

Pilar López-Rioboo

Directora del Instituto Social de la Marina (ISM)



El Instituto Social de la Marina ha dado un vuelco a los esquemas de formación en el sector pesquero, que ha permitido acercar los cursos a los trabajadores y adaptarlos a sus necesidades y disponibilidad. **Pilar López-Rioboo**, responsable del ISM, repasa en esta entrevista su trabajo en esta legislatura.

Entrevista Alberto Alonso

PESCA INTERNACIONAL.- En los últimos años ha habido muchos cambios en cuanto a las competencias que antes se encontraban concentradas en el Instituto Social de la Marina. Entre los trabajadores del mar del sector pesquero esto ha generado desconcierto. ¿No tiene usted la misma sensación?

Pilar López-Rioboo.- No. Las competencias están marcadas y asumidas por cada organismo. Las Comunidades Autónomas tienen sus competencias, y el Estado tiene las suyas, a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, con el Instituto Social de la Marina como gestor integral del Régimen Especial de Seguridad Social de Trabajadores del Mar.

PI.- ¿Y esta situación permite desarrollar una estrategia coherente para todo el sector pesquero?

P.L.-R.- Quizá las competencias compartidas sean más difíciles de gestionar,

pero, una vez que están coordinadas, obtenemos resultados positivos. Me refiero al Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005, adoptado a raíz de diversos hundimientos de barcos de pesca, que coordina a los Ministerios de Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación, para que inicien unos planes de actuación, de inspección y de sensibilización con el objetivo de disminuir la siniestralidad.

PI.- En las estrategias adoptadas últimamente se incide cada vez más en que cada parte asuma su porción de responsabilidad, como en las fundaciones tripartitas, donde están la Administración, las empresas y los trabajadores.

P.L.-R.- Si no conseguimos que los agentes sociales, los trabajadores y los empleadores estén concienciados de la importancia de la prevención, de poco sirve lo que hagamos desde la Administración. Debemos contar con su complicidad. No solo con la cola-

Pilar López-Rioboo

Director of the Social Marine Institute (ISM)

“NO ILLEGAL IMMIGRANTS FOUND IN INSPECTIONS OF FISHING FLEET”

The Social Marine Institute have upturned the training plans in the fishing sector, leading to courses for workers, adapted to their needs and availability. Pilar López-Rioboo, manager of the ISM, reviews her term of office.

PESCA INTERNACIONAL. Over the last few years, there have been numerous changes in what used to be the competencies of the Social Marine Institute. This has disconcerted fishermen in the sector. Do you have the same feeling?

Pilar López-Rioboo. No, I don't. The competencies are demarcated and taken on board by each individual body. The Autonomous Regional Communities have their competencies, and the State has others via the Ministry of Agriculture, Food and Fisheries and the Ministry of Labour and Social Affairs, with the Social Marine Institute as overall managing body under the Special Social Security System for Workers at Sea.

PI. Does this situation make it possible to put a coherent strategy in place for the entire fishing sector?

P.L.-R. Shared competencies may be difficult to managed, but once they are coordinated, we get positive results. I am referring to the Council of Ministers Agreement of 29th April, 2005, passed after several ships sank. This is coordinated by the Spanish Ministries of Development, Labour and Social Affairs and the Ministry of Agriculture, Food and Fisheries, to launch plans for action, inspection and to raise public awareness in order to cut down the accident rate.

PI. The latest strategies put in place increasingly insist

on each party taking on its own part of the responsibility, as in the case of tripartite foundations, where the Administration, companies and workers are involved. **P.L.-R.** If we fail to make the social agents, workers and employers aware of the importance of prevention, it is little use for us to do so in the Administration. We need to have their complicity. Collaboration is not enough, we need their complicity. **PI.** But many a time there has been a trend to put all the responsibility on companies or the Administration ...

P.L.-R. Right now we have public awareness campaigns underway. The fishing sector is the one with the highest accident rate. The trend in this sector is for there to be no training. When fishermen are in port, it is hard for them to devote their free time to training. Furthermore, they work in this sector out of custom and because it is passed on through their family: a shipowner transfers the fishing ship to his offspring and explains how to go about it. So it is difficult to make them aware of these things. Nevertheless, I think that by drawing together the concepts of awareness and of inspections, we are going to achieve it.

PI. Is it possible to talk about results or, at least, of trends?

P.L.-R. We normally agree over a problem when there is a shipwreck, and that's

Pilar López-Rioboo

Pilar López-Rioboo

it. There is an increasing number of courses and we are constantly being asked to take part in forums where we are all represented. This points to a concern and awareness among all the social agents who call for the active participation of the Administration.

P.I. In 2007, there was an official announcement for providing first aid kits, and the fishing sector was excluded. Is this situation going to be amended?

P.L.-R. That is a global announcement for the entire Social Security system. Under the Special System, ships are regulated under another system for first aid kits. The first aid kit of a company with an outpatients' department nearby is not the same as the first aid kit that has to

be on board ship. There are three different types of first aid kit, depending on the characteristics of the ship in question. Managing first aid kits, keeping them up to date and checked, is a competence of the Social Marine Institute. These first aid kits are also subsidized, which is why ships are an exception under the new law. P.I. As the situation stands, some times it is as if the fisherman himself has to be a doctor ...

P.L.-R. We have two hospital ships: the "Esperanza del Mar" and the "Juan de la Cosa". The sea is immense. Before taking a decision on how to act, we have to decide on how serious the situation is. If the hospital ship cannot reach there, we have even faster means on hand, such as evacuating by helicopter.

boración sino también con la compli-
cidad.

P.I.- Pero muchas veces ha habido una tendencia a responsabilizar exclusivamente a las empresas o a la Administración...

P.L.-R.- Ahora mismo hacemos campañas de sensibilización. El sector pesquero es de los que tienen más siniestralidad. Es un sector que, por costumbre, escapa de la formación. Cuando los pescadores están en puerto, les cuesta dedicar su tiempo libre a formarse. Además, trabajan por costumbre y por herencias: un armador le traspasa el barco de pesca a su hijo y le explica lo que hacía. Por lo tanto, es difícil concienciar. No obstante creo que a través de armonizar los conceptos de sensibilizar, concienciar e inspeccionar, lo vamos consiguiendo.

P.I.- ¿Y se puede hablar de resultado o, al menos, de tendencias?

P.L.-R.- Normalmente, solo nos acordamos del problema cuando hay un

nafragio, y eso es lo que queda. Cada vez hay más cursos, y cada vez nos piden más que participemos en foros en los que estamos representados todos. Esto indica una preocupación y sensibilización de todos los agentes sociales, que reclaman la participación activa de la Administración.

P.I.- En 2007 ha habido una convocatoria de ayudas para la dotación de botiquines en las que la pesca ha quedado excluida. ¿Se va a corregir esta situación?

P.L.-R.- Es una convocatoria global de ayudas para todo el sistema de la Seguridad Social. En el Régimen Especial, los barcos tienen otra normativa en materia de botiquines. El botiquín de una empresa que tiene cerca un ambulatorio no es el mismo botiquín que tiene que llevar un barco. Existen tres tipos diferentes de botiquín, en función de las características del barco. La gestión de los botiquines, tenerlos al día y revisados, es una función que le compete al Instituto Social de la Marina. Estos botiquines

Certificado ISO 9001 por

03.05.225084

LA MEJOR CALIDAD EN ALMACENAJE FRIGORÍFICO

Puesto de inspección fronterizo de la U.E., Depósito Aduanero, 27.000 Tm de capacidad en estanterías, carga y descargas de buques y contenedores, clasificación, paletización, picking, gestión de mercancías a través de Internet ...

Conózcenos mejor en nuestra web:
www.frigalsa.com

FRIGALSA

DESDE 1974

FRIGORÍFICOS DE GALICIA S.A.

La Riouxa-Teis S/N (Ap:973)

36216 VIGO - ESPAÑA

Tel: +34 986 45 88 55

Fax: +34 986 45 11 46

frigalsa@frigalsa.com

también están subvencionados. Por eso son una excepción los barcos en la legislación nueva.

PI.- Tal y como está la situación, a veces puede parecer que se exige a un marinero que tenga que ejercer como un médico...

P.L.-R.- *Tenemos dos buques hospital: el "Esperanza del Mar" y el "Juan de la Cosa". El mar es inmenso. Antes de tomar una decisión sobre cómo actuar se calibra la gravedad. Si no puede llegar el buque hospital, tenemos medios incluso más rápidos, como es la evacuación en helicóptero. Ahora bien, ante una enfermedad común, o durante la espera hasta el momento de la evacuación o la llegada del buque hospital, es necesario que, de la tripulación que va enrolada, alguien tenga que saber, medianamente, cómo actuar, cómo abrir el botiquín y dónde están las medicinas. Se hace así para poder actuar como se indica desde los barcos o desde el centro radio-médico, que trabaja 365 días al año y 24 horas al día. Alguien tiene que tener unos conocimientos un poquito mayores para poder cubrir ese espacio. El marinero o el encargado del botiquín no prescriben. Quien prescribe es un médico. En la Guía Sanitaria incluso está cuadrículado el cuerpo humano para que el paciente pueda decir dónde le duele. Ojalá dentro de poco tuviésemos conexiones telemáticas, que nos permitiesen hacer casi telemedicina. Espero que esto sea pronto posible. Nuestros buques están preparados. El día 28 de este mes (noviembre) botan un barco en Bilbao que ya va equipado. Todo esto irá progresando en función de la atención médica. Pero siempre tendrá que haber alguien en el barco que algo sepa. Es como cuando alguien llama a los servicios de urgencia desde casa y dice los síntomas que tiene. A lo mejor el médico que atiende la llamada le dice a una madre que bañe al niño y que, si no le pasa la fiebre, vuelva a llamar.*

PI.- Los buques hospital han sido recientemente noticia por su actuación en el rescate de inmigrantes a bordo de pateras o cayucos. En el sector pesquero hay mucha preocupación por la situación que se genera en los casos de rescates en el mar, la espera hasta la llegada, en el mejor de los casos, de un buque hospital y las gestiones relacio-



nadas con la repatriación o la decisión sobre quién se hace cargo de los naufragos. ¿No hay una forma de acelerar estas tramitaciones y evitar situaciones como las que ya se han vivido?

P.L.-R.- *La normativa internacional obliga a cualquier barco a prestar ayuda en el caso de un naufragio...*

PI.- Y desde el sector pesquero siempre se ha actuado así. No es esa la pregunta...

P.L.-R.- *Somos un Estado con unas fronteras muy abiertas, tanto por mar como por tierra. Disponemos de la mayor flota. Uno de los últimos casos fue en Malta, lejos de las aguas españolas. Era un barco español que cumplió con su obligación, y además loablemente. Es cierto que el problema de la inmigración tiene condicionamientos, y la inmigración ilegal, más. Lo que debemos de tratar, si están en perfectas condiciones sanitarias, es de devolverlos a su país, para evitar que se pierdan vidas. Devolverlos a esos países, a lo mejor no se puede hacer en una o dos horas. Primero hay que identificar de dónde son y después hay unas negociaciones que en España tienen que llevar el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio del Interior con la colaboración y el consenso del Gobierno receptor. Me imagino que esas negociaciones no pueden resolverse en una o dos horas. El ISM, a través de sus barcos, muchas veces puede intermediar para evitar que el barco que ha recogido a los naufragos tenga pérdidas económicas. Se puede ayudar y*

In the event of a widespread illness, however, or when waiting to be evacuated or for the hospital ship to arrive, somebody in the enrolled crew has to have at least a notion of what to do, of how to open the first aid kit and of where the medicines are. It is organized like this on board and at the medical radio centre, which works 365 days a year, 24 hours a day. Someone needs to have a slightly better knowledge in order to cover this gap. The fisherman or the person in charge of the first aid kit cannot give prescriptions. But a doctor can. In the Sanitary Guide, the human body is shown on a grid so that the patient can say where it hurts. It would be good if, some time in the near future, we could have telematic connections that would allow us to approach telemedicine. I hope that it will happen soon. Our ships are prepared for that. On the 28th of this month (November), a ship is to be launched in Bilbao, which is already equipped for this. All this will gradually fall into place in terms of the medical attention given. But there must always be someone on board who at least has a notion. It is like phoning up the emergency service from home and you explain your symptoms. The doctor dealing with the call might, for instance, tell the mother to put the child in the bath to make the temperature go down and ask her to call back later. P.I. Hospital ships have recently been in the news for rescuing immigrants on board open boats or canoes. There is a good deal of concern in the fishing sector over rescuing at sea, where in the best scenario, a hospital ship takes charge of all the procedures related to it as regards repatriation

or the decision and in terms of who takes responsibility for the people shipwrecked. Is there any way of speeding up these procedures and avoiding situations such as those experienced in recent months?

P.L.-R. International regulations oblige any ship to assist in the event of a shipwreck ...

P.I. But the fishing sector has always responded in this way. That is not the question ...

P.L.-R. We are a State with very open borders, both at sea and on land. We have the largest fleet. One of the most recent cases was in Malta, far from Spanish waters. It was a Spanish ship, which fulfilled its obligation, and a very commendable one too. Certainly the problem of immigration has conditioning factors added to it, and even more so when it is a matter of illegal immigration. What we should endeavour to do, if they are in perfect health conditions, is to return them to their own country in order to avoid the loss of lives. Returning them to their own countries may not be possible in just one or two hours. Firstly, we have to find out where they are from and then there are certain negotiations that the Ministry of Foreign Affairs and the Home Office has to go through in Spain, in collaboration and with the agreement of the receiving government. I imagine that such negotiations often require mediation to avoid the ship doing the rescuing having economic losses. Help and collaboration can be provided. We collaborate in such cases, but we also depend on certain provisions: there is a single controlling body establishing all the actions to be taken. We are just another piece in the jigsaw.

P.I. The fishing sector is

Pilar López-Rioboo

Pilar López-Rioboo

going through times of grave concern. Some of the fleets are talking about restructuring. Are there any exceptional actions in the pipeline: early retirement for workers, bonuses in the Social Security payments to enable companies to counteract the increases in fuel prices ...?

P.L.-R. We are a part of the Administrations unable to determine solutions for these problems.

P.I. Yes, but I was referring to your part in the competencies on social security benefits, pensions, etc.

P.L.-R. In that case, we would deal with them.

P.I. But are there no provisions for this?

P.L.-R. No, there aren't. I am aware that there is a request for subsidizing gas-oil, but we do not deal with that.

P.I. But in other cases you have done, through bonuses in Social Security payments ...

P.L.-R. Yes, but that would have to be determined by the Spanish Ministry of Agriculture, Food and Fisheries. There may even be funding for the fleet payable to us. But recognition and authorization are not up to us. We just collaborate.

We solve cases of benefits, funding for such things as stoppage of the anchovy fleet, of the NAFO fleet ... We deal with the procedures but we do not authorize or finance them.

P.I. One of ISM's important competencies is to provide training in safety and health on board fishing vessels. How has that been dealt with?

P.L.-R. Until recently, each provincial directorate, each

“En materia de seguridad debemos contar con la complicidad de los agentes sociales”

colaborar. Nosotros colaboramos en esos supuestos, pero también dependemos de las disposiciones: hay un mando único, que es el que establece todas las actuaciones. Somos una pieza más.

PI.- El sector pesquero vive momentos de mucha preocupación. En algunas flotas ya se habla de reconversión. ¿Hay previstas actuaciones excepcionales: jubilaciones anticipadas para trabajadores, bonificaciones en las cuotas de Seguridad Social para que las empresas palien los incrementos en el precio de los combustibles...?

P.L.-R.- *Somos una parte de las Administraciones, que no puede determinar soluciones para estos problemas.*

PI.- Sí, pero me refiero en la parte que

a ustedes les compete de prestaciones sociales, jubilaciones etc.

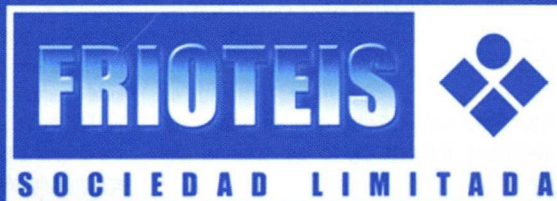
P.L.-R.- *En ese caso, las tramitaríamos.*

PI.- ¿Pero no hay nada previsto?

P.L.-R.- *No. Sé que la petición de subvención para el gasóleo existe, pero no lo gestionamos nosotros.*

PI.- Pero en otros casos se ha hecho, mediante bonificaciones en el pago de la Seguridad Social...

P.L.-R.- *Sí, pero eso tendrá que determinarlo el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Puede haber incluso ayudas a la flota que a lo mejor nos encargan pagarlas a nosotros. Pero el reconocimiento y la autorización no nos corresponde. Nosotros colaboramos. Resolvemos prestaciones, ayudas, como las de la paralización de*



- Almacenamiento de mercancía congelada
- Descarga y clasificación de pescado congelado
- Paletización y expedición de mercancía



Camiño do Laranxo nº 17 (A Riouxá - Teis) - 36216 - VIGO

986450252 - 986453111 - FAX: 986453397

www.frioteis.com - frioteis@frioteis.com

la flota de la anchoa, las de NAFO... Las gestionamos nosotros, pero no las autorizamos ni las financiamos.

PI.- Una de las competencias importantes del ISM es la formación en materia de seguridad y salud a bordo de los barcos de pesca. ¿Cómo lo ha afrontado?

P.L.-R.- *Hasta hace poco, cada dirección provincial, cada zona y cada centro tenían su propio plan de formación. Hemos hecho un plan de formación único, que vamos a presentar a los agentes sociales. Habrá dos medidas principales: los dos centros nacionales, el de Isla Cristina y el de Bamio, se dedicarán a los cursos más importantes. Los otros cursos, que son los que precisa todo el sector, se acercarán más al afiliado y se darán en las direcciones provinciales o multiprovinciales si fuese necesario.*

PI.- Este tipo de formación se enfrenta normalmente al problema del propio carácter del sector pesquero. El hecho, por ejemplo, de que tripulaciones no coinciden en tierra...

P.L.-R.- *Por eso hemos decidido acercarlos. Se pueden organizar incluso con las cofradías, hacer coincidir con las paradas biológicas... Tener un plan de formación único nos posibilita a hacerlo provincial o, incluso, por direcciones locales.*

PI.- Para los pescadores, las Casas del Mar y sus hospederías son una institución, a pesar de las transferencias de competencias...

P.L.-R.- *La Casa del Mar sigue siendo un referente, una marca del Instituto Social de la Marina. Con el traspaso de competencias, lo que sucede es que en ese espacio cohabitan múltiples Administraciones. Pero el sector sigue teniendo la referencia de la Casa del Mar.*

PI.- En Vigo, por ejemplo, se quiso convertir la hospedería de la Casa del Mar en un centro de acogida para indigentes...

P.L.-R.- *Las hospederías son como hoteles que tienen los trabajadores del mar y que utilizan cuando están en tránsito. Estos derechos son transposiciones de normativas internacionales a la legislación nacional. Los servicios sociales están transferidos, y las hospederías forman parte del paquete de servicios sociales que gestionaba el ISM. Lo que sucede es que es un servicio que recibe una Comu-*



nidad Autónoma que a veces es usado por beneficiarios de otras Comunidades Autónomas. Hay que hacer comprender a esa autoridad administrativa, a la Comunidad Autónoma, que se trata de una transferencia que recibe, que es finalista. Que tienen que permitir que todos los transeúntes del Régimen Especial del Mar se alojen en las hospederías.

PI.- ¿Exclusivamente?

P.L.-R.- *Si la Comunidad Autónoma ha recibido las competencias, y tiene habilitaciones libres, podría abrir la utilización.*

PI.- Pero había dicho que es una competencia finalista. ¿No se alejaría del fin?

P.L.-R.- *Yo, como directora del ISM, no provocaría una reversión porque se alojen otras personas cuando hay habitaciones desocupadas. Las hospederías se crearon con un sector del que formábamos parte entre 150 y 170 mil personas, y hoy somos entre 75 y 80 mil. El índice de ocupación, por lo tanto, no es a lo mejor el mismo. No sería descabellado que parte de esas habitaciones, dentro de servicios sociales, tengan otros beneficiarios. Siempre y cuando se cumpla que la gente del mar tenga su hospedería.*

PI.- ¿De qué manera afecta al ISM el hecho de que, por una parte, cada vez haya más trabajadores extranjeros en la flota, y, por otra, haya tripulaciones españolas en terceros países o sociedades mixtas?

P.L.-R.- *En principio, estamos trabajando con colectivos que desconocíamos.*

zone and each centre had its own training scheme. We have set up a single training scheme, which we are going to be presenting to the social agents. There will be two main measures here: the two national centres, at Isla Cristina and Bamio, will focus on the two most important courses. The other courses, which are necessary for the entire sector, will target the members and will be given at the provincial or multiprovincial directorates, if need be.

PI. This type of training normally has to cope with the very nature of the fishing sector: the fact, for example, that crews don't coincide on land ...

P.L.-R. Which is why we have decided to draw them together. They can even be organized in conjunction with the fishermen's associations to coincide with the biological closed seasons ... Having a single training scheme, we are able to give training at provincial level or even via the local directorates.

PI. For the fishermen, the Seamen's Homes and their hostels are an institution, despite transfer of competencies ...

P.L.-R. The Seamen's Home is still a reference point, a brand of the Social Marine Institute. With the transfer of competencies, various administrations work together. But the sector still has the Seamen's Home as a point of reference.

PI. In Vigo, for example, attempts were made to change the Seamen's Home into a centre for the homeless ...

P.L.-R. These hostels are like hotels for seafarers, which they use when in transit. These rights are transposed from international regulations to national legislation. The social services are

transferred and hostels are part of the package of social services managed by the ISM. What happens here is that it is a service given the Regional Autonomous Community that is often used by the beneficiaries of other Regional Autonomous Communities. It is essential to put across to such an administrative authority, the Regional Autonomous Community, that it is a transfer granted as a finalist, whereby they have to allow all those passing through the Special Seafaring System to stay at these hostels.

PI. Exclusively?

P.L.-R. If the Regional Autonomous Community has the competencies and vacant rooms, it could open them to be used.

PI. But you said that it is a finalist competency. Isn't that stepping away from their purpose?

P.L.-R. Yes. As director of the ISM, I would not cause a reversion if other people stay there when there are vacant rooms. The hostels were set up in a sector comprising of 150 to 170 thousand people, whereas now there are 75 to 80 thousand. The occupancy rate, therefore, is probably not the same. It would not be out of the question for some of these rooms, covered by social services, to have other beneficiaries, with the proviso that seafarers have their hostel.

PI. How does it affect the ISM the fact that, on the one hand, there is an growing number of foreign workers in the fleet while, on the other hand, there are Spanish crews in third countries or in joint ventures?

P.L.-R. Initially, we are working with collectives that we had no knowledge of previously. We not only bring them in because we need to fill in positions. The ships

Pilar López-Rioboo

Pilar López-Rioboo

have to have a minimum of crew on their list, and if there are not enough Spanish workers, we have to devise for workers to come in from outside. What happens is that to be able to work at sea, it is essential to have authorizing titles. We take part in programmes that not only contribute to providing the sector with workers, but also that help to curb illegal immigration. By way of an example, contracting Senegal workers at origin has met these two objectives.

P.I. Is there any proof of illegal workers in the fleet?

P.L.-R. In the course of the inspections that we have carried out recently, we have found no trace of that. As long as we are making it easier to contract workers at origin, the Administration will be inflexible if it finds illegal

workers with no documents. P.I. On a final note, what is the ISM doing to simplify the procedures for applying for pensions?

P.L.-R. During this legislature, the reducing coefficients for retirement in fishing and in the merchant navy have been retouched. A considerable effort has been made. We shall be speeding up the procedures for benefits because they used to be applied according to different sailing zones, whereas now they are to be applied depending on the type of ship involved. We shall strive to do away with various types of documentation that the applicant used to have to fill in for the pension in order to provide the coefficients. We are going to computerize all that.

“Las hospederías de las casas del mar tienen que acoger a los trabajadores del Régimen Especial”

No solamente los traemos porque necesitamos cubrir los puestos. Los barcos tienen que tener unos roles mínimos, y si no hay suficientes trabajadores españoles tenemos que propiciar el que vengan trabajadores de fuera. Lo que pasa es que para trabajar en el mar se necesitan títulos habilitantes. Estamos participando en programas que no solo contribuyen a ofrecer al sector personas que trabajen, sino que también ayudan a frenar la inmigración ilegal. Por ejemplo, la contratación en origen de trabajadores de Senegal ha cumplido con estos dos objetivos.

P.I.- ¿Hay constancia de que haya trabajadores ilegales en la flota?

P.L.-R.- *En las inspecciones que hemos realizado últimamente no los hemos encontrado. Si estamos propiciando la*

contratación de trabajadores en origen, la Administración sería inflexible si encuentra trabajadores ilegales y sin papeles.

P.I.- Por último, ¿qué está haciendo el ISM para simplificar el trámite de la solitud de las pensiones?

P.L.-R.- *En esta legislatura se han retocado los coeficientes reductores para la jubilación en pesca y en marina mercante. Se ha hecho un gran esfuerzo. Preveemos que vayamos a agilizar el trámite de las prestaciones, porque antes se aplicaban por zonas de navegación y ahora se van a aplicar por tipo de barco. Vamos a tratar de eliminar diversa documentación que se le requería al solicitante de la pensión para darle los coeficientes. Lo vamos a informatizar. ↓*

Empanadora EM

Máquina Empanadora con motor eléctrico o hidráulico de 0,5 Cv de potencia y construcción a medida según especificaciones de tamaño y rendimiento. Integración en líneas completas con cintas y mesas de trabajo de fabricación propia.



grupo  hrg

HERMANOS RODRÍGUEZ GÓMEZ
PESCATECH VIGO

Area Portuaria de Bouzas s/n 36208 Vigo España
Tlf. (+34) 986 37 20 11 Fax (+34) 986 27 42 50