

Chapter 5

Managing the Seafaring Career

Alam na natin ang ating mga karapatan at mga batas na nagtataguyod ng ating karapatan at kapakanan pati na ang ating obligasyon at pananagutan. Pag-usapan naman natin ngayon ang buhay marino.

Hindi kaila sa atin na maraming marino, matapos ang mahaba-habang panahon ng pagtatrabaho sa barko, ay nagiging mahirap pa sa daga ilang taon lamang matapos tumigil sa pagsakay o magretiro. Ito’y sa kabila ng malaking halagang dumaan sa ating mga kamay habang sumasakay pa.

Maiiwasang mangyari ito sa atin sa hinaharap kung ngayon pa lang ay naiplano na natin ang ating buhay bilang marino.

A. Ang Ating Goal

Kung babalikan natin ang layunin ng Handbook na ito, minimithi nito ang empowerment nating mga marino. Makakamit natin ito kung well-educated tayo sa mga isyu sa industriya at mayroon na tayong kahit isang antas man lang ng kalayaang pinansyal.

Ito ang goal ng Handbook: ang magkaroon ng empowered Filipino seafarers.

Para sa atin, nawa’y mithiin natin na maging well-informed tayo sa mga isyu hindi lang ng pagmamarino kundi pati ng industriyang maritima at, mas importante, maging financially independent tayo bago pa magretiro.

Hindi ito madaling makamit, pero kayang matupad. Mabuting sa una pa lang alam at tiyak na natin kung ano ang nais natin. Ang unang hakbang para makamit ito ay dapat kumbinsido tayong ito ang gusto natin -- ito ang ating goal at top priority.



Sa simula pa lang ng ating pagsakay o bago pa man tayo pumirma sa ating unang kontrata itatak na sa ating isipan ang goal na ito – na maging matagumpay tayong marino. Ibig sabihin, maging management level officer (MLO) at magkamit tayo ng kalayaang pinansyal.

Matapos nito, ang susunod ay pagpapalano. Alam naman natin na ang plano ay binubuo ng mga hakbang at gawain tungo sa pagkamit ng isang goal. Kaya lahat ng mga desisyon at aksyon natin ay dapat maglalapit sa atin sa ating goal.

Kasama sa plano ang mga time table o panahon na ilalaan natin para makalapit tayo sa ating goal.

Para sa ating talakayan, hahatiin natin sa tatlong yugto: pagpapalano at pagtupad sa pangarap nating career o pagmamarino para sa unang 10 taon ng pagbabarko; pagtupad sa pangarap ng ating pamilya at pag-iimpok para sa susunod na 10 taon ng ating pagbabarko, at pagreretiro.

Dapat na may partikular na layunin sa bawat stage.

Hindi rin istrikto ang bawat yugto, may mga kasama tayong marino na mas mabilis maging management level officer (MLO) at mayroon din naa atraso; ang mahalaga makamit natin ang layunin sa bawat stage.

B. Pamamahala sa Career

Mapapansin na mas marami ngayon sa mga batang henerasyon ng marino ang may kumpiyansang maging opisyal. Dati kimi, nahihiya at ayaw tumanggap ng mas mabibigat na responsibilidad sa barko, pero ngayon mas marami na sa atin ang naghahangad ng promosyon.

Lumilipat pa nga ng agency ang iba para lang ma-promote at magamit ang kanilang lisensya. Positibong direksyon ito. Dahil pinili nating ang propesyong ito, marapat lang na hangarin nating marating ang pinakamataas na posisyon sa kubyerta man o makina – maging kapitan o chief engineer.

Ito ang priority natin sa unang 10 taon natin bilang marino. Sakaling mauna ang pag-aasawa at pagpapamilya bago pa tayo maging senior officer, walang problema. Maaari tayong maantala dahil sa hindi naipalang pag-aasawa, ang mahalaga, tuloy tayo sa pagpupursige na maging MLO.

At batay sa mga regulasyon ngayon, hindi na mahirap maging MLO sa loob ng 10 taon. Marami na sa ngayon na wala pang 30 anyos ay lisensyado nang master at chief engineer. At may ilan na ring pinalad na magamit ang kanilang lisensya.

May kahirapan lamang at nangangailangan ng sakripisyo. Kaya lahat ng mga desisyon at aksyon natin ay dapat maglapit sa atin sa layunin nating maging senior officer sa unang 10 taon ng ating pagbabarko.

C. Company Career Planning

Paparami nang paparami ang mga kompanyang sinusubaybayan ang pag-unlad ng kanilang mga marino.

Lalo na ang malalaking kompanya, nagsasagawa na ang mga ito ng career planning para sa kanilang mga marino upang tiyaking matutugunan nila ang kanilang mga crew requirements.



Kadalasang may taong nakatoka para gampanan ito. Alam ng taong ito, ang mga training requirements pati ang seagoing service ng isang marino para sa partikular na posisyon at partikular na barko.

Alam din nito ang mga certificates, COPs at COCs, at iba pang dokumentong malapit nang ma-expire ng bawat marino.

Pagbaba na pagbaba pa lang nating mga marino ipapaalam na sa atin kung anong training courses ang kailangang kunin at mga certificates na kailangang i-update o i-revalidate.

Sumunod lang tayo sa advice ng opisina sa pagkuha ng kailangang training at pag-aasikaso ng ating certificates, at kung wala tayong bulilyaso, magiging MLO tayo kung tuluy-tuloy ang ating sakay.

Kung ang ating opisina ay walang career planning, obligado tayong pag-aralan ang required sea service at training courses sa bawat posisyon at mga requirements sa revalidation ng certificates.

D. Seagoing Service at Licensure Exam

Matapos ang 12 buwang cadetship na may training record book o 36 buwan bilang rating (Ordinary seaman o Able-Bodied seaman o kaya bilang Oiler o Wiper) at matapos ang kailangang training, maaari na tayong kumuha ng licensure examination at practical assessment para magkalisensya bilang Officer-In-Charge of Navigational Watch (OIC-NW) o Officer-In-Charge of Engineering (OIC-EW).

Kapag pumasa na at may lisensya na bilang OIC, kailangan lang natin ng 12 buwan na umakto as OIC- NW o OIC-EW, maaari na tayong umeksamin para maging chief mate o second engineer kapag na kumpleto na natin ang mga required training.

Kapag pumasa, MLO na tayo. Kailangan lang natin iakto ang bagong lisensya ng 24 buwan, puwede na nating ipa-upgrade ang ating lisensya sa master o chief engineer matapos makumpleto ang approved education and training, ayon sa STCW 2010 Manila Amendments.

Kung inabot naman tayo ng 36 buwan as OIC, puwede na rin tayong mag-exam direkta bilang master at chief engineer.

At kung pinapalad tayo, matapos ang 12 buwan bilang OIC at naipasa natin ang exam para sa chief mate o second engineer at binigyan agad tayo ng ating kompanya ng break na iakto ang bago nating MLO license, 24 buwan lang ang kailangan natin bilang chief mate o second engineer puwede na nating ipa-upgrade ang ating lisenya sa master mariner o chief engineer. Hindi na natin kailangang umeksamin.

Sa madaling salita, 36 buwan lang o 3 taon lang ang kailangan nating sea service para maging kapitan o chief engineer tayo, mula sa pagiging OIC. Ito'y kapag nakuha na natin ang approved education and training ayon sa STCW Convention.

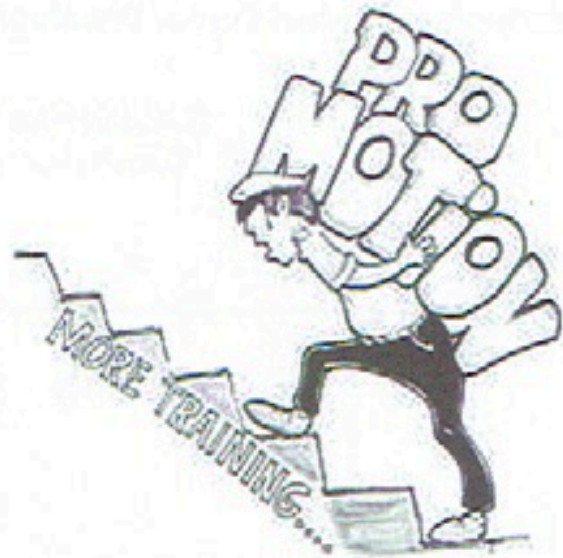
Kaya theoretically, maaari tayong maging kapitan o chief engineer sa loob lamang ng lima hanggang pitong taon simula kadete.

E. Promotion

Iba sa aktuwal. Kadalasan, hindi kaagad tayo nabibigyan ng pagkakataon na iakto ang ating lisensya.

Bunga nitò, marami sa mga lisensyadong OIC ay ratings pa rin ang posisyon sa barko at mayroon ding MLO na ang lisensya pero OIC pa rin ang posisyon sa barko.

Iyon ay dahil walang bakante sa barko o kaya hinihingi mismo ng principal natin na magkaroon ng sapat na karanasan o seagoing experience sa partikular na posisyon at barko bago tayo i-promote sa susunod na posisyon.



Gayunman, matatayang matapos ang isang taong cadetship sa ilalim ng K to 12 program, maaari na tayong umeksamin at makakuha ng lisensya ng OIC sa edad na 25 anyos.

Malamang sa hindi, bibigyan tayo ng 2 o 3 kontrata bilang rating bago bigyan ng pagkakataong iakto ang ating OIC license bilang third mate or fourth engineer. Kaya sa edad na 26 o 27 anyos nagamit na natin ang ating OIC license.

Mga 2 o 3 kontrata uli malamang na mabigyan na tayo ng pagkakataon na ma-promote sa second mate o third engineer sa barko. Nasa 29 anyos na tayo.

Muli, matapos ang 2 o 3 kontrata bilang second mate o third engineer, maaari na tayong paaktuhing chiefmate kung lisensyado na tayong MLO. Malamang nasa 31 taon gulang na tayo.

Mga 3 o 5 kontrata pa, malamang na bigyan na tayo ng break na magkapitan o chief engineer. Sa madaling salita, nasa 35 anyo na tayo.

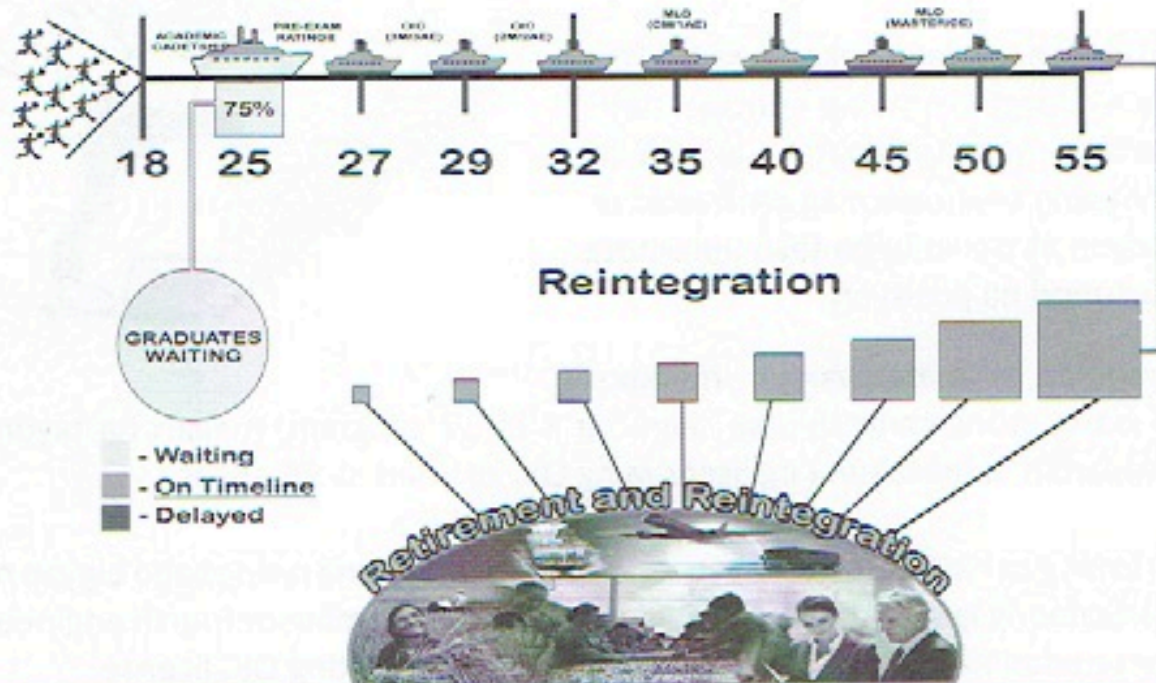
Ito ang karaniwang nangyayari sa maraming agency. Maaaring ma-fast track ang iba o magkaroon agad ng break ang ilan sa atin, pero puwede ring bahagyang maatraso ang promosyon ng ilan.

Nais nating bigyang-diin ang experience sa bawat posisyon, kailangan ito para makabisado ang mga tungkulin sa bawat posisyon bilang paghahanda sa ating promosyon.

Para na rin maiwasan ang anumang bulilyaso at magkaroon din tayo ng kumpiyansang harapin ang susunod na posisyon.

F. Seafarer's Ideal Career Development Timeline

Seafarer's Ideal Career Development Timeline



Employment Opportunities		Entrepreneurship			
<ul style="list-style-type: none"> - Ship Managers - Instructors - Surveyors - Manning - Superintendents - Maritime Consultants 		<ul style="list-style-type: none"> - Agribusiness - Real Estate - Transport Business - Boarding House / Apartment - Maritime and Non-Maritime Related Business 			
Self-imposed Savings (10% of Gross Salary)					
Career life	Position	Contract	Salary/mo.	Total Salary	Savings 10%
2 yrs	Rating	18 months	1,000	18,000	1,800
2 yrs	OIC ₁	18 months	2,800	50,400	5,040
3 yrs	OIC ₂	27 months	3,500	94,500	9,450
8 yrs	MLO ₁	72 months	7,000	504,000	50,400
16 yrs	MLO ₂	135 months	8,500	1,147,500	114,750
Total 36 yrs		270 months contract			181,440
Plus AMOSUP Provident Fund		Usd80x270months			21,600
TOTAL ACCUMULATED SAVINGS (Plus Interest)				Usd 203,040	