

Chapter 4

Obligasyon, at Tungkulin ng Marino

Natural kung may mga karapatan tayo at mga benepisyong ginagarantiyahan ng pamahalaan, mayroon din tayong mga obligasyon at pananagutan sa ating hanapbuhay.

Tulad ng ating mga karapatan, makikita rin ang mga ito sa ating kontrata o POEA SEC at iba pang nilagdaan nating kasunduan sa ating employer.

A. POEA Standard Employment Contract

1. *Tungkulin ng mga marino*

Nakalatag sa Section 1 ng ating kontrata ang mga dapat natin gawin bilang isang marino.

Una, tungkulin natin na sumunod sa mga probisyon ng ating kontrata at sa mga kondisyong nakasaad dito.

May kaukulang aksyong pandisiplina tayong tatanggapin kung lalabagin natin ito gaya ng sinasabi sa Section 33 ng kontrata. Nakasaad din sa Section 1 na marapat tayong sumunod sa Code of Ethics of Seafarers at Code of Discipline na nasa POEA rules and regulations.

Dapat din tayong sumunod sa mando ng ating kapitan, sa mga legal na utos niya at tumupad sa mga patakaran o polisiya ng ating kumpanya lalo na hinggil sa safety policies and procedures at sumunod sa mga ipinag-uutos nito.

Maging masinop at masusi sa pagtupad sa ating mga tungkulin sa barko, sa mga suplay at kargamento sa barko man o sa puerto. Dapat din nasa ayos tayo at mapitagan sa mga pasahero, shippers, estibador, mga opisyal sa puerto at sinumang opisyal na may transaksyon sa barko.



Ayon sa Seksyon 3, kailangan nating mag report sa araw at sa oras na sinabi ng opisina lalo na kung pasakay na tayo ng barko.

Kung magkakaroon tayo ng excess baggage, sagot na natin ang dagdag na bayad (Section 4).

Kaugnay ng kalinisan sa barko, tungkulin nating panatilihin maayos at malinis ang ating kabina, mess room, toilet, paliguan, alleyways, recreational room, at iba pang lugar sa barko. Gagawin natin ito nang labas sa regular oras ng ating trabaho at wala tayong overtime pay, alinsunod sa Section 5.A. ng ating kontrata.

Tatalima din tayo sa mga ipinag-uutos ng kapitan, sa mga batas ng bansa kung nasaan ang ating barko, at kung kailangan nating magpabakuna para sa atin proteksyon at sa iba pa nating kasama sa barko (Section 5.B.)

2. Allotment

Kung nais man nating bumale o mag cash advance, nasa desisyon ito ng kapitan (Section 5).

Sinasabi naman sa Section 8.A., dapat na magpadala tayo ng allotment minsan isang buwan sa anumang awtorisadong bangko sa Pilipinas.

Sa oras ng trabaho, dapat tayong magtrabaho ng 8 oras sa isang araw mula Lunes hanggang Linggo at ang kapitan ang magdedesisyon kung anong oras ang ating duty (Section 10).

Ayon naman sa Section 11.D., hindi tayo makakahingi ng overtime pay kung may emergency -- kung nakataya ang kaligtasan ng barko, pasahero, kapwa marino, at kargamento—at kung kailangan magsagawa ng emergency drill, o magsagawa ng rescue operation.

Nasa desisyon din ng kapitan kung papayagan niya tayong mag-shore leave. (Section 13)

Ayon sa Section 14, lahat ng supply o provisions na ibinigay sa atin ay dapat konsumihin habang tayo ay nasa barko. Bawal ibenta, iuwi, ipamigay ang hindi natin naubos; pag-aari ito ng ating employer.

3. Mga reklamo

Kung may reklamo tayo, dapat tayong dumaan sa tamang proseso. Isulat ito at iparating sa susunod na nakatataas sa atin. (Section 16.A.1.) At kung napatunayang lumabag tayo, nakasaad sa Section 16.A.5 ng ating kontrata, maaari tayong disiplinahin ng kapitan o pauwiin, kung sa tingin niya ay marapat.

Dapat nakadokumento ang anumang reklamo natin at proseso ng paglutas nito. (Section 16.B.)

Sa Section 17.A. dapat tayong imbestigahan kung mayroon man tayong pagkakamali, ayon sa listahan sa Section 33 ng ating kontrata. Dapat tayong bigyan ng abiso kung anong disiplina ang ipapataw sa atin. Pero kung papauwiin tayo, maaaring hindi na tayo sabihan kung may malinaw na banta at panganib ito sa mga kasama natin sa barko. (Section 17.D.)

Kung tayo’y itiniwalag sa barko at pauwiin dahil sa makatuwirang dahilan o just cause, maaaring ibawas ng employer ang gastos nito sa pagkuha ng ating kapalit pati pamasaha mula sa ating suweldo at mga benepisyo. (Section 19.E)

4. Pananagutan

Sa pag-uwi, sagot na natin ang mga dagdag na gastos (Section 19.F.) kung papaatraso tayo o nais nating mag-detour o dumaan sa ibang ruta at di-sumunod sa instruksyon ng opisina pauwi. At mapupunta sa kapalit natin ang ating suweldo.

Sagot din natin ang ating gastos pauwi pati pamasaha kung tayo ang nag-request tapusin ang ating kontrata nang mas maaga. (Section 19.G)



Ayon sa Section 20.B.3., kung bababa tayo ng barko bunga ng problemang medical, kailangan nating sumailalim sa post-employment medical examination sa duktor ng kompanya sa loob ng 3 araw mula pagdating natin sa bansa, maliban kung hindi kaya ng ating katawan.

Kung di-kayang magpatingin sa company-designated doctor, kailangan nating sulatan ang opisina tungkol sa ating kalagayan. Kapag hindi natin ginawa ito, puwedeng hindi natin makuha ang ating sickness allowance na katumbas ng ating basic pay habang nagpapagamot nang hindi hihigit sa 120 araw.

Ang mga sakit na wala sa listahang matatagpuan sa Section 32 ng POEA SEC ay di-tiyak na work-related (Section 20.B.4.)

Wala rin tayong makukuhang bayad o benepisyo, kung napatunayan ng ating employer na sinadya natin ang ating injury, disability at death o nakuha natin ito dahil sa paggawa ng illegal o criminal na gawain. (Section 20.D.)

Sinasabi naman sa Section 20.E., puwede ring wala tayong makuhang bayad o benepisyo kung mayroon tayong kapansanan o maselang sakit, kahit noon, na hindi natin sinabi habang sumasailalim tayo sa pre-employment medical exam (PEME). Maaari tayong mapababa ng barko o makasuhan dahil dito.

Ayon sa Section 21.B. ng POEA SEC, kung may nakadeklarang giyera o war-risk trading area ang barkong sasakyan natin at pumirma pa rin tayo sa kontrata, ibig sabihin handa tayong maglayag sa naturang area. Kung hindi naman tayo tutupad, sasagutin natin ang anumang gastos natin sa pag-uwi kung ayaw nating maglayag sa war-risk trading area.

Kung nawala o nasira man ang mga personal nating gamit, hindi tayo mababayaran kung kasalanan natin ito o bunga ito ng nakawan sa barko. (Section 27.C.)

5. General Safety

Sinasabi sa Section 28.A. na tungkulin natin na sumunod sa anumang regulasyon o restriksyon na ipinapatupad ng kapitan sa barko kaunay ng kaligtasan, droga, alcohol o alak at pangangalaga sa ating kapaligiran.

Dapat din tayong gumamit ng nauukol na safety equipment na ibinigay sa atin at nakasuot ng kaukulang damit pangkaligtasan para sa partikular nating trabaho (Section 28.B.)

Kung may Collective Bargaining Agreement (CBA) tayo, nakasaad sa Section 29 na anumang claims o reklamo ay dapat ipaabot sa voluntary arbitrator or panel of arbitrators. Kung walang CBA, dapat iparating ang claim o dispute sa NLRC o voluntary arbitrator or panel of arbitrators.



Sa Section 30., nakasaad na anumang reklamo o claim kaugnay ng kontratang ito ay dapat ipaabot sa kinauukulan sa loob ng 3 taon, kung hindi, mababalewala ito.

B. Republic Act No. 10635

Bukod sa POEA SEC, may malinaw ring tungkulin ang mga marino sa ilalim ng RA 10635 na nakalatag sa Implementing Rules and Regulations (IRR) nito.

Ayon sa Section 7.5.1. ng IRR, tungkulin nating mga marino na ireport sa MARINA STCW Office ang anumang di-pagsunod o paglabag ng mga maritime training institutions (MTIs) sa pagsasagawa ng approved training programs at ng examination at assessment ng mga ito.

Wala rin tayong dapat na hawak na pekeng dokumento na requirement sa kinukuha nating training program. (Section 7.5.3)

Hindi tayo dapat manguna sa pagsasagawa ng paglabag tulad ng paggamit ng fixers at awtorisadong kawani ng MARINA o anumang ahensya o mangumbinse ng MTIs, instruktur, assessors, at iba pang personnel na lumabag sa IRR. (Section 7.5.4)

Hindi rin tayo dapat sumali sa anumang illegal na gawain na makakasira sa integridad at kalidad ng edukasyon, training, examination, assessment, certification, o anumang kailangang dokumento. (Section 7.5.5)

Ipinagbabawal din sa atin sa Section 8.2.3.3. ang pagsakay ng barko na expired ang ating certificates at iba pang documentary evidence.

C. Maritime Labor Convention 2006

Maging ang MLC 2006 ay nagtukoy din ng mga tungkulin ng mga marino. Ilan sa mga ito ang tungkol sa ating kalusugan. Ayon sa Regulation 1.2.1. dapat certified medically fit tayo bago payagang sumakay ng barko.

Kaugnay nito, dapat may hawak tayong valid medical certificate na inisyu ng duly qualified medical practitioner.

Ayon naman sa Regulation 1.3.1., bago tayo magtrabaho sa barko, dapat tayong properly trained at certified at competent na gampanan ang ating trabaho sa barko.

Ipinapaalala rin sa atin na dapat isaalang-alang natin ang safety at operation ng ating barko sa pagre-request ng shore leave. At kung may reklamo tayo, gamitin natin ang onboard complaint procedure sa pagresolba ng problema.

D. Pre-Departure Orientation Seminar

Obligasyon nating dumalo sa Pre-Departure Orientation Seminar (PDOS) ng ating kompanya. Kapag pinapa-attend na tayo ng PDOS, ibig sabihin, may tiyak na tayong schedule ng pag-alis.

Ulit, marami sa atin ang binabalewala ang pagdalo sa PDOS lao na kung ilang ulit na natin ito. Pero mahalagang dumalo tayo sa PDOS na sinimulang ipatupad noong 1983 para ihanda tayo sa kultura at kaugalian pati na mga DOs at DON'Ts sa bansang ating pupuntahan.

Ayon kay POEA Administrator Hans Leo Cacdac, dapat tinatalakay sa PDOS ang mga karapatan at benefits nating mga marino. Kaya kung may katanungan tayo o may nais tayong malinawan, mainam na forum ito para magtanong.

Mahalagang dumalo rito, hindi lang dahil kailangan natin ng certificate of attendance kundi para na rin sa ating kaalaman. Marami tayong matutunan dito.

Para sa mga una pa lang sumasakay ng eroplano, mahalagang malaman ang Dos and DON'Ts sa airport at proseso sa pagsakay upang di mawala o maguluhan pag nasa airport na.

Kahit sa matagal-tagal nang sumasakay, mabuti pa ring dumalo sa PDOS para ma-update tayo sa mahahalagang pagbabago sa polisiya ng opisina at pamahalaan pati na sa industriya na may kinalaman sa pagbabarko at maging sa mga pagbabago sa regulasyon ng mga airlines para maiwasan ang anumang aberya.

Nagsisilbi rin itong pangkondisyon sa ating isip at katawan matapos ang ilang buwang bakasyon. Kahit nakakailang sakay na, palagi pa ring may adjustment tayo kapag sumasampa tayo ng barko lalo na kung first time natin sa sasakyang barko. Mainam itong paghahanda psychologically.

May mga responsableng kompanya na ginagamit ang PDOS para talakayin sa atin ang mahahalagang probisyon ng MLC 2006. At siyempre tinatalakay din dito ang mga bawal o hindi natin dapat gawin kapag nasa barko tayo, puerto at maging sa airport.

Kasama rin na binibigyang-diin sa PDOS ang mabubuting values (values formation) na dapat taglayin nating mga marino kapag nasa barko.

Sa isang seminar ng isang respetadong inililina sa mga marino ang commitment natin sa Diyos, sa bansa, sa ating pamilya, sa ating principal at agency na kung wala ang mga ito, wala rin tayong sa sasakyan nating barko. Kaya magpasalamat tayo.

May suggestion pa sa isang PDOS na magdala tayo ng family picture at idisplay sa kabina para maalala nating lagi na nasa barko tayo para sa ating pamilya kaya titiyakin nating makakauwi tayo ng malusog at ligtas matapos ang ating kontrata.

E. Training

Kinukuha tayo ng ating ahensya at principal dahil sa kasanayan natin sa mga gawain sa barko. Kaya obligasyon nating mga marino na kumuha ng mga training para mapanatili o maitaas ang ating kasanayan upang matiyak ang tuluy-tuloy na pagkuha sa atin ng ating employer.

Tungkulin nating kumuha ng kaukulang pagsasanay alinsunod sa 2010 STCW Manila Amendments na ipinapatupad ng ating Administration. Ang mga training na ito ay ayon sa hinihingi ng ating posisyon at katangian ng ating barko (Tingnan sa Appendix ang listahan ng mga required training).

Kaugnay niyan dapat ding may hawak tayong kaukulang valid na dokumento, Certificate of Competency (COCs) at Certificate of Proficiency (COPs) na verifiable kahit nasa barko na tayo. Dapat din tiyakin nating hindi peke ang mga dokumentong hawak natin.

Malaking aberya kung matutuklasan ng inspectors na expired o fake ang mga ito. Papauwiin tayo at magmumulta pa ang barko; maaari pang maitali ito depende sa dokumento.

Matatandaang sagot dapat ng mga marino ang mga mandatory courses dahil ito ay para rin sa ating upgrading at personal na dokumento, pero maraming responsableng kompanya na ngayon ang nagbibigay ng tulong pinansyal sa kanilang mga seafarer na nais mag-upgrading training.

Mayroong loan na iaawas sa suweldo at mayroon pang outright grant kahit para sa mga mandatory courses basta sa kanila lang tayo sasakay.

Makikita na may mga tiyak at mahahalaga din tayong tungkulin at pananagutan sa ating propesyon, employer at pamahalaan habang tinatamasa natin ang mga karapatan at benepisyo para sa mga marino.

Nawa'y kung gaano tayo karubdob na ipaglaban ang ating mga karapatan at kapakanan gayundin tayo kapursigidong tumupad sa mga tungkuling inaasahan sa atin ng industriya.

F. Port State Control, Flag State Inspections at iba pa

Maraming inspector ang sumasampa sa barko para magsagawa ng inspeksyon pangunahin na rito ang Port State Control at Flag State inspection.

Layunin ng mga inspeksyong ito na tiyaking tumutupad sa mga regulasyon sa Puerto at bansang pinupuntahan ng barko natin at mga international conventions para na rin sa ating kaligtasan.

Dahil dito tungkulin nating mga marino na maging handa palagi sa mga inspeksyon lalo na kung tayo'y opisyal na.

May mga kumpanya na inihahanda ang kanilang marino sa pagsampa ng mga inspector upang maiwasan ang anumang aberya.

May pagkakataong natatali ang barko kapag maraming findings ang nakita rito ng mga inspector.

Kung wala mang ipinadala ang opisina para ihanda tayo sa isasagawang inspeksyon, tungkulin nating maghanda.

Ilan sa mga dapat nating ihanda ay ang mga sumusunod:

- Lahat ng certificates ng barko ay valid statutory man o Classification certificates
- Lahat ng requirements sa ilalim ng STCW 78, as amended. Tampok dito ang lahat ng certificates ng crew (License, COC, COE, Medical, SIRB, training certificates, etc.) dapat valid.
- Lahat din ng hinihingi sa ilalim ng SOLAS. Dapat lahat din ng FFE at LSA ay well-maintained, gumagana; up-to-date ang maintenance records at valid ang certificates; at dapat alam nating gamitin
- Nakarekord ang lahat ng isinagawang safety drills.
- Lahat ng navigational equipment at mga makinarya ay gumagana at nasa mabuting kondisyon.
- Lahat ng charts at navigational publications ay updated ang correction at kumpleto kung saan bumibiyahe ang barko
- Lahat ng hinihingi sa ilalim ng MARPOL tulad ng mga pollution prevention equipment, machinery, dapat gumagana at nasa barko ang kaukulang certificates; gayundin ang maintenance records.
- Lahat ng hinihingi sa ilalim ng MLC 2006 tulad ng mga rekord ng mga marino: rest periods, mga kontrata, IBF/ITF contract, atbp.

Obligasyon nating ihanda ang mga ito. Kung hindi, maaaring maging sanhi ito ng pagkaabala ng ating biyahe at gastos para sa ating principal.