

Chapter 3

Mga Batas para sa Marino

Dahil pinasok natin ang propesyong ito, marapat lang na alamin natin ang mga batas na may kinalaman sa ating trabaho lalo na kung kapakinabang sa atin ang mga ito.



Kabilang na rito ang mga regulasyon na sadyang ginawa para sa atin at sa iba pang OFWs. Isa na rito ang Republic Act No. 10022, ang susog sa Republic Act No. 8042 o ang Migrant Workers and Overseas Filipino Act of 1995.

A. Republic Act No. 10022

Pangunahing layunin ng RA 10022 na proteksyunan tayong mga marino laban sa illegal recruitment.

Ayon sa Rule III, Sections 3, 4, at 5 ng Implementing Rules and Regulations (IRR) ng batas na ito, dapat tayong payagan ng

estado na makapagtrabaho sa mga ahensya at principal na tumutupad sa standards at conditions na nakatakda sa ating kontrata.

Sa ilalim naman ng Rule IV, Section 1, ituturing na bahagi ng illegal recruitment ang paghingi ng anumang halaga na higit sa itinatakda ng Secretary of Labor.

Illegal recruitment din ang di-pagrereport ng status of employment, remittance, pagkawala sa trabaho at mga departure ng mga seaman patungo sa kanyang barko.

Itinuturing ding ilegal ang paghikayat sa isang marino na nakapirma na sa kontrata sa isang kumpanya palipat sa ibang kompanya.

Bawal ding palitan o baguhin ang kontrata na ating pinirmahan; at ang pagkakait o pagtatago ng opisina ng ating visa at passport at iba pang travel documents

bago umalis hanggang hindi tayo naglalagay o nagbibigay ng pera.

Ituturing din na illegal recruitment ang hindi pagpapasakay sa marino nang walang matibay na dahilan.



Nakasaad naman sa Rule IV, Section 3 na bawal din ang pagpapautang ng opisina sa marino na may mahigit 8 % interes bawat taon. Bawal din ang agency na pumili kung saan o kanino dapat tayo utang. Hindi rin maaaring pumili ang opisina kung saan training center tayo magti-training, maliban kung sagot ng opisina ang training fee.

Hindi rin puwedeng ipasa ng employer o iawas sa suweldo ng marino ang insurance na kukunin nito para sa atin.

Ang lalabag sa mga ito ay ituturing na kriminal na maaaring makulong ng 12 hanggang 20 taon at magmumulta ng P1 milyon hanggang P2 milyon. Kasama sa papanagutin ang principal at mga opisyal ng ahensya, ayon sa Sections 4 at 5.

Sinasabi pa sa Rule VI, Sections 1 at 2, tutulong ang POEA sa atin kung nabiktima tayo ng illegal recruitment sa pamamagitan ng pagbibigay ng legal advice at paghahanda ng mga dokumento. Maaari ring magbigay sa atin ng abogado ang POEA para tumulong sa pag-usig sa illegal recruiter.

Kaugnay ng money claims, sinasabi sa Rule VII, Section 1, dapat magdesisyon ang Labor Arbiter ng National Labor Relations Commission (NLRC) sa kasong inihain natin sa loob ng 90 araw o 3 buwan. Kung magkakaayos naman tayo at ating employer, dapat ibigay ang ating money claims sa loob lamang ng 30 araw matapos aprubahan ng pamahalaan ang ating areglo, maliban kung may iba tayong kasunduan.

Kung hindi makatupad ang ating principal, hindi na ito papayagan ng POEA na kumuha ng mga Filipinong marino.

Sa ilalim ng Rule IX, Section 1, tungkulin ng Legal Assistant for Migrant Workers Affairs ng Department of Foreign Affairs (DFA) na magbigay ng legal assistance sa atin kung tayo’y nagkakaso sa ibang bansa.

Nakatakda sa Section 3 na lilikha ng Legal Assistance Fund na pagkukunan ng pambayad sa abogado natin, pampiyansa at ibang pang gastos sa korte habang nililitis ang kaso.

Gayundin sa Rule X, Section 5, lilikha rin ng Foreign Employers Guarantee Fund na pagkukunan ng ating money claims kung hindi nakatutupad ang principal sa mga obligasyon nito ayon sa kontrata.

Magtatayo ng Migrant Workers and Other Overseas Filipinos Resource Center (Section 17) malapit sa mga embahada ng Pilipinas sa ibang bansa na magkakaloob ng welfare assistance, counselling, tulong na ligal sa mga nangangailangang OFWs kabilang na tayong marino.

Kung may reklamo tayo, sinasabi sa Sections 7 at 8 na maaari tayong magsampa ng reklamo laban sa ating employer sa POEA Adjudication Office.

Papel naman ng OWWA ang patuloy na pagkakaloob ng welfare program para sa mga marino at tutulong din ito maging sa pagpapatupad ng contractual obligation ng employer.

Ipinag-uutos din ng RA 10022 ang paglikha ng Labor department ng National Reintegration Center for OFWs (NRCO) na magpapatupad ng programa at proyektong pangkabuhayan, pagnenegosyo, pag-iimpok at pamumuhunan at financial literacy sa mga umuwing marino o mga nais nang magretiro.

Inililinaw sa Rule XIII, Section 1 na pangunahing sagutin ng employer ang repatriation ng marino, pati na ang labi kung ito’y nasawi, at mga personal na gamit. Kung hindi magagawa ito ng principal, sususpindihin ito ng POEA at aabunohan muna ng OWWA ang gastos. Magpapatuloy ang suspensyon nito habang hindi pa naibabalik ng employer ang inabono ng OWWA. (Section 4)

Dagdag pa, sa Rule XV, Section 2, magtatayo ang pamahalaan ng Loan Guarantee Fund para tugunan ang pangangailangang pinansyal ng mga paalis na marino para hindi tayo masamantala ng ahensya.

Nakasaad naman ang compulsory insurance coverage ng mga marino sa Rule XVI. Ayon sa Section 2 nito, kasama sa coverage ng insurance ang accidental death, natural death, permanent total disability, at iba pa. Marami sa atin hindi na pakikinabangan ito dahil mas malaki pa ang insurance na galing sa mga employer.

Sa kaso naman sa NLRC, kapag may final na desisyon na ito na nagkakaloob ng money claims sa marino, agad na aabisuhan ng ahensya ang insurance provider. Kapag hindi nakabayad agad ang provider, aabunuhan ng ahensya ang money claims ayon sa Section 10 (4). Kailangang maibigay ang claims sa loob ng 30 araw. Kapag hindi ito nabayaran ng opisina, maga-garnish ang pondo ng ahensya at pati performance bond nito ay maaaring gamitin pambayad sa claims natin, sabi ng Section 10 (5), para matiyak na mababayaran ang marino.

Panghuli, sabi sa XVII, Section 4, hindi dapat magtaas ang mga ahensya ng pamahalaan ng service fees na sinisingil sa mga marino. At ang iba pang bayarin o gastos pati na administrative cost kaugnay ng pagre-recruit sa marino ay sagot dapat ng employer.

Exempted din tayo sa pagbabayad ng travel tax at airport fee. Pati na ating remittance, hindi dapat pinapatawan ng documentary stamp tax.

Sa Section 5, magbibigay ang Philippine Charity Sweepstakes Office (PCSO) ng P150 million para sa Congressional Migrant Workers' Scholarship Fund na tutustos sa pag-aaral ng sinuman sa atin o isa sa anak natin na interesadong mag-aral ng science and technology courses. Papangasiwaan ng OWWA ang pondong ito.

Marahil nagulat ang ilan sa atin na ganito pala karami ang benepisyong dapat nating tamasahin bilang marino. May mga hindi napapatupad sa mga ito, hindi dahil sa ayaw tuparin ng pamahalaan kundi hindi pa ito handa.

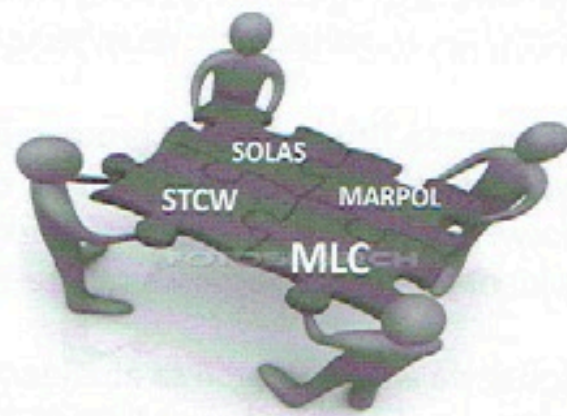
Makakatulong kung kasama tayo sa pagsusulong ng mga probisyong ito, tatal para naman sa atin ito.

B. Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006)

Isa pang kailangan nating kabisaduhin ay ang MLC 2006, isang pandaigdigang regulasyon na pinagtibay noong Pebrero 2006 at nagkabisa noong Agosto 2013. Pinag-isa ito ang 37 maritime labor regulations ng International Labor Organizations (ILO).

Layunin nitong itaguyod ang karapatan at kapakanan ng mahigit 2 milyong marino sa buong mundo kaya tinatawag din itong Seafarers' Bill of Rights. Hangad nitong mawala ang mga substandards ships upang magkaroon ng level playing field sa mga bansa at may-ari ng barko sa pamamagitan ng pagbibigay ng disenteng kondisyon sa trabaho sa lahat ng marinong nasa oceangoing ships.

4 MANDATORY MARITIME REGULATIONS



Itinatakda nito ang minimum labor standards sa mga barko pang-internasyonal ang biyahe.

Itinuturing itong ika-4 na haligi ng international shipping kasama ng SOLAS, MARPOL at STCW.

Binubuo ito ng mga general regulations na sinusundan ng kumprehensibo at madetalyeng Code na nahahati sa Part A (Standards) at Part B (Guidelines). Nagtataglay din ito ng paraan sa pagpapatupad sa pamamagitan ng Flag State at Port State inspections.

Kumprehensibo ang MLC 2006 kasi itinuturing nito na seafarer ang lahat ng nagtatrabaho sa lahat ng uri ng merchant ships na pang-overseas. Kaya saklaw nito ang kadete, waiters, kitchen staff, entertainers na nagtatrabaho sa pampasaherong barko. Pero hindi nito saklaw ang nasa fishing vessels, military ships at maliliit na tradisyunal na barko tulad ng banca.

Saklaw nito ang minimum requirements sa mga seafarers bago makapagtrabaho sa barko tulad ng edad, medical certificate, training, at recruitment na nakasaad sa Title 1 ng MLC 2006 Code.

Sa Title 2 naman ang Condition of Employment, madetalyeng tinalakay ang mga regulasyon ng Convention hinggil sa mga kontrata at kasunduan nating marino at employer, sa suweldo, sa oras ng trabaho at oras ng pahinga sa barko, sa mga leave, sa repatriation, sa bayad sa atin kapag lumubog ang ating barko, sa manning levels, sa career opportunities at skills development.

Nasa ilalim naman ng Title 3 ang mga probisyon kaugnay ng accommodation at recreational facilities, pagkain at catering. Para magkaideya kung gaano kadetalye ang mga probisyon nito, tinalakay dito pati sukat ng kabina, cabinet na lalagyan ng ating damit, room temperature na kailangan at marami pang iba.

Nakasaan sa Title 4 ang mga proteksyon sa ating kalusugan sa barko at habang tayo ay nasa lupa; pananagutan ng employer kapag nagkasakit, nasaktan o nasawi ang marino habang nasa barko; pati na health, safety protection and accident prevention; access sa shore-based welfare facilities; at social security.

Dagdag pa ang probisyon sa abandoned seafarers. Dati hindi saklaw ito, pero ngayon sinakop na rin ng MLC 2006 ang mga marino na inabandonado ng kanilang principal. Sa kauna-unahang amyenda sa MLC 2006 noong June 2014, inoobliga na rin ng ILO ang mga shipowner na magbigay ng financial security sa mga marino laban sa abandonment at sa nagkasakit o nasawi bunga ng aksidente sa barko.

Ayon sa amyendang ito, dapat obligahin ng mga Flag States na signatory sa Convention na ikuha ng mga shipowners ng insurance ang kanilang marino na sasagot sa kanilang pangangailangan sakaling mamatay o mabaldado dahil sa aksidente sa barko at kung sakaling talikuran sila ng kanilang principal. Kabilang dito ang suweldo, pagkain sa barko at iba pang kailangang supplies, at gastos sa repatriation.



Ang probisyong ito ang naggagarantiya ng ating karapatan at kagalingan ay kasama sa Port State at Flag State inspections. Kapag ang barko ay hindi tumutupad sa MLC 2006, hindi ito maiisyuhan ng Maritime Labor Certificate at Declaration of Maritime Labor Compliance. Maaari itong hindi makabiyahé at maitali sa puerto kapag wala itong gayong certificate.

C. Republic Act 10635

Mahalaga rin sa ating mga marino ang Republic Act No. 10635, ang batas na nagtatakda sa Maritime Industry

Authority (MARINA) bilang central maritime administration na responsable sa pagpapatupad ng STCW Convention sa bansa.

Ibig sabihin, MARINA na ang prinsipal at nangungunang ahensya ng pamahalaan sa pagpapatupad ng Convention mula sa maritime education and training, eksaminasyon at practical assessment, paglilisensya at sertipikasyon o pag-iisyu ng kailangan nating dokumento.

Pangunahing isinulong ni Angkla Partylist Atty. Jesulito Manalo, ang batas na ito ay napagtibay ito noong Marso 2014. Dahil sa batas na ito, napawi na ang matagal nang kaguluhan sa pagitan ng mga ahensya ng pamahalaan kaugnay ng pagpapatupad ng STCW Convention.

Nagtataglay ito ng mga probisyong malinaw na nagsusulong ng ating interes at kapakanan.

Sa Section 5 ng Implementing Rules and Regulation ng RA 10635, nakasaad na tungkulin ng MARINA na magpatupad ng “uniform, consistent, comprehensive, simplified assessment, licensing, and certification system” alinsunod sa hinihingi ng Convention para sa lahat ng marino, opisyal man or rating.

Dahil dito, mawawala na ang paulit-ulit na training courses na kinuha natin tulad ng nakaraang mga taon.

Tungkulin naman ng MARINA Administrator na maglabas ng napapanahong listahan ng mga suspendido at phased out na training courses at training providers (Section 6.5.) upang hindi na natin kunin ang phased out na training courses at hindi tayo mabiktima ng mga non-compliant na training centers.

Dapat din tiyakin nito na compliant sa hinihingi ng STCW Convention at qualified ang mga instructors, supervisors, at assessors (Section 9) upang matiyak ang mataas na kalidad ng training at assessment nating mga marino.

Sa Section 6.4., nagtakda ang IRR ng malinaw at tiyak na qualifications, tungkulin at term limits sa bubuo ng Board of Marine Deck Officers (BOMDO), Board of Marine Engineer Officers (BOMEEO), Board of Deck Ratings (BODRA), Board of Engine Ratings (BOERA), upang matiyak na magagampanan ng mga ito ang kanilang gawain ayon sa Convention. Wala nang overstaying examiner dahil wala na ring hold-over capacity tulad dati.

Mayroon ding nakasaad sa Section 6.5 na Panel of STCW Experts na binubuo ng mga in-house evaluators ng MARINA na magmomonitor at mag-iinspeksyon ng mga maritime training institutions para masigurong compliant ang mga ito sa STCW Convention.

Marapat na banggitin na sa Section 7.3.2, inilinao nito ang Methods of Demonstrating Competence ay patungkol sa competence na nakalista sa Table of Competence sa column 3 sa STCW Code.



Noong nakaraang mga taon marami ang nagsamantala rito dahil palaging ang hinihingi ay paggamit ng simulator bilang methods of demonstrating competence gayong ayon sa STCW, isa lamang ito sa mga paraan. Puwede seagoing service, training record book at iba pa.

Isa pang dapat banggitin dito, tungkulin ng MARINA na ilathala ang mga test questions sa licensure examinations. (Section 10.3) Dati, ang pagkakaroon ng access sa test questions ang naging sanhi ng katiwalian sa mga board of examiners.

Ginagalang din ng IRR ang ating karapatan na sumali o hindi sa anumang professional organizations. (Section 11). Hindi na mandatory magmember ng professional associations, di-tulad dati na obligado sa ilalim ng Professional Regulation Commission (PRC).

Makikita sa mga batas at regulasyong ito na malayung-malayo na ang narating ng ating propesyon mula sa dekada 70. Hindi na basta-basta ang pagmamarino; kailangang sumunod tayo hindi lang sa mga batas sa Pilipinas kundi sa international laws and conventions.

D. Seafarers' Protection Act

Isa pang mahalagang batas na nagbibigay proteksyon sa ating mga Marino ang Republic Act No. 10706 o Seafarers Protection Act na nilagdaan ni Presidente Aquino noong Disyembre 2015.

Si Rep. Manalo rin ang pangunahing may-akda ng batas na naunang tinawag na Anti-Ambulance Chasing Law.

Layunin ng bagong batas na bigyang proteksyon ang mga marino laban sa tinatawag na ambulance chasers o mga abogadong nagsasamantala sa mga marinong may claims o kaso, valid man o hindi, sa kanilang mga employer.

Umaabot sa 60 porsyento o higit pa ang kinukuha ng mga abogado mula sa na award na claim ng korte o ng labor arbiters para walang magawa ang marino dahil kadalasang inaawas na ito ng abogado bago ibigay ang kanyang money claim.

Sa ilalim ng RA 10706, hindi maaaring humigit sa 10 porsyento ng na-award na monetary claim ng marino ang kabayaran sa abogado.

Bawal din ang **ambulance chasing** o pag-solicit ng abogado o ahente nito; ibig sabihin, mangumbinse ng marino na magsampa ng kaso o monetary claim laban sa kanyang employer.

Kapag napatunayan itong nag solicit sa mga marino ng kaso, maaari magmula ang abogado ng P50,000 hanggang P100,000 at o makulong ng isang taon o higit pa basta hindi lalampas sa dalawang taon.

Maaari ring ma-disbar ang abogado o bawiin ang kanyang lisensya.

Nagpalabas na ang Department of Labor and Employment (DOLE) ng implementing Rules and Regulations (IRR) ng bagong batas.