internacional dos direitos humanos quando participam de instituições multilaterais.³

As empresas precisam evitar causar ou contribuir para impactos adversos nos direitos humanos por meio de suas próprias atividades, enfrentar os impactos quando vierem a ocorrer e contribuir ou cooperar para sua reparação. Seus negócios, contratações, preços e outras práticas na cadeia de suprimentos precisam apoiar, participar ou incentivar o respeito aos direitos humanos, inclusive às normas internacionais de trabalho.

As empresas também precisam buscar prevenir ou mitigar impactos adversos nos direitos humanos que estejam diretamente relacionados às suas operações, produtos e serviços em suas relações comerciais, que abrangem relacionamentos com parceiros de negócios, entidades de sua cadeia de valores e qualquer outra entidade estatal ou não estatal.⁴ Isso inclui trabalhar com parceiros de negócios, fornecedores e subcontratados para tratar de impactos adversos reais ou potenciais nos direitos humanos.⁵ As empresas também não devem buscar ou aceitar cláusulas de desobrigação contempladas em estruturas estatutárias ou regulatórias relacionadas a direitos trabalhistas, entre outros.

As instituições multilaterais que tratam de questões relacionadas a empresas precisam buscar garantir que não limitem a capacidade dos Estados nem das empresas de cumprirem seu dever de proteger e respeitar os direitos humanos.⁶

Em zonas de conflito e territórios onde a governança do Estado anfitrião tenha capacidade limitada de proteger a segurança e o bem-estar dos trabalhadores em transportes, os agentes da cadeia de suprimentos também precisam tomar melhores providências para identificar, prevenir, mitigar e prestar contas pela forma de lidar com os impactos reais e potenciais nos trabalhadores em suas operações e relacionamentos com terceiros.

3. [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

4. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#), 2011; [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011”; [Dez Princípios do Pacto Global da ONU](#), 2000

5. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#), 2011

6. [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

ONDE E COMO ESSES PRINCÍPIOS PRECISAM SER APLICADOS?

Para que sejam aplicados de maneira adequada, esses princípios precisam ser implementados em todas as operações e relacionamentos com terceiros dos agentes das cadeias de suprimentos, inclusive por meio de informações, capacitação, monitoramento e reparação. Isso inclui as parcerias, licenciamento, franquias, investimentos, contratos, políticas de fornecedores e compras, processos de licitação e propostas e modelos de subcontratação de um agente.⁷

A **devida diligência em direitos humanos** (HRDD, Human Rights Due Diligence) centrada no trabalhador, sensível ao gênero, desenvolvida e implementada em cooperação com a ITF e seus afiliados é o meio mais eficaz e eficiente de acordar, verificar e solucionar questões de direitos humanos e trabalhistas nos transportes.

A HRDD eficaz nos transportes tem que consistir em três processos interdependentes:⁸

- **Normas** acordadas mutuamente e refletidas nas operações e relacionamentos com terceiros dos agentes das cadeias de suprimentos, inclusive em contratos e processos de licitação e propostas.
- **Monitoramento** contínuo e iterativo da conformidade com essas normas, realizado em parte pelos sindicatos, com apresentação de relatórios para proteger os trabalhadores envolvidos.
- **Reparação** que proporcione restituição para as pessoas afetadas, trate das causas-raiz dos impactos reais e potenciais e proteja o emprego e o trabalho decente nos transportes.

A HRDD eficaz também deve ser reconhecida pelos agentes como um meio eficaz de verificar e avaliar a eficácia de seus atuais procedimentos de auditoria.

A HRDD não deve ser considerada um substituto para a liberdade sindical ou convenções e acordos coletivos de trabalho.

7. [Diretrizes](#) da OCDE para as Empresas Multinacionais

8. [Guia](#) da OECD de Devida Diligência para uma Conduta Empresarial Responsável, 2018



COOPERAÇÃO

A ITF tem mais de 120 anos de experiência no enfrentamento dos impactos reais e potenciais nos direitos humanos e trabalhistas dos trabalhadores e trabalhadoras em transportes. Eles são representados pela ITF e seus afiliados em vários órgãos nacionais, internacionais, reguladores, setoriais, bipartites e pluripartites. Esses órgãos acordam, verificam e corrigem normas de direitos humanos e trabalhistas nos transportes. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam trabalhar com a ITF e seus afiliados para tornar suas operações e relacionamentos com terceiros seguros, justos e sustentáveis e para preencher lacunas e deficiências remanescentes na governança conjunta de transportes. Isso inclui a criação e a participação em regras e órgãos de definição de normas setoriais e/ou jurisdicionais para acordar normas nos transportes que sejam benéficas para todos os agentes das cadeias de suprimentos.

Os sindicatos têm acesso exclusivo e compreensão das realidades das cadeias de suprimentos e do impacto das decisões tomadas pelos agentes das cadeias de suprimentos. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam, portanto, cooperar com sindicatos para identificar, prevenir, mitigar e prestar contas pela forma de lidar com os impactos reais e potenciais nos trabalhadores em suas operações e relacionamentos com terceiros.

As empresas devem firmar parcerias ou acordos diretamente com a ITF, seus afiliados e/ou órgãos reguladores ou setoriais com representação sindical, a fim de facilitar o envolvimento dos trabalhadores no desenvolvimento e na implementação de processos de devida diligência e para apresentação e atendimento a queixas.

As convenções e acordos coletivos de trabalho são a forma mais eficaz e eficiente de cooperação com sindicatos.⁹ Outras formas de diálogo social também podem ser adotadas para aprimorar, mas não substituir, convenções e acordos coletivos para tratar de impactos reais e potenciais sobre os trabalhadores nas cadeias de suprimentos.¹⁰

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam:

01. Participar de **convenções e acordos coletivos de trabalho** e apoiar a **liberdade sindical**.
02. Criar e/ou participar de **órgãos** nacionais, internacionais, reguladores, setoriais, **bipartites e pluripartites** para defender e acordar conjuntamente normas para a segurança, justiça e sustentabilidade dos transportes nas cadeias de suprimentos, envolvendo sindicatos como partes iguais.
03. Reconhecer a ITF e seus afiliados como representantes dos trabalhadores em transportes e **cooperar para enfrentar os impactos reais e potenciais** nos direitos humanos dos trabalhadores e trabalhadoras em transportes – inclusive direitos trabalhistas – em suas operações e relacionamentos com terceiros.

9. [Declaração da OIT sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, 1998](#)

10. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#)



PROTEÇÃO E RESPEITO

Os Estados têm o dever de proteger os trabalhadores contra violações transnacionais dos direitos humanos por parte de terceiros, inclusive empresas e outros agentes das cadeias de suprimentos.¹¹ Os Estados precisam ratificar e implementar todas as convenções pertinentes da OIT e outras convenções aplicáveis ao setor de transportes.

O respeito pelos direitos humanos é uma norma de conduta internacional para todos os agentes das cadeias de suprimentos. Existe independentemente da capacidade e/ou vontade de outros agentes das cadeias de suprimentos de cumprirem suas obrigações de direitos humanos e não diminui essas obrigações.

Também existe além da conformidade com as leis e regulamentos nacionais que protegem os direitos humanos. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam tratar o risco de causar ou contribuir para graves violações dos direitos humanos como uma questão de conformidade legal onde quer que operem.¹²

Os agentes das cadeias de suprimentos têm a responsabilidade de garantir normas complementares para grupos ou populações específicas que são vítimas de impactos adversos nos direitos humanos de maneira desproporcional. Isso inclui mulheres, crianças, migrantes, minorias e pessoas com deficiência.¹³

11. Comitê de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais da ONU (CESCR), Comentário Geral n.º 24 (2017) sobre as obrigações dos Estados conforme o Pacto Internacional sobre os Direitos Econômicos, Sociais e Culturais no âmbito das atividades empresariais, 10 de agosto de 2017, E/C.12/GC/24
12. Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos, 2011
13. *Ibidem*

O respeito pelo direito à liberdade sindical exige que as empresas e outros agentes das cadeias de suprimentos atuem com neutralidade e não dificultem o reconhecimento sindical. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam adotar medidas para criar um ambiente favorável a relações trabalhistas construtivas em suas operações. Para isso, as empresas devem concordar em disponibilizar aos sindicatos afiliados à ITF acesso físico a seus locais e/ou trabalhadores e trabalhadoras. As empresas e a ITF devem realizar treinamentos conjuntos sobre esse assunto.

A **saúde e segurança do trabalho** (SST) é um direito humano fundamental.¹⁴ No entanto, todo ano há uma perda de quase 3 milhões de vidas de trabalhadores e aproximadamente 4% do PIB por causa de deficiências de SST. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam apoiar e proteger a SST como alicerce de cadeias de suprimentos seguras, justas e sustentáveis e de uma economia mundial resiliente.¹⁵

Todos os trabalhadores e trabalhadoras em transportes devem ter acesso a instalações sanitárias, banheiros e locais de trabalho limpos e higiênicos. O **Estatuto de Saneamento da ITF** descreve ações específicas que os agentes das cadeias de suprimentos podem tomar para proteger os direitos de saneamento dos trabalhadores em transportes. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam reconhecer e agir para tratar dos problemas de saneamento específicos enfrentados pelo pessoal do transporte, inclusive a saúde, segurança e bem-estar das mulheres trabalhadoras em transportes.

Todos os agentes das cadeias de suprimentos precisam promover e lutar pelo **trabalho decente**

para todos os trabalhadores e trabalhadoras em transportes que atuem em suas operações e relacionamentos com terceiros.¹⁶ Trabalho decente significa emprego que respeita:¹⁷

- os **direitos fundamentais** da pessoa humana;
- os **princípios e direitos fundamentais no trabalho**;
- os direitos dos trabalhadores e trabalhadoras em termos de condições de segurança do trabalho e remuneração; e
- o direito a um salário digno para sustentar a si e à família.

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam garantir que os trabalhadores subcontratados, inclusive todos os prestadores de serviços, tenham acesso a normas equivalentes às dos funcionários diretos. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam garantir que as práticas de contratação e cadeias de suprimentos viabilizem, e não prejudiquem, os direitos humanos e o trabalho decente para todos os trabalhadores.

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam tomar providências para fazer a **transição** das NFSE para o trabalho formal e decente em suas operações e nos relacionamentos com terceiros. O trabalho temporário e outras NSFE não podem ser usados para negar aos trabalhadores o emprego formal e os direitos, a remuneração e as proteções a que teriam direito.

Os Estados e outros agentes das cadeias de suprimentos têm o dever de identificar, prevenir, mitigar e prestar conta pelos impactos reais e potenciais do suborno, extorsão e corrupção, inclusive por parte de autoridades policiais, militares, aduaneiras e outras.

14. Em 13 de novembro de 2021, o Conselho de Administração da OIT tomou a decisão de alçar a saúde e segurança do trabalho à condição de direito fundamental conforme a Declaração do Centenário. A CIT de 2022 deverá deliberar sobre a inclusão da SST na estrutura de princípios e direitos fundamentais da OIT por meio de uma emenda à Declaração sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, de 1998.

15. Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais

16. ¹⁶ As resoluções da ONU e documentos finais de grandes conferências, inclusive o Artigo 23 da *Declaração Universal dos Direitos Humanos* (1948), a Cúpula Mundial de Desenvolvimento Social (1995), o *World Summit Outcome Document* (Documento Final da Cúpula Mundial, 2005), o segmento de alto nível do ECOSOC (2006), a *Second United Nations Decade for the Eradication of Poverty* (Segunda Década das Nações Unidas para a Erradicação da Pobreza, 2008-2017), a Conferência sobre Desenvolvimento Sustentável (2011) e a Agenda 2030 da ONU para o Desenvolvimento Sustentável (2015).

17. Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (ICESC), adotado em 1966; Comentário Geral 18, 2006, UNESCO, adotado em 24 de novembro de 2005, Artigo 6 do ICESC.



Mecanismos de queixa em nível operacional precisam ser apoiados pelos agentes das cadeias de suprimentos para proteger os direitos humanos. Para proteger trabalhadoras em transportes nas cadeias de suprimentos que sofrem violência, assédio e segregação por gênero de maneira desproporcional, a ITF

capacita e apoia defensoras das mulheres entre seus afiliados. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam adotar ações específicas para proteger as mulheres trabalhadoras em transportes e prestar atenção especial à violência sexual e de gênero.¹⁸

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam:

04. **Reconhecer e exercer seu dever e/ou responsabilidade** de cumprir e/ou respeitar os direitos humanos, independentemente da capacidade e/ou vontade de outros agentes de cumprirem suas obrigações.
05. Implementar direitos humanos internacionalmente reconhecidos, **outros instrumentos e códigos de práticas** pertinentes da OIT, inclusive **sobre SST**.
06. Garantir os **direitos de saneamento** cooperando com a ITF para colocar em prática o **Estatuto de Saneamento** em suas operações e relacionamentos com terceiros.

07. Promover e lutar pelo **trabalho decente** em suas operações e relacionamentos com terceiros, inclusive promovendo a transição das NSFE para o trabalho formal.
08. Garantir que os trabalhadores subcontratados tenham acesso a **normas equivalentes** às de funcionários diretos.
09. Reconhecer e cooperar com a ITF e seus afiliados para assegurar que **mecanismos de queixa adequados em nível operacional** estejam em vigor para todos os trabalhadores e trabalhadoras.
10. Garantir e/ou disponibilizar de maneira adequada **informações, capacitação e apoio** sobre direitos e proteções de SST para todo o pessoal e terceiros em sua cadeia de suprimentos.

18. Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos, 2011

MONITORAMENTO

Os Estados precisam monitorar e responsabilizar as operações e os relacionamentos com terceiros dos agentes das cadeias de suprimentos que atuam dentro e fora de sua jurisdição e daqueles para os quais legislam.¹⁹ As empresas precisam ter um processo de HRDD contínuo e iterativo em vigor para identificar, prevenir, mitigar e esclarecer como tratam de seus impactos reais e potenciais nos direitos humanos.²⁰ A HRDD pode ajudar as empresas a avaliar e evitar riscos e efeitos externos negativos de maneira adequada.²¹

A HRDD é preventiva, baseada em riscos, contínua, responsabilizável e baseada no envolvimento das partes interessadas.²² A natureza dinâmica, de alto risco e subcontratada dos transportes nas cadeias de suprimentos exige, portanto, uma cooperação próxima e constante no que diz respeito à HRDD entre empresas, clientes multinacionais, sindicatos, governos e agentes das cadeias de suprimentos.

O processo de monitoramento na HRDD centrada no trabalhador é diferenciado em comparação com outros modelos de HRDD e auditoria. Redes de informações confiáveis ponto a ponto melhoram o processo de monitoramento, proporcionando acesso e informações inigualáveis no local de trabalho.

Os agentes das cadeias de suprimentos, especificamente as empresas, precisam utilizar os modelos de HRDD da ITF centrados no trabalhador para enfrentar de maneira adequada os impactos nos direitos humanos e trabalhistas em sua cadeia de suprimentos de transporte.

Em troca, os agentes precisam garantir transparência e compartilhar informações compatíveis com a complexidade das

operações e/ou cadeias de suprimentos sendo monitoradas. Isso inclui dados e informações referentes à representação no local de trabalho e à cobertura das convenções e acordos coletivos de trabalho.

As avaliações de impacto no trabalho são um método de monitoramento complementar, por tempo limitado, a ser utilizado em conjunto com a HRDD contínua e centrada no trabalhador. A ITF tem uma experiência considerável na realização de avaliações de impacto no trabalho aprovadas pela OIT. Os agentes das cadeias de suprimentos precisam trabalhar com a ITF para realizar avaliações de impacto no trabalho compatíveis com o nível de risco apresentado a grupos específicos de trabalhadores em transportes, inclusive avaliações de impacto de gênero.²³

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam:

11. Apoiar e cooperar com a ITF para realizar a **HRDD centrada no trabalhador**, incluindo as **verificações de integridade de cadeias de suprimentos para os direitos humanos dos marítimos**, e a devida diligência em transporte rodoviário.
12. Introduzir e/ou defender **leis para a HRDD obrigatória** e a legislação sobre responsabilidade nas cadeias de suprimentos, bem como sua implementação eficaz envolvendo sindicatos como principais interessados.
13. Realizar **avaliações independentes de impacto no trabalho e gênero**, em cooperação com a ITF, em suas operações de transporte e serviços relacionados.

19. [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

20. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#), 2011; [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

21. [Guia da OECD de Devida Diligência para uma Conduta Empresarial Responsável](#), 2018; [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

22. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#), 2011

23. [Guia da OECD de Devida Diligência para uma Conduta Empresarial Responsável](#), 2018

REPARAÇÃO

Os Estados precisam assegurar que os trabalhadores afetados de maneira adversa em sua jurisdição tenham acesso a reparação. Também precisam avaliar formas de facilitar o acesso a mecanismos de queixa em nível operacional não baseados no Estado para tratar e esclarecer impactos nos direitos humanos relacionados a empresas.²⁴ Os agentes das cadeias de suprimentos têm que trabalhar com a ITF e seus afiliados para reparar violações dos direitos humanos nos transportes.

As empresas precisam ter processos em vigor para possibilitar a reparação de qualquer impacto adverso real ou potencial nos direitos humanos em suas operações ou relacionamentos com terceiros. Nas situações em que ficar constatado que elas tenham causado ou contribuído para impactos adversos, as empresas precisam promover e cooperar na reparação com as partes interessadas aplicáveis,²⁵ inclusive a ITF e seus afiliados.

A natureza subcontratada dos transportes nas cadeias de suprimentos significa que os agentes das cadeias de suprimentos precisam trabalhar com a ITF e seus afiliados para cessar, prevenir e mitigar os impactos adversos e suas causas-raiz. Isso inclui reparações como a eliminação de barreiras desiguais à entrada no mercado de trabalho; maior transparência regulatória e operacional; e o uso da influência de empresas sobre fornecedores por meio de disposições contratuais, como contratos de gestão e requisitos de pré-qualificação para propostas ou licitações.²⁶

Nas situações em que forem identificados impactos adversos, os agentes das cadeias de suprimentos precisam trabalhar com a ITF para elaborar e acordar planos de reparação, com monitoramento contínuo e iterativo para avaliar sua execução.²⁷

Os agentes das cadeias de suprimentos precisam:

14. Apoiar e cooperar com a ITF para **reparar violações reais e potenciais dos direitos humanos e trabalhistas** em seus transportes.
15. Cessar, prevenir e mitigar os impactos adversos e suas **causas-raiz**, inclusive as que possam ter origem em seus próprios modelos de negócios, gestão, precificação, licitação e propostas.
16. Trabalhar com a ITF e seus afiliados para desenvolver, acordar, executar e avaliar a eficácia de **planos de reparação** para os transportes.

24. [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

25. [Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos](#), 2011

26. [Diretrizes da OCDE para as Empresas Multinacionais](#), 2011; [Guia da OECD de Devida Diligência para uma Conduta Empresarial Responsável](#), 2018

27. [Guia da OECD de Devida Diligência para uma Conduta Empresarial Responsável](#), 2018

WWW.ITFGLOBAL.ORG

· MOVEMOS O MUNDO ·

FEDERAÇÃO
INTERNACIONAL DOS
TRABALHADORES EM
TRANSPORTES

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733