

## RELATÓRIO ANUAL FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2015

### 1. SUMÁRIO

#### ❖ *Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca.*

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciam para a globalidade dos segmentos que a capacidade da frota portuguesa se encontra em relativo equilíbrio com as oportunidades de pesca. Nos segmentos em que se considera existir alguma vulnerabilidade, foram equacionadas intervenções através do ajustamento da capacidade da frota sustentada num Plano de Ação que integra o presente Relatório, tendo em vista melhorar a relação frota – recursos disponíveis. O contínuo acompanhamento da evolução da situação permitirá colmatar eventuais desequilíbrios que se venham a identificar, através da adoção de medidas adequadas para o efeito em linha com as avaliações científicas.

#### ❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2015, a frota de pesca portuguesa era composta por 8 054 embarcações com uma arqueação bruta total de 94 862 GT e uma potência propulsora total de 357 954 kW.

#### ❖ *Caracterização dos segmentos mais importantes*

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto, em termos de pescado fresco e refrigerado descarregado, representaram cerca de 59,3% do respetivo volume total de descargas. A cavala, a sardinha e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 90,1% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 58,6% (39,296 mil tons) do total de descargas do cerco. No segmento do arrasto, as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado representaram 73,8% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 56,78% (9,647 mil tons).

#### ❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2015*

Em 2015, entraram na frota de pesca nacional 55 embarcações (totalizando 3 078 GT e 7 418 kW) e saíram 158 (totalizando 6581 GT e 11 679 kW). Os registos de entrada na frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP).

No que diz respeito aos registos de saída salienta-se que a grande maioria das embarcações que saíram da frota de pesca são embarcações que se encontravam inativas, registando-se de seguida as embarcações da pesca polivalente (PGP).

#### ❖ *Alterações no estado dos recursos e/ou nas possibilidades de pesca*

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa e submetidos a Totais Admissíveis de Captura (TAC), verificou-se uma evolução positiva no caso da pescada, cuja biomassa continuou a aumentar. Relativamente aos tamboris e aos areiros, a avaliação indica que estes recursos estão a ser explorados próximo do nível do MSY. De referir ainda que, relativamente à sardinha, principal espécie capturada pela frota portuguesa, a avaliação produzida pelo ICES indicia que não há uma alteração significativa da biomassa relativamente ao ano anterior. Salienta-se o bom estado das unidades populacionais de carapau, verdinho, cavala que são espécies muito relevantes nas capturas da frota portuguesa.

#### ❖ *Regimes de redução do esforço e de ajustamento de capacidade*

Em 2015 vigoraram os seguintes planos de recuperação/ajustamento do esforço de pesca ou regimes de controlo de capacidade:

Plano de Recuperação da Pescada e Lagostim / Plano de Ajustamento que abrange embarcações com licença de pesca especial incluídas no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim, tendo como objetivo geral a redução da taxa de mortalidade por pesca de 10% por ano, através da redução da atividade da frota (redução de dias de pesca).

Regime de controlo da capacidade de pesca para as espécies de profundidade que inclui embarcações licenciadas para palangre dirigido a espécies de profundidade, tendo como objetivo uma redução da capacidade de pesca envolvida, através da limitação das licenças atribuídas.

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha 2012-2015, que define as quantidades passíveis de captura determinando consequentemente, medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha com arte de cerco, tendo como objetivo atingir o MSY em três anos.

Plano de Ajustamento de Ajustamento do Esforço de Pesca – Embarcações Licenciadas para Palangre de Superfície com Quota de Espadarte no Atlântico a Norte de 5º N, que prevê o ajustamento da capacidade da frota licenciada para operar com palangre de superfície na captura dirigida aos grandes migradores, detentora de quotas de espadarte no Oceano Atlântico a norte de 5º N, tendo como objetivo reduzir esta frota em cerca de 38%, aumentando as quotas disponíveis por embarcação.

#### ❖ **Cumprimento do Regime de entradas/saídas**

O regime de entradas e saídas da frota é efetuado de acordo com a regulamentação aplicável para as frotas do Continente (MFL) e das regiões ultraperiféricas. No que respeita à frota MFL só são autorizadas entradas ou reentradas de embarcações, mediante a saída da frota de pesca de uma capacidade igual ou superior em arqueação bruta (GT) e potência propulsora (kW). Em 2015, Portugal cumpriu os objetivos relativos à capacidade da frota e respeitou os níveis de referência estabelecidos.

#### ❖ **Planos de melhoria no sistema de gestão da frota**

Em 2015, no âmbito da melhoria do sistema de gestão da frota, mantiveram-se em vigor as restrições ao licenciamento para determinadas artes, com vista à regulação do esforço de pesca e proteção de espécies tidas como mais vulneráveis. Manteve-se o Plano de Desenvolvimento para a frota do Palangre, aprovado pela Portaria nº 362-A/2013, de 19 de dezembro, que adota uma medida de imobilização definitiva das embarcações licenciadas para palangre de superfície com quota de espadarte no Atlântico Norte, tendo em vista manter a frota dentro dos limites de sustentabilidade e rentabilidade.

#### ❖ **Aplicação dos indicadores de equilíbrio**

Foram calculados os indicadores de utilização dos navios e indicadores económicos em todos os segmentos e foram utilizados indicadores da sustentabilidade biológica para as espécies com maior peso nas capturas portuguesas e para as quais existe avaliação, disponibilizados pelo Comité Científico Técnico e Económico das Pescas (CCTEP).

## **2. BALANÇO ENTRE A CAPACIDADE DA FROTA E AS OPORTUNIDADES DE PESCA**

(Balance between capacity and fisheries opportunities)

Em 2015, deu-se continuidade à execução da política de ajustamento da capacidade da frota de pesca nacional, visando uma exploração sustentável dos recursos. Paralelamente, têm vindo a ser adotadas medidas destinadas a melhorar as condições de segurança e habitabilidade das embarcações.

Para o balanço entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca, e tendo por base a aplicação conjugada dos indicadores biológicos, económicos e de actividade, verifica-se não existirem segmentos de frota estruturalmente em desequilíbrio. Contudo, em alguns segmentos de frota, verifica-se a existência de desequilíbrios económicos, nomeadamente nos segmentos das embarcações que operam com emalhar e tresmalho (DFN) nas classes de comprimento VL1824; com dragas (DRB) nas classes de comprimento VL0010 e VL1012; com arrasto (DTS) nas classes de comprimento VL1824 e VL2440 e com linhas e anzóis na classe de comprimento VL2440.

No segmento de cerco, que é o mais significativo da frota costeira no que diz respeito ao volume de descargas sendo também o principal responsável pela captura de sardinha, verifica-se que, em termos gerais, existe uma boa performance económica. No entanto, apesar da generalidade dos segmentos se encontrarem numa situação de equilíbrio biológico, de acordo com a avaliação do ICES de 2015, o stock ibérico de sardinha tem tido falhas no seu recrutamento, encontrando-se abaixo da média desde 2005. As limitações impostas à captura da sardinha, condicionaram a actividade da frota do cerco, traduzindo-se em rácios de actividade mais reduzidos.

O segmento das embarcações polivalentes é o mais importante em termos de emprego uma vez que compreende o maior número de embarcações de pequena dimensão, com exploração de tipo familiar, constituindo a base de rendimento de populações das zonas ribeirinhas. Neste segmento, a utilização de uma multiplicidade de artes fixas ao longo do ano e a diversidade das espécies

capturadas dificulta o apuramento de dados no âmbito do DCF<sup>1</sup> não permitindo, uma avaliação segura da relação entre a sua capacidade e as oportunidades de pesca.

### 3. DESCRIÇÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS

#### Descrição da frota (Description on fleets)

Em 31 de dezembro de 2015 a frota de pesca portuguesa era composta por 8 054 embarcações com uma arqueação bruta total de 94 862 GT e uma potência propulsora total de 357 954 kW, distribuída pelo Continente (MFL), pela Região Autónoma dos Açores (RAA) e pela Região Autónoma da Madeira (RAM).

A frota nacional caracteriza-se por uma prevalência de embarcações da pequena pesca, em que cerca de 86% das unidades registadas têm um comprimento de fora a fora inferior a 12 metros e têm uma arqueação bruta reduzida, que no seu conjunto representa apenas 12% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 31 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 22 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional.

#### Pescarias desenvolvidas (Link with fisheries)

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das regiões ultraperiféricas da Madeira (RAM) e dos Açores (RAA), desenvolvendo-se as respetivas pescarias de acordo com as áreas de operação e as artes atribuídas, agrupando-se da seguinte forma: Redes de Emalhar e Tresmalho (DFN); Dragas (DRB); Arrasto (DTS); Armadilhas (FPO); Linhas e Anzóis (HOK); Xávega (MGO); Cerco (PS); Arrasto de Vara (TBB); Embarcações Polivalentes (MGP, PGP e PMP). No Anexo II, é efetuada uma caracterização das pescarias, apresentando-se informação quanto às principais espécies capturadas, zonas de operação e proporção da atividade de cada grupo relativamente ao total da frota ativa. No Anexo III, pode observar-se a situação da frota portuguesa a 31 de dezembro de 2015, por região e artes licenciadas, de acordo com a segmentação estabelecida no Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

A frota de pesca registada na RAM desenvolve a sua atividade essencialmente na subárea 2 da ZEE-Madeira, havendo embarcações que operam em determinadas épocas do ano nas águas dos Açores e das Canárias, ao abrigo de Acordos de Reciprocidade. Esta frota, maioritariamente polivalente, encontra-se licenciada fundamentalmente para as artes de salto e vara, palangre derivante de profundidade e cerco, sendo as espécies mais representativas os tunídeos, o peixe-espada preto e os pequenos pelágicos (cavala e chicharro) que representam cerca de 91% do pescado descarregado. As espécies demersais costeiras e moluscos constituem cerca de 9% do total descarregado na Região, capturadas essencialmente por palangre fundeado, linhas de mão, armadilhas e utensílios de apanha no caso dos moluscos (lapas).

#### Evolução da frota (Development in fleets)

Mantêm-se a tendência de redução da frota de pesca nacional em resultado do processo que tem vindo a ser desenvolvido no sentido da adaptação da capacidade aos recursos disponíveis. Comparando a situação a 31 de dezembro de 2015 com a situação a 1 de janeiro de 2003, verifica-se uma redução de 21,64% do número de embarcações, de 18,44% em termos de capacidades em arqueação bruta e 10,65% em termos de potência propulsora (tabela 1). Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-A, pode observar-se a evolução verificada no período 2011-2015, por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de 8,85 % do número de embarcações, correspondente a uma redução de 14,9 % de arqueação bruta e de 9,13 % de potência propulsora.

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2003			FROTA A 31/12/2015			DIFERENÇA EM VALORES ABSOLUTOS			DIFERENÇA EM VALORES PERCENTUAIS		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
MFL	8.209	99.768	333.834	6.858	80.698	286.942	-1.351	-19.070	-46.892	-16,46	-19,11	-14,05
RAA	1.590	12.308	50.126	762	10.180	54.530	-828	-2.128	4.404	-51,64	-17,29	8,79
RAM	479	4.231	16.658	434	3.984	16.483	-45	-247	-175	-9,39	-5,84	-1,05
<b>TOTAL PORTUGAL</b>	<b>10.278</b>	<b>116.307</b>	<b>400.618</b>	<b>8.054</b>	<b>94.862</b>	<b>357.954</b>	<b>-2.224</b>	<b>-21.445</b>	<b>-42.664</b>	<b>-21,64</b>	<b>-18,44</b>	<b>-10,65</b>

<sup>1</sup> Data Collection Framework

## Evolução em 2015 - Entradas e Saídas

Em 2015, entraram na frota de pesca nacional 55 embarcações, representando uma capacidade de 3.078 GT e 7.418 kW. Na tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na tabela 3, a respetiva proveniência, concluindo-se que 54,5% respeitam a novas construções (CST) e 43,64% a embarcações oriundas de outra atividade (CHA). Os valores apresentados contrariam a tendência verificada nos últimos anos de diminuição de novas construções.

ENTRADAS POR SEGMENTO DE FROTA

Tabela 2

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	DTS_F ISH	HOK	PGP	PMP	PS	XAV	TOTAL
MFL	3	3	7	34	1	1	2	51
RAA	0	0	1	1	0	0	0	2
RAM	0	0	2	0	0	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>55</b>

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA			TOTAL
	CHA	CST	IMP	
MFL	26	24	1	51
RAA	2	0	0	2
RAM	2	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>55</b>

Durante o ano de 2015, saíram da frota de pesca nacional 158 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 6581 GT e em potência propulsora de 11679 kW. Na tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota, sendo de realçar que 83.5% destas embarcações já não desenvolveu atividade em 2015. A tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 46% ocorreu por demolição (DES) e 49.3% por registo noutra atividade que não a pesca (RET).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	DTS_VA RA	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	XAV	INACTIVAS	TOTAL
MFL	1	1	1	5	15	1	1	1	127	153
RAA	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
RAM	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>132</b>	<b>158</b>

SAÍDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	71	7	75	153
RAA	1	0	2	3
RAM	1	0	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>73</b>	<b>7</b>	<b>78</b>	<b>158</b>

Na tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2015 ao nível das entradas, das saídas e das alterações de capacidades (GT e kW), verificando-se uma tendência global de redução.

Tabela 6

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2015	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW
CAPACIDADE DA FROTA EM 01-01-2015	8.157	98.338	362.561	6.960	84.420	292.431	763	10.168	54.477	434	3.751	15.652
ENTRADAS EM 2015	55	3.078	7.418	51	2.836	6.433	2	239	895	2	3	90
MOD EM 2015		26	-345		15	-342		11	-4		0	0
SAÍDAS EM 2015	158	6.581	11.679	153	6572	11581	3	2	34	2	6	65
CAPACIDADE DA FROTA EM 31-12-2015	8.054	94.862	357.954	6.858	80.698	286.942	762	10.180	54.530	434	3.984	16.483
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-103	-3.476	-4.607	-102	-3.722	-5.489	-1	12	53	0	233	831
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-1.26	-3.53	-1.27	-1.46	-4.41	-1.87	-0,13	0,11	0.09	0	6,21	5.30

## 4. ESFORÇO DE PESCA

### Regimes de Redução do esforço de Pesca e de Redução da Capacidade de Pesca (Statement of effort reduction schemes and capacity reduction)

Em 2015 vigoraram os planos descritos na tabela 7.

#### Planos de Recuperação/Ajustamento do Esforço de Pesca/Redução de Capacidade

Tabela 7

Em vigor em 2015	Destinatários	Objetivos
Plano de Recuperação da Pescada e Lagostim / Plano de Ajustamento	Embarcações com licença de pesca especial incluídas no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim	Redução da taxa de mortalidade por pesca de 10% por ano, que tem sido implementada através da redução da atividade da frota (dias de pesca) de 10% por ano, para as embarcações com comprimento fora a fora > 10 m que apresentam descargas superiores a 5 toneladas de pescada ou 2,5 toneladas de

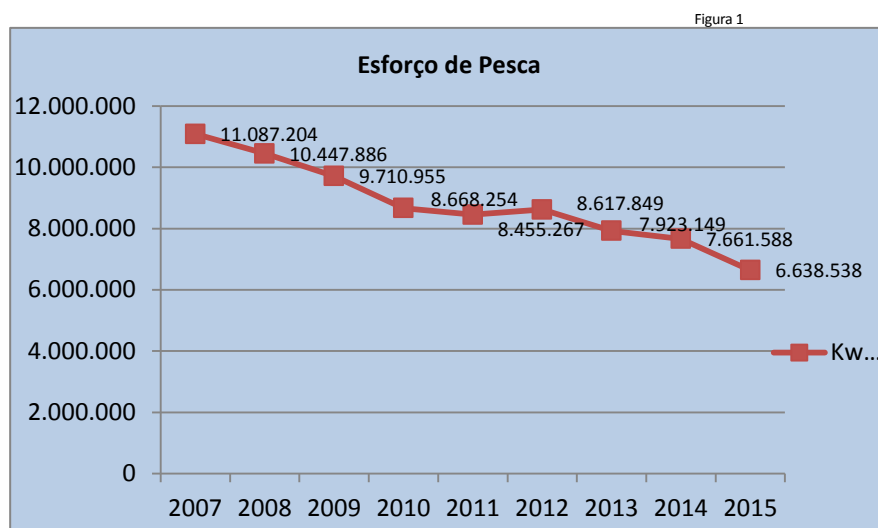
		lagostim.
Regime de controlo da capacidade de pesca para as espécies de profundidade	Embarcações licenciadas para palangre dirigido a espécies de profundidade	Limitação da capacidade de pesca através do número de licenças.
Plano de Gestão da Pesca da Sardinha 2012-2015	Embarcações licenciadas com a arte de cerco	Limitação das capturas para atingir o MSY em 3 anos
Plano de Ajustamento do Esforço de Pesca da Pescada Branca do Sul e do Lagostim	Embarcações licenciadas para o arrasto	Redução do esforço de pesca através da imobilização temporária da atividade da pesca
Plano de Ajustamento do Esforço de Pesca – Pequenos Pelágicos	Embarcações licenciadas para o cerco, a arte de xávega ou redes de emalhar de deriva	Redução do esforço de pesca através da imobilização temporária da atividade da pesca
Plano de Recuperação do Atum rabilho	Armações Embarcações licenciadas para palangre de superfície ou salto e vara (capturas acessórias)	Reconstituição da unidade populacional do atum rabilho
Plano de Ajustamento do Esforço de Pesca - frota de palangre de superfície	Embarcações licenciadas para palangre de superfície com quota de espadarte no Atlântico a Norte de 5ºN	Redução de capacidade através da imobilização definitiva de embarcações de pesca

### Impacto dos regimes de redução na capacidade de pesca (Impact on fishing capacity of effort regime schemes)

#### *Plano de ajustamento para embarcações do plano de recuperação da pescada e lagostim*

Em 2015, foram incluídas inicialmente, com restrições de atividade, no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim 93 embarcações que apresentaram descargas de pescada superiores a 5 toneladas ou de lagostim em quantidades superiores a 2,5 toneladas nos dois anos anteriores (2012-2013). Trata-se de um número inferior ao verificado em 2014, onde foram inicialmente incluídas 100 embarcações. Nos termos da legislação europeia, as embarcações cujas capturas atinjam 5 toneladas durante o período de gestão entram para o grupo das embarcações com atividade restringida, com um número de dias de pesca proporcional ao tempo em que integraram o Plano. Em 2015, estiveram nesta situação 24 embarcações. A atividade autorizada prevista no Reg.(UE) nº 2015/104, de 19 de janeiro, foi de 113 dias por embarcação, independentemente do tipo de arte usada, não sendo contabilizados para este limite os dias correspondentes às viagens nas quais as capturas de pescada não ultrapassam os 8% do total das capturas. Às embarcações abrangidas pelo Plano de Recuperação foram atribuídas, em função do histórico das descargas, quotas individuais de pescada, num total de 68,2% tendo sido reservada a restante quantidade de pescada disponível para as embarcações não incluídas no Plano, com restrições de atividade. Estas medidas foram eficazes em termos de restrição das capturas não tendo sido utilizada mais de 50% da quota nacional ajustada.

O nível global do esforço de pesca das embarcações envolvidas no Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim (kW/dia) encontra-se representado na Figura 1, verificando-se que, entre 2007 e 2015 houve uma redução do esforço na ordem dos 40%.



Fonte: DGRM

No âmbito do Plano de Ajustamento de Esforço de Pesca da Pescada Branca e do Lagostim foi adotada, também em 2015, uma medida de imobilização temporária da frota, de duração máxima de 45 dias (Portaria nº 263-A/2015, de 28 de agosto).

### Regime de controlo da capacidade de pesca para as espécies de profundidade

De entre os recursos de grande profundidade importantes para Portugal, destaca-se o peixe-espada-preto que suporta pescarias tradicionais artesanais no Continente e na RAM. Em 2015, foram mantidas interditas, no Continente, as descargas de tubarões de profundidade que eram capturados em pequenas percentagens pela frota do peixe-espada-preto. No mesmo ano, no Continente, foram licenciadas 39 embarcações para a pesca de espécies de profundidade na zona IX do CIEM. No entanto, a capacidade de pesca envolvida na captura do peixe espada-preto é muito mais reduzida, sendo cerca de metade da capacidade autorizada.

### Plano de Gestão da Pesca da Sardinha

Existe desde 2010 um quadro regulamentar específico para a pesca da sardinha com cerco, enquadrado na certificação da pescaria no âmbito do MSC – Marine Stewardship Council, cujas medidas de gestão constam da Portaria nº 251/2010, de 4 de maio, com as alterações introduzidas pela Portaria nº 294/2011, de 14 de novembro.

Os objetivos do Plano de Gestão para a Sardinha para o período de 2012-2015 visam a recuperação dos níveis de biomassa até às 368 mil toneladas, que correspondem ao Btrigger.

Em 2010 e 2011, foi estabelecido um limite máximo de capturas com cerco em 55 mil toneladas. Em 2012 e 2013, esse limite foi substancialmente reduzido, para 36 mil toneladas e em 2014 para 20 520 toneladas. Para além da paragem de pesca dirigida à sardinha durante 48 horas em cada semana, que vigora desde 2010, foi ainda implementada entre 2012 e 2014 uma paragem de pesca de 45 dias por ano, a cumprir desfasadamente ao longo da costa, com o objetivo de proteger os juvenis. No entanto, devido a sucessivos maus recrutamentos, a biomassa do recurso não aumentou para níveis sustentáveis comprometendo a certificação MSC.

Para 2015, o parecer do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES) para a sardinha ibérica é, de novo, no sentido da redução da taxa de mortalidade por pesca, para um máximo de cerca de 19 000 toneladas para Portugal e Espanha, sendo 13 000 toneladas para Portugal. Com estes constrangimentos à captura de sardinha foram adotadas novas medidas consideradas adequadas à gestão desta pescaria, que incluíram a interdição de captura de sardinha com a duração de 59 dias, entre os meses de janeiro e março, a repartição da quantidade de sardinha disponível pelas Organizações de Produtores (OP) reconhecidas para a sardinha e o estabelecimento de quantidades máximas de captura de sardinha por dia e por embarcação.

Tendo sido atingido o nível de descargas correspondente à regra de exploração estabelecida, foi possível a pesca de sardinha até 14 de dezembro, data de fecho da pesca da última OP que operou. Manteve-se em vigor a medida de imobilização temporária das embarcações que pescam sardinha, já adotada em 2014 (Portaria nº 217/2014, de 20 de outubro).

### Esforço de Pesca global nas águas ocidentais

O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Reg (CE) 1954/2003 da Comissão, de 04/11/2003, encontra-se descrito na tabela 10, verificando-se que nos últimos sete anos, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 16%.

Tabela 10

ANO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
kW/DIA	12 718 592	10 085 558	11 252 378	11 300 390	11 132 524	11 544 137	10 678 100

## **5.REGIME DE ENTRADAS E SAÍDAS E NÍVEIS DE REFERÊNCIA (Statement of compliance with entry/exit regime)**

No que respeita às capacidades da frota de pesca da União, cada Estado Membro tem a sua segmentação definida. No caso de Portugal, a gestão das capacidades (em GT e kW) é efetuada por região (Continente, RAA e RAM) sendo a frota do Continente (frota MFL) gerida na sua globalidade e as frotas de cada região autónoma geridas pela segmentação estabelecida no POP IV: 4K6, 4K7 e 4K8, para a Região Autónoma da Madeira e 4K9 e 4KA para a Região Autónoma dos Açores. Em 2015, Portugal

### **Embarcações licenciadas para espécies de profundidade**

Tabela 8

Ano	Nº embarcações	Varição verificada relativamente a 2007
2007	50	0
2008	49	-1
2009	49	-1
2010	44	-6
2011	41	-9
2012	41	-9
2013	40	-10
2014	40	-10
2015	39	-11

Tabela 9

Ano	Limitação de capturas (tons)	Varição verificada relativamente a 2010 (%)
2010	55000	
2011	55000	0
2012	36000	-34,55
2013	36000	-34,55
2014	20520	-62,69
2015	10095	-65,28

cumpriu as normas aplicáveis ao regime de entradas e saídas e respeitou os níveis de referência estabelecidos para a frota do Continente e para as frotas das regiões ultraperiféricas.

No Anexo V, os gráficos 1 e 2 ilustram a evolução da frota do Continente (MFL), em arqueação bruta (GT) e potência (kW) em relação aos níveis de referência tendo em conta o período de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2015. Adicionalmente, os gráficos 3, 4, 5 e 6 representam, por segmentos de frota, os níveis de referência e as capacidades em arqueação bruta e potência propulsora para as frotas das Regiões Ultraperiféricas dos Açores e Madeira. Nos quadros que integram o Anexo VI a VI-c, são apresentados, com maior detalhe, os valores apurados e os respetivos níveis de referência e capacidades limite para as frotas do Continente, da RAA e da RAM, tendo por base os dados do ficheiro comunitário atualizado a 1 de março do corrente ano.

## **6.GESTÃO DAS FROTAS DE PESCA**

### **Pontos fortes e fracos do regime de gestão da frota (weaknesses and strengths of fleet management system)**

#### Pontos fortes:

- Existência de um Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P) eficiente que, para além de permitir o registo de todos os movimentos das embarcações de pesca nomeadamente, as entradas, as alterações e as saídas, possibilita uma boa gestão das capacidades da frota nacional, e assegura, entre outras funcionalidades, a gestão e o controlo das licenças de pesca e o controlo das capturas;
- Existência de um sistema de monitorização das embarcações (MONICAP) assegurando a vigilância e o controlo da atividade da pesca;
- Obrigatoriedade da primeira venda do pescado ocorrer em lota, permitindo um maior controlo das descargas relativamente às capturas efetuadas.

#### Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, dado os impactos na rentabilidade das pescarias;
- Elevado número de embarcações que utilizam diversas artes ao longo do ano, dificultando o processo de análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Elevado número de embarcações de pequena ou muito pequena dimensão que não se encontram dotadas de equipamentos de monitorização o que dificulta o seu controlo bem como o controlo cruzado de informação.

### **Planos de melhoria no sistema de gestão das frotas (Plans for improvements in fleet management system)**

Para 2015, mantiveram-se limitações de licenciamento relativamente à utilização de determinadas artes para a captura de espécies consideradas mais vulneráveis. Em situações específicas, a administração tem permitido a transferências de artes entre embarcações com recurso ao abate das embarcações que perdem a arte, proporcionando às embarcações que se mantêm ativas uma melhor rentabilidade económica sem aumentar o esforço de pesca. A atribuição de novas licenças de pesca para o uso de artes está fortemente condicionada para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e favorecer a manutenção dos equilíbrios existentes.

### **Informações sobre o nível geral de cumprimento dos instrumentos da política da frota (Information on general level of compliance with fleet policy instruments)**

Relativamente à regulamentação europeia em matéria de frota, considera-se pertinente destacar as seguintes áreas:

#### Controlo de capacidades da frota de pesca

As capacidades da frota nacional em arqueação (GT) e em potência propulsora (kW) são geridas através de um controlo rigoroso das capacidades entradas face às capacidades saídas, de acordo com a Política Comum das Pescas - Reg (UE) 1380/2013, detendo a Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) a competência para autorizar quer a entrada de novas capacidades na frota do Continente, quer os aumentos de capacidade da frota registada. Esta mesma competência é detida pelas entidades regionais relativamente às frotas das regiões ultraperiféricas. O controlo da capacidade da frota é efetuado caso a caso para todas as situações que implicam novas entradas ou aumentos de capacidade sendo feita uma avaliação trimestral através das atualizações periódicas do ficheiro comunitário.

#### Controlo e inspeção da atividade da pesca

O controlo da atividade da pesca estabelecido no Reg (CE) 1224/2009, de 20 de novembro, e no Regulamento de Execução (U.E) 404/2011, com as retificações introduzidas em junho de 2015 (JO L 149), no primeiro caso, e em dezembro de 2011 e maio de

2012, no regulamento de execução, é efetuado através da verificação do cumprimento das medidas técnicas adotadas, bem como da verificação e análise da venda de pescado em lota, do diário de pesca e do sistema de monitorização das embarcações por VMS.

Através do sistema VMS obtém-se informação em tempo real sobre a localização, a rota e a velocidade das embarcações dotadas deste equipamento, (embarcações com comprimento fora a fora superior a 12 metros) possibilitando a monitorização da respetiva atividade. Os dados transmitidos são cruzados com os dados relativos às capturas/descargas, proporcionando um controlo mais rigoroso e a obtenção de informação que é utilizada para o cumprimento das obrigações europeias no domínio da atividade de pesca, nomeadamente para o controlo do esforço de pesca, a monitorização da utilização das quotas e o encerramento das pescarias, caso aplicável.

O controlo e inspeção da pesca e das atividades conexas no âmbito da Política Comum das Pescas bem como o combate à pesca IUU/INN são assegurados pelas autoridades competentes das Regiões Autónomas e pela DGRM, que detém competências de coordenação da atividade desenvolvida pelas diversas entidades com responsabilidades em matéria de controlo e fiscalização. Para além da DGRM, contribuem para o desenvolvimento das ações de controlo, inspeção e vigilância, a Inspeção Regional das Pescas dos Açores, a Guarda Nacional Republicana, a Força Aérea e a Direção Geral da Autoridade Marítima, que integram o Sistema de Informação, Fiscalização, Inspeção e Controlo das Atividades da Pesca (SIFICAP).

No ano de 2015 foram realizadas 13 053 ações de inspeção e fiscalização à atividade de pesca profissional tendo sido identificadas 2.796 infrações, as quais foram motivadas por pesca em zona interdita ou capturas indevidas (30%), seguindo-se as relativas a preenchimento incorreto ou inexistência de Diário de Pesca Electrónico (16%), as relativas a atividade exercida sem licença ou autorização (10%) e as relativas a sinalização/identificação indevida de artes de pesca (9,9%). Estas ações de inspeção envolveram 2.033 embarcações de pesca profissional, abrangendo cerca de 51% das embarcações com vendas em lota, ou seja 1970 embarcações licenciadas das quais 48% com comprimento fora a fora superior a 10 metros. Realça-se que, várias embarcações foram fiscalizadas mais do que uma vez, sendo que 40 delas foram fiscalizadas ao longo do ano mais de 10 vezes.

Importa ainda referir que o nível de inspeção que incidiu sobre as embarcações licenciadas para a captura de pelágicos ou abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim foi de 87% e 94% respetivamente. Foram também inspeccionadas 71% das embarcações com descargas de espadarte e 44% das embarcações licenciadas para a pesca dirigida a espécies de profundidade.

#### ***RAM-Controlo e inspeção da atividade pesqueira***

Na Madeira está instalado um Centro de Controlo Regional que constitui uma réplica do Centro de Controlo e Vigilância da Pesca Nacional. O sistema permite o acompanhamento diário da movimentação das embarcações de pesca. Com base nestas informações são cruzados os dados obtidos nas descargas e nos diários de pesca e despoletados alertas que conduzem a notificações em caso de incumprimento.

Um outro sistema, SIFICAP, permite a coordenação entre as diferentes entidades que dele fazem parte, bem como o acesso aos dados da frota, licenciamento, cadastro e outras informações relevantes para o processo de controlo.

Com base nestas informações é desenvolvida uma análise de risco que permite estabelecer prioridades em termos de controlo e inspeção e que é distribuída pelas entidades competentes em matéria de fiscalização da atividade da pesca. Marinha, GNR e Força Aérea e à Autoridade Nacional de Pesca, DGRM.

As ações de fiscalização na área da Madeira são articuladas mensalmente com as demais entidades em sede da Comissão de Programação e Planeamento, sob a coordenação da DGRM.

#### **7.ALTERAÇÕES DE PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS NA GESTÃO DA FROTA (Information on changes of the administrative procedures relevant to fleet management)**

Ao nível da gestão da frota continuaram a ser desenvolvidas funcionalidades no Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P), de modo a facilitar os procedimentos de licenciamento das embarcações da frota de pesca portuguesa, acessíveis tanto no continente como por via electrónica nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Tendo em vista o cumprimento dos objectivos da nova Política Comum das Pescas (PCP), estabelecida pelo Regulamento (UE) nº 1380/2013, de 11 de dezembro, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que se refere à aplicação progressiva da obrigação de descarga para todas as espécies sujeitas a limites de captura (TACs) no Atlântico, e com recurso às possibilidades do Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P), foram desenvolvidos os procedimentos administrativos necessários para dar cumprimento ao estabelecido e que facilitam a identificação e o controlo dos navios portugueses abrangidos.

Acresce referir as seguintes alterações de procedimentos administrativos decorrentes do estabelecimento de medidas de gestão da atividade da pesca e medidas técnicas:



- A definição do modelo de gestão da sarda (*Scomber scombrus*) repartindo a quota disponível pelas diversas frotas que tradicionalmente dispõem de possibilidades de pesca desta espécie, através da Portaria nº 286-C/2014 de 31 de dezembro;
- A definição de medidas de gestão para a sardinha, através da interdição de captura de sardinha em determinados períodos do ano e do estabelecimento de limites de descargas de sardinha capturada com arte de cerco, bem como a fixação de quantidades máximas de captura de sardinha por dia e por embarcação (Despacho n.º 15793-b/2014 de 31 de dezembro; Despacho nº 5119-H/2015 de 15 de maio; Despacho nº 8487-B/2015 de 6 de agosto; Despacho nº 11844-A/2015, de 21 de outubro);
- A interdição da manutenção a bordo e descarga de sardinha de categoria comercial T4 (36 a 67 peças por kg) a partir de 5 de setembro de 2015 tendo em vista assegurar uma maior proteção dos juvenis de sardinha, pelo Despacho 10062-B/2015 de 7 de setembro;
- A atribuição de quotas de pescada, por embarcação, às embarcações abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim, pelo Despacho nº 9/2015 do Diretor Geral da DGRM, nos termos da Portaria nº 187/2009, republicada pela Portaria nº 186/2013, de 21 de maio;
- A fixação de um período de interdição da pesca de lagostim (*Nephrops norvegicus*) nas zonas IX e X definidas pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM) e divisão 34.1.1 definida pelo Comité das Pescas para o Atlântico Centro Este (CECAF), a partir das 24:00 horas do próximo dia 29 de agosto (00:00 de 30 de agosto) e até às 00:00 horas do dia 16 de novembro de 2015. Neste contexto, a pesca da espécie em causa é interdita a partir dessa data, podendo apenas ser descarregado o lagostim capturado até 29 de agosto.

No âmbito da Região Autónoma dos Açores, foi publicado um conjunto de legislação regional que implementa medidas de conservação, gestão e exploração dos recursos vivos marinhos no Mar dos Açores, nomeadamente a Portaria n.º 74/2015, de 15 de junho, que tem como objetivo definir os tamanhos mínimos e períodos de defeso aplicáveis a organismos marinhos que sejam capturados no território de pesca dos Açores ou por embarcações regionais.

## 8. INDICADORES DE EQUILÍBRIO

A aplicação dos indicadores para a análise do equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca da frota portuguesa foi efetuada de acordo com as diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final), apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, e da frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia.

### 8.1. Indicador de frota inativa

Em 2015, não desenvolveram atividade 4334 embarcações. Estas embarcações correspondem a cerca de 52,8% do total da frota registada, no entanto, em termos de capacidade, representam apenas cerca de 30% da arqueação bruta (GT) e 26,9% da potência propulsora (kW). No Anexo VII, pode observar-se, por classe de comprimento e por região, a proporção de embarcações inativas, em número e em capacidades (GT e kW), relativamente ao total de embarcações registadas em cada região. Acresce referir que existe um elevado número de embarcações com inatividade prolongada, tendo sido desencadeado em 2015 um processo de retirada destas embarcações da frota de pesca. Por se tratar de um processo que implica procedimentos administrativos específicos, prevê-se que o abate das embarcações abrangidas por este tipo de inatividade ocorra, o mais tardar, até finais de 2017.

### 8.2. Indicador de utilização do navio - Rácio entre o número médio de dias e o número máximo de dias no mar (Fleet segment utilisation ratio Average Days at Sea / Maximum Days at Sea)

Para avaliar os níveis de atividade da frota de pesca nacional foi utilizado o número de dias no mar, por navio, em cada segmento de frota. Os dados para o cálculo do indicador foram obtidos a partir dos dados dos diários de pesca e das descargas efetuadas em lota, aplicando-se o rácio entre a média de dias no mar por navio e o número máximo de dias no mar observado. A avaliação da atividade da frota portuguesa foi calculada por região (MFL, RAA e RAM), apresentando-se também separadamente a frota que opera exclusivamente em águas fora da União.

#### Frota MFL

No Anexo VIII, apresentam-se os valores dos últimos cinco anos para a frota MFL e para as embarcações que operam exclusivamente fora das águas da União Europeia. Os segmentos do arrasto (DTS e TBB) e dragas (DRB) incluem embarcações

que utilizam apenas um grupo de artes. O segmento do cerco integra maioritariamente embarcações que operam exclusivamente com arte de cerco, no entanto, este segmento inclui também embarcações de menor dimensão que, apesar de utilizarem maioritariamente a arte de cerco, estão licenciadas para outras artes. Os restantes segmentos incluem embarcações que utilizam duas ou mais artes.

Como se pode verificar, em 2015, na globalidade dos segmentos da frota MFL, os rácios traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,29 e 0,96. A análise do período de 2011 a 2015, permite verificar a existência de uma relativa homogeneidade intra segmento mas uma heterogeneidade entre segmentos, verificando-se que, na generalidade dos segmentos, são as classes de comprimento da pequena pesca as que apresentam rácios de utilização mais baixos. A aplicação de um sistema de semáforos para 2015 indica que 59% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho), 35% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 6% apresenta rácios satisfatórios. Dos segmentos que apresentam rácios não satisfatórios de uma forma mais continuada ao longo do tempo, destacam-se o segmento das dragas, o conjunto das embarcações polivalentes, o segmento do cerco e a maioria dos restantes segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora. No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, verifica-se alguma variabilidade nos resultados dos rácios, nos três segmentos de frota, o que poderá ser justificado pelo facto de se tratar de segmentos de frota com um reduzido número de embarcações.

Perante os valores obtidos para a generalidade da frota nacional, constata-se que o indicador, tal como está definido, não se afigura como o mais adequado para aferir a real atividade das embarcações não permitindo, conseqüentemente, retirar conclusões fiáveis sobre a existência de sobrecapacidade na frota. Com efeito, a variabilidade entre o número máximo observado e a média de dias no mar são, na sua maioria, decorrentes de especificidades inerentes às embarcações classificadas nesses mesmos segmentos, pouco tendo a ver com situações de subatividade estrutural. Embora esta constatação se aplique à maioria dos segmentos de frota, no caso das embarcações da pequena pesca, esta desadequação torna-se mais evidente, dado tratar-se de segmentos onde existe uma grande heterogeneidade na atividade desenvolvida. Como principais fatores que contribuem para estas diferenças, refira-se a grande variabilidade das condições atmosféricas e de mar entre as diversas zonas/regiões do Continente, o exercício da atividade a tempo parcial por parte de um elevado número de embarcações - atividade sazonal - e, ainda, o cumprimento de períodos de defeso específicos para determinadas zonas ou artes de pesca. No que respeita à influência das condições atmosféricas no regular exercício da atividade, aponta-se, por exemplo, as embarcações que operam no norte do país, fortemente condicionadas pela falta de condições de segurança no mar relativamente às embarcações que operam noutras zonas do país, nomeadamente no sul, as quais, em situação normal, não têm condicionalismos relevantes desta natureza.

Embora se considere que este indicador não permite concluir sobre a existência de sobrecapacidade na frota, trata-se de informação que, complementada com outra informação relevante, pode contribuir para a introdução de medidas que se considerem necessárias nesta matéria. Nestes termos, foi possível identificar segmentos relativamente aos quais se considera necessária uma intervenção ao nível do ajustamento da capacidade da frota face aos recursos disponíveis, como é o caso das embarcações que operam com: redes (DFN), artes de cerco (PS), dragas (DRB); arrasto (DTS), e das embarcações que operam com anzóis (HOK).

### **Frota RAA**

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2008 e 2015 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida. A relativa heterogeneidade dos diferentes segmentos de frota da RAA está intrinsecamente relacionada com as características técnicas das embarcações e o seu padrão de exploração. Para esta heterogeneidade concorrem diferentes fatores tais como as condições meteorológicas que afetam de forma significativa a capacidade de operação das embarcações, especialmente as de menor dimensão, e que podem ser bastante diversas entre as diferentes ilhas do arquipélago (por ex: Grupo Ocidental vs Grupo Oriental; costa Norte vs costa Sul). Há ainda a considerar que uma fração significativa dos proprietários de embarcações de menor dimensão apresenta mais do que uma atividade profissional ou desenvolve sazonalmente a sua atividade como profissional de pesca a bordo de outras embarcações (por exemplo, durante a safra de atum).

Dadas as características da frota da RAA a aplicação do indicador de utilização proposto não permite concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica.

Tabela 11

			2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014			2015		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
Açores AREA 27	DFN	VL0010	69	146	0,47	71	136	0,52	60	127	0,47	69	130	0,53	76	130	0,59	70	116	0,60	68	99	0,68	76	140	0,54
	HOK	VL0010	78	247	0,32	71	225	0,32	63	229	0,28	70	237	0,30	68	213	0,32	72	219	0,33	77	176	0,44	66	191	0,35
		VL1012	166	323	0,51	141	267	0,53	122	243	0,50	106	223	0,48	95	204	0,47	116	244	0,48	135	230	0,59	120	204	0,59
		VL1218	276	470	0,59	232	388	0,60	153	292	0,52	156	325	0,48	131	288	0,46	125	247	0,50	146	326	0,45	114	192	0,59
		VL2440	122	301	0,41	119	171	0,70	146	215	0,68	155	212	0,73	138	203	0,68	131	183	0,71	110	130	0,84	129	181	0,71
	PGP	VL0010	95	168	0,57	76	163	0,46	84	152	0,55	81	151	0,54	65	132	0,49	61	154	0,39	48	78	0,62	78	138	0,57
	PS	VL0010	83	139	0,59	88	144	0,61	79	131	0,60	74	137	0,54	53	130	0,41	69	96	0,72	90	122	0,74	88	143	0,62
		VL1012	198	245	0,81	168	221	0,76	192	240	0,80	174	232	0,75	151	213	0,71	133	195	0,68	170	177	0,96	187	213	0,88

### Frota RAM

#### Indicador de utilização do navio

Em relação à atividade da frota registada na RAM, podemos observar que no período considerado, os rácios apresentam valores não satisfatórios (a vermelho) no segmento de frota Cff inferior a 10m no metier MGP, consequência da heterogeneidade das pescarias, da fragilidade e segurança da maioria das embarcações para operarem longe da costa face a condições climáticas adversas bem como pelo facto da faina se desenvolver frequentemente no verão e por vezes como atividade secundária. Referência específica ao segmento VL1824, constituído apenas por 3 embarcações, com pescarias heterogêneas e com número dias de mar díspares, afetando negativamente o valor do índice (a vermelho).

Nos restantes segmentos de frota, os valores de rácio demonstram genericamente uma melhoria comparativamente a 2014, demonstrando uma evolução positiva, apesar das embarcações atuneiras estarem vinculadas a uma faina sazonal, comparativamente às embarcações de espécies de profundidade que operam durante todo o ano.

Tabela 12

			2011			2012			2013			2014			2015		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
RAM OFR	HOK	VL0010	35	106	0,33	50	144	0,35	43	134	0,32	62	157	0,39	153	210	0,73
		VL1218	206	254	0,81	193	237	0,82	187	235	0,80	219	263	0,83	276	323	0,85
		VL1824	149	238	0,63	102	128	0,79	198	296	0,67	186	273	0,68	177	274	0,65
		VL2440	143	165	0,87	124	136	0,91	151	185	0,82	154	200	0,77	130	158	0,82
	MGP	VL0010	71	115	0,61	103	150	0,69	105	125	0,84	65	93	0,70	107	178	0,60
		VL1824	243	251	0,97	234	246	0,95	186	196	0,95	167	177	0,94	193	214	0,90

### 8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

#### Frota MFL

Dos 34 segmentos da frota que operam na área FAO 27, 28 apresentam dados relativos à exploração dos stocks em risco e 32 apresentam indicadores de sustentabilidade biológica.

Relativamente ao indicador de capturas sustentáveis, apenas 4 segmentos da frota apresentam uma dependência económica relevante (> 40 %) de stocks considerados no cálculo deste indicador, conforme dados constantes do Anexos IX e IXa. Contudo, 2 destes segmentos (MGO – Other active gears) não exploram qualquer stock em risco.

Nos restantes 2 segmentos, a situação é a seguinte:

- DTS (arrasto de fundo, V2440) – explora 4 stocks em risco. No entanto, a dependência económica destes stocks é pouco significativa (< 10 %). Por outro lado, o indicador de capturas sustentáveis é < 1 pelo que se trata de um segmento que não coloca em causa a sustentabilidade dos recursos. Esta frota depende fundamentalmente da captura do carapau Sul, que está

a ser explorado de forma sustentável, abaixo do Fmsy, embora a sarda do Atlântico Nordeste seja também uma espécie importante nas descargas deste segmento;

- DFN (artes fixas – redes, V1824) – explora 2 stocks em risco, apresentando uma dependência económica significativa (30%) destes stocks, principalmente da pescada, que representa 27 % do valor do total das respectivas descargas.

Atendendo à importância da pesca do cerco (PS), importa analisar a situação dos respectivos segmentos. Verifica-se que todos se encontram numa situação de equilíbrio, embora o segmento V1824, tenha a sardinha, stock em risco, como uma espécie relevante na sua actividade.

Importa referir que o indicador de dependência económica (EDI) não inclui este stock dado não estarem definidos os seus pontos de referência.

De acordo com a avaliação do ICES de 2015, o stock ibérico de sardinha tem tido falhas no recrutamento, que tem sido reduzido, encontrando-se abaixo da média desde 2005. A mortalidade por pesca foi reduzida em 60 % entre 2011 e 2014, situando-se ao nível da mortalidade verificada no período 1990-2005.

### **Frota RAA**

No âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha para a subdivisão dos Açores, foi realizada uma avaliação do estado ambiental das populações de peixes e moluscos explorados comercialmente utilizando como indicadores o nível de pressão de pesca, a capacidade reprodutora e a estrutura populacional. Esta avaliação que teve como principal fonte de informação as campanhas de investigação e o programa de recolha de dados da pesca (PNRD) permitiu verificar que no geral e de acordo com os procedimentos analíticos utilizados todas as espécies apresentavam uma avaliação final de “bom estado ambiental” embora em alguns casos o grau de confiança atribuído seja médio ou baixo.

### Espécies demersais, de profundidade e grande profundidade

Da análise das descargas de espécies demersais, no período compreendido entre 2011 e 2015, verificamos que apesar de existir alguma variação interanual o volume de descargas manteve-se relativamente estável, apresentando um valor médio anual de 3.603 toneladas (Tabela I).

Tabela 13 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2015.

Tabela 13

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	3.268
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
<b>Média</b>	<b>3.603</b>

As capturas de espécies demersais incluem cerca de 60 espécies. As mais importantes no período em análise são o Goraz (*Pagellus bogaraveo*) com descargas anuais de 658 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 522 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 384 toneladas, a Abrótea (*Physis physis*) com 317 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 222 toneladas, o Cherne (*Polyprion americanus*) com 187 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 185 toneladas, os Alfonsins (*Beryx sp.*) com 177 toneladas, o Peixe-espada-preto (*Aphanopus sp.*) com 173 toneladas e a Raia (*Raja clavata*) com 132 toneladas. Este conjunto de espécies perfaz cerca de 82 % do total das capturas de espécies demersais na Região Autónoma dos Açores (RAA).

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação estatística e biológica no âmbito do Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD). Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, dadas as características e complexidade da pescaria de demersais na RAA, não tem sido possível concretizar a avaliação do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com as Diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca em virtude do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Política Comum das Pescas (PCP), e dado que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores de F e Fmsy, considera-se que o indicador não está disponível para este conjunto de espécies.

### Pequenos pelágicos

Da análise das descargas de pequenos pelágicos, no período compreendido entre 2011 e 2015, verificamos que existe uma elevada variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.190 toneladas (Tabela 14).

Tabela 14 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2015.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	1.395
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
<b>Média</b>	<b>1.190</b>

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 810 toneladas, a Cavala (*Scomber japonicus*) com 365 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 16 toneladas. Para o conjunto destas espécies é recolhida informação estatística e biológica no âmbito do PNRD. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, dada a complexidade da pescaria não tem sido possível concretizar a avaliação do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com as Diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca em virtude do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à PCP, e dado que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores F e Fmsy, considera-se que o indicador não está disponível para este conjunto de espécies.

### Tunídeos

Estes recursos são explorados fundamentalmente pela frota atuneira de salto-e-vara (incluída no segmento HOK-VL2440) que tradicionalmente inicia a safra na Região Autónoma da Madeira (RAM) e que ao longo da época se desloca para a RAA. No período 2011-2015 as descargas de atum representaram em média 6.296 toneladas (Tabela 18), correspondendo aproximadamente a 57% do total das descargas de pescado efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 15 – Descargas de tunídeos, efetuadas pela frota da RAA, no período compreendido entre 2011 e 2015 (descargas efetuadas na RAM e na RAA).

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	10.606
2012	7.951
2013	9.035
2014	6.303
2015	4.285
<b>Média</b>	<b>6.296</b>

Historicamente as capturas destas espécies apresentam flutuações significativas decorrentes de variações naturais da abundância e de alterações das rotas migratórias. Neste contexto, a redução das capturas verificadas nos últimos anos insere-se neste fenómeno de carácter cíclico, que mais recentemente, no início dos anos 2000, também condicionaram significativamente as capturas destas espécies na RAA (Figura 2).

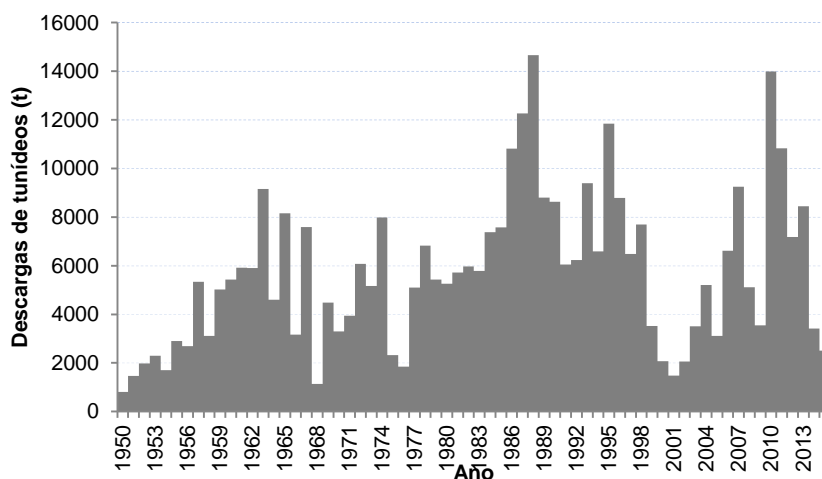


Figura 2 – Descargas de tunídeos na RAA no período compreendido entre 1950 e 2015.

No período compreendido entre 2000 e 2015, o Gaiado e o Atum-Patudo representaram 63% e 33% do total dos atuns capturados na RAA, respetivamente. Estas unidades populacionais são geridas a nível do Atlântico pela ICCAT e de acordo com as avaliações realizadas em 2015, o Atum-Patudo encontra-se numa situação de sobreexploração e o Gaiado não apresenta qualquer indicação de exploração acima dos limites de segurança biológica (Tabela 19).

Tabela 16 – Resumo da avaliação do estado de exploração dos mananciais de Atum-Patudo e Gaiado realizada pela ICCAT em 2015.

Tabela 16

Espécie	MSY	Capturas (t)	Biomassa relativa	Mortalidade por pesca
<b>Atum-Patudo</b>	78,824 t (67,725-85,009t)	2,585t	$B_{2014}/B_{MSY}: 0.67 (0.48-1.20)$	$F_{2014}/F_{MSY}: 1.28 (0.62-1.85)$
<b>Gaiado</b>	Provavelmente superior ao anterior (143.000-170.000t)	16,234t	$B_{2013}/B_{MSY}: >1$	$F_{2013}/F_{MSY}: <1$

### Frota RAM

Relativamente à frota da Região Autónoma da Madeira com atividade de pesca, na área CECAF 34, foram estimados indicadores biológicos respetivamente, o indicador de capturas sustentáveis (SHI - Sustainable Harvest Indicator) e indicador de unidades populacionais em risco (SAR – Stock at Risk Indicator).

Foram utilizadas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes da Comunicação da Comissão: COM(2014) 545 final. Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de  $F_{msy}$  e  $F_{act}$  publicados por instituições científicas internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos (patudo, albacora, voador e gaiado) em que foram utilizados valores fornecidos pela ICCAT.

Para algumas das restantes espécies, apesar de não existir avaliações realizadas pelos organismos científicos internacionais, existe informação quantitativa e qualitativa do estado do recurso, que tem por base informação biológica e estatística recolhida no âmbito de diversos programas de amostragem, designadamente no âmbito do Programa Nacional de Recolha de Dados de pesca, a qual permitiu, nalgumas espécies, obter os parâmetros biológicos requeridos.

Os resultados obtidos tendo como referência os anos 2011 a 2015 encontram-se resumidos na Tabela “Indicadores biológicos RAM” (tabela 17).

No que respeita às artes de anzol (HOK) foi efetuado o cálculo de SHI com a mediana de  $F_{msy}$  e  $F_{act}$  nos casos do atum patudo (*Thunnus obesus*), do voador (*Thunnus alalunga*), gaiado (*Katsuwonus pelamis*) e albacora, a partir da avaliação deste recurso, utilizando-se a informação mais recente disponibilizada pela ICCAT.

Na impossibilidade de obter estes valores para outras espécies com grande importância em termos de valor económico, nalguns segmentos em que os desembarques das espécies avaliadas são inferiores a 40% o indicador pode não ser representativo. Os casos em que isto acontece estão realçados a vermelho na tabela.

Relativamente a MGP que engloba sobretudo a pescaria de cerco da frota madeirense (pequenos pelágicos) e a apanha de moluscos (lapas), na ausência de avaliações efetuadas por instituições Internacionais das unidades populacionais exploradas por estes segmentos da frota, o indicador (SHI) é obtido a partir das avaliações efetuadas na D.R. Pescas da Madeira às populações de lapa branca (*Patella aspera*), lapa preta (*Patella candei*), cavala (*Scomber colias*) e chicharro (*Trachurus picturatus*). Foram utilizados valores aproximativos (*proxy*) a  $F_{msy}$  ( $F_{max}$  obtidos através do modelo de produção por recruta).

Contrariamente aos anos mais recentes (2011 a 2014) o ICS SHI é superior a 1 na maioria dos segmentos. Tal situação é originada fundamentalmente pela em consequência do elevado peso, na maioria dos segmentos **HOK**, das oportunidades de pesca geradas pela pesca de patudo, o qual foi considerado pela mais recente avaliação da ICCAT como estando em situação de sobrepesca no Atlântico,  $F_{2014}/F_{MSY} = 1.28$  (mediana, 0.62-1.85 para os percentis 10 e 90%).

O segmento **MGP VL1824** é dominado pelas três embarcações cercadores da região, capturando fundamentalmente cavala e chicharro. A avaliação mais recente destas duas espécies, considerando-se as unidades populacionais exploradas localmente, pelo modelo de produção por recruta indicam em ambos os casos limites acima de MSY ( $F_{2015}/F_{max} > 1$ ). O indicador SAR mostra que este segmento da frota se encontra dependente de dois *stocks* biologicamente vulneráveis.

Tabela 17

		Indicadores Biológicos (RAM)																
		ICS (Valor dos Desembarques)					ICS Data status	IUPR					Acompanhamento dos Desembarques					
		2011	2012	2013	2014	2015		2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015	
ARTEDCF	CLASSE_CFF																	
HOK	VL0010	0,85	0,90	0,89	0,95	1,27		0	0	0	0	1						
	VL1218	0,95	0,98	0,95	0,96	1,17		0	0	0	0	0						
	VL1824	0,94	0,97	0,95	0,96	1,17		0	0	0	0	1						
	VL2440	0,95	0,96	0,96	0,96	1,14		0	0	0	0	1						
MGP	VL0010	0,37	0,66	0,62	0,87	0,94		0	0	0	0	1						
	VL1824	0,73	0,73	0,81	0,77	2,24		0	0	0	0	2						

#### 8.4. Indicadores económicos

Portugal melhorou a metodologia aplicada aos parâmetros utilizados na análise económica das frotas, utilizando, para além dos dados dos inquéritos da recolha de dados, dados reais sobre o consumo de combustível e respectivos custos relativamente a um elevado número de embarcações da frota de pesca. Adicionalmente, a grande maioria dos custos foram parametrizados em função de variáveis que se consideraram relevantes para cada um deles, estabilizando e tornando o modelo económico significativamente mais fiável. No entanto, o modelo utilizado para a determinação dos custos de depreciação ainda não se encontra adequadamente calibrado para a realidade da frota portuguesa. Com efeito, tendo em conta a idade das embarcações portuguesas e comparando os dados com outros Estados-Membros, verifica-se que os custos previstos são demasiado elevados (em muitos casos, da mesma ordem de grandeza dos custos de combustível). A sobrevalorização destes custos afecta de forma negativa o desempenho económico dos segmentos de frota, aspecto que assume especial relevância nos segmentos de frota de arrasto e do cerco (que possuem embarcações de maior idade média com custos de construção / depreciação muito elevados). Assim, para o ano de 2015, os valores de depreciação foram revistos, prevendo-se que o modelo possa ser ainda aperfeiçoado em 2016.

Para a avaliação económica da frota nacional foram utilizados dois indicadores, a viabilidade económica a longo prazo e a curto prazo. Para avaliar o retorno do investimento (viabilidade a longo prazo) foi utilizado o ROFTA e, na avaliação a curto prazo, foi calculado o rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio (CR/BER), conforme se descreve:

- ROFTA (Rendibilidade dos ativos fixos tangíveis) = Lucro Líquido/valor dos ativos
- Rácio entre as receitas correntes (CR) e as receitas no ponto de equilíbrio (BER), sendo que o BER corresponde às receitas necessárias para cobrir os custos fixos sem que se verifiquem perdas nem lucros e as receitas correntes (CR) correspondem ao rendimento total de exploração do segmento da frota.

Conforme proposto nas diretrizes da Comissão (COM (2014) 545 final, de 2 de setembro) e tendo em vista uma avaliação sobre a rentabilidade obtida com o mesmo capital se este tivesse sido investido na melhor alternativa disponível, o ROFTA foi comparado com a taxa de juro de referência. A Comissão propôs a utilização da média das taxas de juro de longo prazo dos últimos cinco anos calculadas pelo Banco Central Europeu para cada Estado Membro como taxa de juro de referência. No entanto, devido à situação económica e financeira de Portugal, esta taxa revela-se muito elevada comparativamente às taxas dos restantes Estados Membros. Para uma maior equidade nesta vertente de análise, optou-se por utilizar como taxa de juro de referência as taxas indexadas aos Certificados de Aforro.

Os indicadores foram construídos através dos dados do Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD) relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2015 ainda não se encontram disponíveis, os indicadores económicos relativos ao ano em análise foram estimados a partir de uma projecção com base nos dados relativos a 2013 e 2014.

### Frota MFL

No que respeita à frota MFL, como se pode observar no Anexo X, numa avaliação a curto prazo (CR/BER), verifica-se que, dos trinta e quatro segmentos da frota analisados em 2015, cerca de 76,5% apresentam rácios superiores a 1, o que indicia uma boa viabilidade económica dos mesmos. Quando se avalia o ROFTA comparado com a taxa de juro de referência (Anexo Xa), observa-se que vinte e sete segmentos de frota (79,4%) apresentam valores positivos, e sete segmentos (20,6%) valores negativos. De uma forma geral, os rácios demonstram que, a curto prazo, existe uma boa viabilidade económica, verifica-se que, para a maioria dos segmentos, existe uma tendência de aumento da rentabilidade.

Na análise para o período 2010-2015, os segmentos com desempenho económico deficitário continuado são os segmentos das embarcações que operam com dragas (DRB) nas classes de comprimentos até aos 12m, o segmento das embarcações que operam com redes de emalhar e de tresmalho (DFN) nas classes de comprimento de 18 a 24m, o segmento do arrasto nas classes de comprimento de 18 a 40m e o segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK) com comprimento fora a fora de 24 a 40m. Verifica-se também a existência de debilidades ao nível económico noutros segmentos, mas a variabilidade observada pode ser resultante de outros fatores, tais como: apuramentos menos exatos dos rendimentos de anos anteriores; pescarias sazonais e exercício da atividade piscatória partilhada com outras atividades. No caso do segmento das embarcações que operam exclusivamente fora das águas da União Europeia, verifica-se alguma debilidade económica no segmento que integra as embarcações com palangre de superfície, situação que pode ter um agravamento a longo prazo, como consequência dos condicionalismos a que está sujeita esta frota, nomeadamente no que diz respeito às condições de captura de espécies associadas à pesca do espadarte.

No que respeita aos segmentos das embarcações que operam com artes de cerco, apesar de se tratar de uma frota, habitualmente com uma boa performance económica, observa-se que tem vindo a sofrer perda de rendimento em resultado das fortes restrições à captura da sardinha, principal espécie capturada por esta frota. Nestes termos considera necessário prever a adoção de medidas dirigidas ao reajustamento da capacidade desta frota.

O Anexo Xb sintetiza a informação apresentada nos anexos X e Xa.

### Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verificamos que, em geral todos os segmentos de frota da RAA apresentam indicadores de desempenho económico positivos ou uma evolução positiva ao longo do período em análise.

O único segmento que apresenta um desempenho económico menos robusto é o segmento das embarcações com comprimento fora-a-fora entre 24 e 40 metros, que operam com aparelhos de linhas e anzóis (N=27). Este segmento é dominado pelas embarcações que se dedicam exclusivamente à captura de tunídeos com arte de salto-e-vara (81%) e que registaram uma redução das capturas nos últimos anos do período em análise. Tal como mencionado anteriormente, as flutuações das capturas de tunídeos são fenómenos cíclicos que afetam significativamente o desempenho económico das frotas que os exploram.

Tabela 18

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
			ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER
RAA	DFN	VL0010	0,64	3,90	0,39	2,76	0,28	2,14	0,25	2,20	0,16	1,77	0,23	2,05	0,46	3,53	0,33	2,54
		VL0010	0,28	2,35	0,17	1,85	0,23	2,03	0,17	1,78	0,16	1,79	0,17	1,78	0,23	2,17	0,20	1,96
	HOK	VL1012	0,21	2,09	0,10	1,53	0,17	1,78	0,08	1,38	0,14	1,67	0,14	1,66	0,24	2,22	0,15	1,74
		VL1218	0,27	2,00	0,13	1,53	0,14	1,56	0,15	1,71	0,20	1,91	0,14	1,61	0,16	1,55	0,17	1,69
		VL2440	-0,04	0,84	0,00	0,99	0,14	1,68	0,06	1,30	0,01	1,04	-0,10	0,59	-0,01	0,97	0,01	1,03
	PGP	VL0010	0,28	2,08	0,15	1,62	0,07	1,31	0,18	1,79	-0,12	0,51	0,03	1,15	0,01	1,08	0,10	1,42
	PS	VL0010	0,27	2,30	0,12	1,60	0,17	1,71	-0,03	0,86	0,01	1,08	-0,13	0,38	0,36	5,75	0,11	1,57
		VL1012	0,34	2,58	0,14	1,64	0,39	2,83	0,05	1,27	0,17	1,93	0,02	1,09	0,39	2,96	0,20	2,02



## Frota RAM

Para o ano de 2015, e atendendo ao facto não estarem ainda disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos melhores três anos para cada um dos segmentos de frota. Pese embora estarmos na presença de dados estimados, provisórios, este ano apresenta resultados melhores comparativamente ao ano de 2014.

Os outros segmentos apresentam indicadores positivos, sublinhando-se no entanto, o HOK VL1824 que apresenta valores não satisfatórios nas últimas séries de anos, mais em consequência da heterogeneidade da sua composição enquanto segmento, do que devido à atividade económica.

Tabela 19

Fishin Thec	Vessel Length	RACIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
HOK	VL0010	2,54	1,37	2,80	1,46	3,55
	VL1218	3,42	2,36	3,67	3,32	3,91
	VL1824	0,55	0,77	1,57	0,57	0,88
	VL2440	1,21	1,32	0,83	1,08	1,25
MGP	VL0010	4,89	7,91	6,10	3,76	6,27
	VL1824	1,12	0,33	1,11	1,38	1,30

Tabela 20

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA				
		2011	2012	2013	2014	2015
HOK	VL0010	0,31	0,08	0,40	0,11	0,63
	VL1218	0,60	0,40	0,59	0,39	0,69
	VL1824	- 0,10	- 0,05	0,15	- 0,11	- 0,01
	VL2440	0,04	0,06	- 0,04	0,01	0,04
MGP	VL0010	0,92	1,80	1,88	0,54	3,65
	VL1824	0,03	- 0,17	0,02	0,05	0,03

## 9. Planos de Ação

A análise dos indicadores de equilíbrio conjugada com informação complementar, nomeadamente a que respeita à situação de alguns recursos biológicos mais significativos do segmento, conduziu à decisão de elaborar planos de ação destinados às embarcações registadas na frota do Continente que operam com artes de cerco, redes, dragas, arrasto e anzóis. O Plano de Ação prevê a possibilidade de ajustamento da capacidade dos segmentos de frota anteriormente referidos através de medidas de imobilização definitiva de embarcações. (Anexo XI).