

**RELATÓRIO ANUAL
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2019****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 de frota que a capacidade da frota portuguesa se encontra em equilíbrio com as oportunidades de pesca. Em alguns segmentos onde se observou a existência de alguma vulnerabilidade, foram tomadas medidas de gestão destinadas a limitar a atividade das embarcações, procedendo-se assim a uma maior adequação da capacidade da frota aos recursos disponíveis.

O segmento do cerco, poderá afirmar-se, que foi o mais vulnerável face às limitações de captura impostas para a sardinha a Portugal e Espanha no quadro do Plano de Recuperação e Gestão 2018-2023, apresentado à Comissão Europeia, após sucessivos pareceres do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES) que apontavam para o mau estado do *stock*, ainda que tal não fosse reconhecido pelos profissionais do sector. Contudo, o modelo de gestão e de acompanhamento adotado para esta pescaria, que envolve a administração, o sector e a comunidade científica, revelou-se proveitoso na aplicação das fortes restrições à captura de sardinha, permitindo manter um equilíbrio socioeconómico sustentável nas principais comunidades piscatórias dependentes desta espécie.

❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2019, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 768 embarcações com uma arqueação bruta total de 87 290 GT e uma potência propulsora total de 345 420 kW.

❖ *Caracterização dos segmentos mais importantes*

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto, em termos de pescado fresco e refrigerado capturaram cerca de 48% e 13% respetivamente do volume total de capturas de pescado fresco e refrigerado. A cavala, a sardinha e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 88,3% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 56,4% (37.483 toneladas) como a espécie mais representativa do cerco. No segmento do arrasto, o carapau, a cavala e o verdinho foram as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado e representaram 68,7% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 47,1% (8 365 toneladas). O segmento da frota polivalente cujas principais espécies capturadas são os atuns e similares, a cavala, o polvo e o peixe-espada-preto descarregou cerca de 39% (53.745 toneladas) do total de capturas de pescado fresco e refrigerado.

❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2019*

Em 2019, entraram na frota de pesca nacional 64 embarcações (totalizando 6 376 GT e 11 079 kW) e saíram 140 (totalizando 3 640 GT e 8 226 kW). Os movimentos de entrada e saída da frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP), os quais na sua maioria configuraram situações de renovação da frota de pesca.

❖ *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), tem-se continuado a verificar alterações positivas nos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2019/124, de 30 de Janeiro, com as respetivas atualizações. Realça-se que em 2019 as oportunidades de pesca das espécies sujeitas a TAC aumentaram 29% relativamente a 2018, verificando-se aumentos na quota do carapau, areeiro, goraz, raias, tamboril e lagostim. Os aumentos das oportunidades de pesca traduzem o bom estado dos *stocks* a que não será alheia a gestão responsável que tem vindo a ser seguida pela administração nacional. Para além disso, também tem sido frequente a revisão de metodologias de avaliação, com consequências diretas na perceção do estado dos recursos e impacto nas oportunidades de pesca, em função do trabalho desenvolvido pelas instituições científicas, nomeadamente as representadas no Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES).

O biqueirão embora menos abundante que em 2018, ainda se encontrava a níveis muito elevados na costa ocidental, pelo que houve necessidade de reforçar a quota através de trocas com Espanha para responder à abundância desta espécie.

No que respeita á sardinha, já no final de 2019, o parecer do CIEM veio reconhecer a melhoria do estado do recurso, e admitia que esta espécie estava a ser gerida de acordo com um regra de exploração precaucionaria face à situação de baixa produtividade. Mas na verdade, em 2019, as oportunidades de pesca mantiveram-se a níveis muito reduzidos, face aos níveis históricos de exploração, e continuaram a ser implementadas medidas de gestão restritivas, baseadas na sua maioria em compromissos entre o sector e a administração, de limitação das quantidades diárias e possibilidades de fecho da pesca em tempo real.

Importa acrescentar que a Comissão deixou de fixar TAC para as unidades populacionais exploradas em águas europeias abrangidas pela CEEAF, delegando nos Estados Membros (EM) com oportunidades nessas águas, a determinação dos níveis de exploração a solicitar, com base em pareceres científicos das instituições nacionais ou do CIEM.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2019, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo têm-se mantido relativamente estáveis, não tendo ocorrido, em 2019, alterações significativas das possibilidades de pesca disponíveis para a frota portuguesa. Contudo, e no que toca aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, as alterações mais significativas foram respeitantes à atividade exercida no contexto da:

- NAFO - onde se verificou uma diminuição na ordem dos 51% da quota de bacalhau da 3M e uma subida de 2% da quota de palmeta. Espécies como o cantarilho, a abrótea e a raia mantiveram as mesmas quotas face ao ano anterior, contudo há a salientar a abertura da pesca do camarão, que se encontrava em moratória desde o ano de 2010. Apesar da manutenção de um sistema de gestão baseado no esforço de pesca, em vez de TAC, Portugal poderá pescar esta espécie durante 17 dias;
- NEAFC - onde na reunião anual, realizada em novembro de 2019, foram adotadas medidas de gestão para 2020 e, no que respeita a Portugal, um TAC de cantarilho, no mar de Irminger, de 5.500 toneladas;
- ICCAT - há a destacar a adoção de uma nova Recomendação que irá nortear a gestão dos atuns nomeadamente a dos tropicais. Este novo modelo de gestão introduzirá, a partir de 2020, alterações significativas ao quadro regulatório anterior, com implicações ao nível do TAC global e, sobretudo, na quota da União Europeia, com uma descida das possibilidades de pesca da União de 21%, havendo a sinalizar o aumento, para o segmento do palangre, da cobertura da atividade por observador científico, tendo passado de 5% para 10%. Para a tintureira, além de estabelecido um limite de capturas foi o referido TAC repartido entre as Partes, tendo Portugal ficado com uma quota de 5.363 toneladas. Em todos os demais stocks relevantes para Portugal manter-se-á, numa forma geral, o status quo em matéria de possibilidades de pesca e de condições de atividade.

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

Em 2019 vigoraram os seguintes planos de recuperação/ajustamento do esforço de pesca ou regimes de controlo de capacidade:

Plano Plurianual das Águas Ocidentais

Com vista à organização da gestão específica dos recursos economicamente mais relevantes em águas europeias, especificamente para otimização do potencial produtivo de um conjunto alargado de recursos geridos a RMS (MSY), foi publicado pela Comissão Europeia o Plano de Gestão das Águas Ocidentais (Regulamento (U.E) 2019/472 de 19 Março), que anulou alguns planos de recuperação subsistentes, apesar de tecnicamente ultrapassados.

Regime de controlo da capacidade de pesca que compreende uma gestão do licenciamento baseada no objetivo de adequação da capacidade de pesca às oportunidades existentes anualmente, tendo por princípio a redução das autorizações de pesca relativas às artes de maior impacto ambiental, nomeadamente as artes do tipo arrastantes.

Plano Plurianual para a Conservação e Gestão dos Atuns Tropicais - Atum albacora (Yellowfin) *Thunnus albacares*, Atum patudo (Bigeye) *Thunnus obesus* e Gaiado/Bonito (Skipjack) *Katsuwonus pelamis*, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de mortalidade por pesca de atum tropical, em particular o patudo e o albacora, será implementado este plano provisório para 2020 e 2021, enquanto a Comissão obtém pareceres científicos adicionais para adotar uma estratégia a longo prazo.

Plano de Recuperação e de Gestão da Pesca da Sardinha (2018-2023), em execução desde 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, o qual define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (ICES

Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de Julho de 2017), que determinou que o anterior não era precaucionário. Tratando-se de um Plano que procura dinamizar a informação científica mais atual, é operacionalizado através da publicação de Despachos frequentes com ajustamentos ao esforço e à sua implementação.

Plano de Gestão da Enguia Europeia, em execução desde 2009, com medidas de controlo do esforço e limitações de capturas de juvenis (meixão) e adultos (enguia prateada), restrição da pesca lúdica, e época de defeso. Em 2018 entrou em vigor um novo plano de reporte periódico e alargamento da época de defeso a todos os países da UE (/ * COM/2012/0413 final - 2012/0201 (COD) */ e (EU) 2018/120, de 23 de Janeiro).

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

O regime de entradas e saídas da frota é efetuado de acordo com o estabelecido no nº 5 e nº 6 do artigo 22º e no nº 1 do artº 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013 relativo à Política Comum das Pescas (PCP), sendo apenas autorizadas entradas ou reentradas de embarcações, mediante a saída da frota de pesca de capacidade igual ou superior em arqueação bruta (GT) e potência propulsora (kW).

Em 2019, Portugal cumpriu os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos pelo Anexo II do Regulamento da PCP, quer para a frota registada no Continente (MFL) quer para as frotas registadas nas Regiões ultraperiféricas.

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

Em 2019, 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 capturas de espécies consideradas mais vulneráveis ou a níveis de exploração menos sustentáveis, ou para determinadas bacias hidrográficas, ou ainda no âmbito do estabelecimento de reservas marinhas de biodiversidade. Manteve-se igualmente o condicionamento na atribuição de novas licenças para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e favorecer a manutenção dos equilíbrios existentes. Outra medida que tem sido utilizada na gestão da frota é o abate de embarcações com transferência das respetivas artes para outras embarcações que se mantêm ativas, proporcionando uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca.

❖ **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, do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES).

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

(Balance between capacity and fisheries opportunities)

Em 2019, deu-se continuidade à execução de uma política de exploração sustentável dos recursos procurando conciliar-se esta vertente com uma gestão equilibrada da capacidade da frota de pesca nacional. Paralelamente, têm vindo a ser adotadas medidas destinadas a melhorar as condições de segurança e habitabilidade das embarcações, proporcionando às tripulações maior segurança e melhores condições de trabalho no exercício da atividade, mas a nível global insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca.

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 atividade, verifica-se que não existem segmentos de frota estruturalmente em desequilíbrio. O segmento do cerco é o mais significativo da frota costeira no que diz respeito ao volume de descargas sendo também o principal responsável pela captura de sardinha. Apesar das limitações aplicáveis à sardinha, a abundância de biqueirão, apesar de inferior a 2018, e as trocas efetuadas com Espanha relativamente a esta espécie, permitiram que o desempenho económico do segmento do cerco se mantenha globalmente positivo. No que respeita aos indicadores biológicos, a generalidade dos segmentos encontra-se numa situação de equilíbrio biológico. Contudo alguns problemas subsistiram no que respeita à sardinha face às avaliações do CIEM.

3. DESCRIÇÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS

Descrição da frota (*Description on fleets*)

Em 31 de dezembro de 2019, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 768 embarcações, com uma arqueação bruta total de 87 290 GT e uma potência propulsora total de 345 420 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 91% 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 cerca de 14% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 35 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 24 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) e 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 2019, 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 e em águas internacionais da CECAF. 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, sendo capturadas essencialmente por palangre fundeado, linhas de mão, armadilhas e utensílios de apanha no caso dos moluscos (lapas).

A frota pesqueira da Região Autónoma dos Açores (RAA) é uma frota artesanal constituída maioritariamente por embarcações com comprimentos inferiores a nove metros, que apesar de apresentarem uma diminuição ao longo do tempo ainda representam, em 2019, cerca de 63% da totalidade da frota pesqueira da RAA (Figura 1).

Na RAA, a frota de pesca é dominada pelas embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis e que representam 85% do total da frota ativa da Região (Figura 2). As restantes embarcações desenvolvem essencialmente a sua atividade utilizando redes de emalhar, redes de cerco e sacadas destinadas à captura de pequenos pelágicos.

Figura 1 – Composição da frota da RAA por classes de comprimento

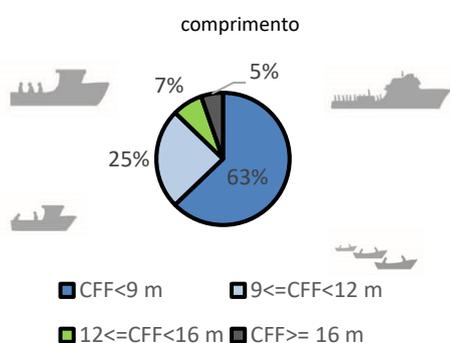
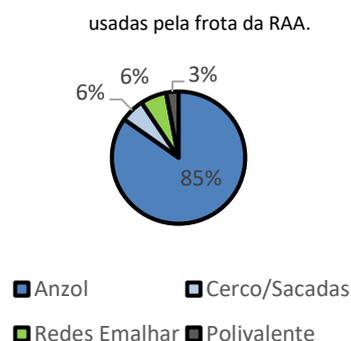


Figura 2 – Composição relativa dos grupos de artes de pesca mais usadas pela frota da RAA.



Importa salientar que relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2019, e no que respeita à atividade ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), há apenas a sinalizar a atividade desenvolvida pela frota nacional a operar ao abrigo dos APPS UE/Marrocos, com uma autorização de pesca emitida na categoria 4 do referido acordo.

Relativamente a estes Acordos de Pesca, destaca-se a celebração de novos APPS da UE com Marrocos, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe, Senegal e à aplicação provisória do acordo sob a forma de troca de cartas com a República Islâmica da Mauritânia.

Portugal como estado membro da UE, beneficia de oportunidades de pesca nos seguintes APPS que se encontram em vigor: Marrocos, Guiné-Bissau, Cabo Verde, Senegal, São Tomé e Príncipe e Mauritânia.

No que respeita ao Acordo de Pesca UE/Noruega, incluindo as águas em torno do Svalbard, a frota portuguesa manteve o padrão de atividade que tem vindo a registar nos últimos anos, mantendo a presença regular de duas unidades de pesca, envolvidas, primariamente, na pesca do bacalhau.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2019, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, tal é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC), que contou com a presença de três navios de pavilhão nacional envolvidos na captura de tunídeos e similares, da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (GFCM), com um navio a operar com armadilhas para a captura de camarão e na Comissão Interamericana do Atum Tropical (IATTC), com quatro unidades de pesca envolvidas na captura de tunídeos e similares.

Deve ser realçado que a frota atuneira nacional a operar em pesqueiros externos opera, exclusivamente, com palangre de superfície e as respetivas capturas são compostas, sobretudo, por espadarte e outros grandes migradores.

Evolução da frota (*Development in fleets*)

Mantém-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 2019 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 5,54% do número de embarcações, de 13,99% em termos da capacidade em arqueação bruta e 5,68% da capacidade em potência propulsora (Tabela 1). Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2015-2019), por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de cerca de 6 % do número de embarcações licenciadas, correspondente a um aumento de 1% da arqueação bruta (GT) e a uma estabilização dos valores da potência propulsora (kW).

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2019			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	6 996	85 453	294 683	6 612	74 217	277 464	-384	-11 236	-17 219	-5,81	-15,14	-6,21
RAA	764	10 112	54 124	739	9 310	52 370	-25	-802	-1 754	-3,38	-8,61	-3,35
RAM	438	3 938	16 222	417	3 763	15 586	-21	-175	-636	-5,04	-4,64	-4,08
TOTAL PORTUGAL	8 198	99 503	365 029	7 768	87 290	345 420	-343	-15 067	-23 799	-5,54	-13,99	-5,68

Evolução em 2019 - Entradas e Saídas

Em 2019, entraram na frota de pesca nacional 64 embarcações, totalizando uma capacidade de 6 376 GT e 11 079 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (89%). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 57,8% respeitam a novas construções (CST), 34,4%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA)

e 7,8% a unidades importadas de outros Estados Membros (IMP). Os valores observados traduzem o esforço do armamento em renovar a frota de pesca, por novas unidades.

ENTRADAS POR SEGMENTO DE FROTA

Tabela 2

SEGMENT O/REGIÃO	DFN	DRB	DTS	HOK	MGO	PGP	PMP	PS	TOTAL
MFL	13	2	6	3	1	29	1	2	57
RAA	0	0	0	0	0	0	5	0	5
RAM	0	0	0	2	0	0	0	0	2
TOTAL	13	2	6	5	1	29	6	2	64

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA			TOTAL
	CHA	CST	IMP	
MFL	18	34	5	57
RAA	2	3	0	5
RAM	2	0	0	2
TOTAL	22	37	5	64

Durante o ano de 2019, saíram da frota de pesca nacional 140 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 3 640 GT e em potência propulsora de 8 226 kW. Na Tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota e a Tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 64% ocorreu por demolição (DES), 34% por registo noutra atividade que não a pesca (RET) e 1% foi abatida para registo noutro país (EXP).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENT O/ REGIÃO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	MGO	PGP	PMP	PS	INATIVA	TOTAL
MFL	6	2	2	4	5	2	19	0	1	77	118
RAA	0	0	0	0	5	0	0	10	0	1	16
RAM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
TOTAL	6	2	2	4	10	2	19	10	1	84	140

SAIDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIAO	TIPO DE SAIDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	72	1	44	117
RAA	13	1	3	17
RAM	5	0	1	6
TOTAL	90	2	48	140

Na Tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2019 ao nível das entradas, das saídas e das alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução quer na frota do Continente quer nas frotas das Regiões ultraperiféricas.

Tabela 6

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2019	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
CAPACIDADE DA FROTA EM 01/01/2019	7844	84412	341234	6672	70564	271597	751	10055	53968	421	3794	15669
ENTRADAS EM 2019	64	6376	11079	57	6349	10773	5	23	225	2	5	82
MOD EM 2019	0	142	1333	0	119	1356	0	23	-66	0	0	42
SAÍDAS EM 2019	140	3640	8226	117	2815	6263	17	790	1756	6	35	207
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2019	7768	87290	345420	6612	74217	277464	739	9310	52370	417	3763	15586
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	76	-2878	-4186	60	-3653	-5867	12	745	1598	4	30	83
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-0,98	3,30	1,21	-0,91	4,92	2,11	-1,62	-8,00	-3,05	-0,96	-0,80	-0,53

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 2019 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

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

Tabela 7

Em vigor em 2019 ou estabelecidos em 2019	Destinatários	Objetivos
Regime de controlo da capacidade de pesca	Embarcações licenciadas para um número alargado de artes de pesca	Limitação da capacidade de pesca através do número de licenças.
Plano de Recuperação do Atum rabilho	Armações Embarcações licenciadas para palangre de superfície ou salto e vara (capturas acessórias)	Com a duração de 15 anos, entre 2007 e 2022, com o objetivo de alcançar um nível de biomassa consistente com o rendimento máximo sustentável (B _{MSY}) com, pelo menos, 60% de probabilidade.
Plano de Recuperação e Gestão da Sardinha Ibérica (2018-2023)	Todas as capturas de sardinha, em particular para as embarcações licenciadas com a arte de cerco e xávega	Limitação das capturas para recuperação da Biomassa desovante a um ritmo mínimo de 10%/ano.
Plano de Gestão da Enguia Europeia (em execução desde 2009)	Todas as embarcações/pescadores da pesca comercial e lúdica (a pesca lúdica à enguia foi interdita)	Recuperar a biomassa da enguia prateada para valores prístinos.
Plano de implementação do salmão do Atlântico Norte	Embarcações licenciadas para operar nas zonas entre o Rio Lima e o Rio Minho até à fronteira com a Galiza	Em vigor desde 2007 com o objetivo de gerir as pescarias de salmonídeos. Participar nas ações da NASCO.
Plano plurianual das águas ocidentais	Todas as embarcações a operar nos mares territoriais da Holanda, Bélgica, França, Espanha e Portugal, dentro das zonas 8b, 8c, 9a e 10 do CIEM.	Fazer a gestão conjunta de determinados stocks de maior relevância em toda a área, equilibrando os respetivos intervalos de Rendimentos Máximos Sustentáveis, para que possam ser compatibilizados os diversos níveis ótimos de exploração.

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

Plano de Recuperação da Pesca da Sardinha

Em 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, foi implementado um Plano que define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (ICES Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de Julho de 2017), que determinou que o anterior não era precaucionário. Desde a criação do novo Plano, tem sido ajustado o esforço através da publicação de vários normativos legais, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade, adaptando a atuação dos pescadores ao nível de exploração e à ocorrência de juvenis.

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

O Plano Plurianual de Gestão foi publicado no início de 2019, fazendo cair o Plano de Recuperação da Pescada e Lagostim.

Plano de Recuperação do Atum rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo

Para permitir a reconstituição desta unidade populacional, durante a Reunião Anual de 2006 a ICCAT adotou, a título provisório, um Plano de Recuperação para um período de 15 anos. Em consequência das disposições relacionadas com a limitação de capacidade, e atenta a ausência de histórico de atividade, por parte da frota nacional durante o período de referência, no plano interno a pesca dirigida ao rabilho ficou limitada às armações de pesca.

Em 2018 foi adotada a Recomendação 18-02, a qual adota um «Plano de Gestão Plurianual» para este stock, consequência direta da recuperação operada ao nível de biomassa de *Thunnus thynnus*. Esta recomendação entrou em vigor no dia 21 de junho de 2019.

As disposições adotadas no contexto da ICCAT têm vindo a ser refletidas no ordenamento jurídico na União - através do Regulamento 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016 - resultando na revogação do Regulamento (CE) n.º 302/2009, do Conselho.

Esforço de Pesca global nas Águas Ocidentais Sul

O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de novembro de 2003, encontra-se descrito na Tabela 8, verificando-se que entre 2010 e 2019, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 36%.



5. REGIME DE ENTRADAS E SAÍDAS E LIMITES MÁXIMOS DE CAPACIDADE (*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 das Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e da Madeira (RAM) geridas de acordo com a segmentação estabelecida no Anexo II do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, para as frotas ultraperiféricas de Portugal. Em 2019, Portugal cumpriu as normas aplicáveis ao regime de entradas e saídas e respeitou os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos para a frota do Continente e para as frotas das regiões ultraperiféricas.

Na Tabela 9 pode observar-se, por região, as capacidades em arqueação e potência propulsora da frota de pesca nacional a 01 de janeiro de 2014 e a 31 de dezembro de 2019, de acordo com o estabelecido nos artigos 22º e 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

Tabela 9

CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DOS LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA CONFORME O ESTABELECIDO NOS N.ºS 6 E 7 DO ARTIGO N.º 22 DO REGULAMENTO (UE) N.º 1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	MFL		RAM						RAA				TOTAL PT	
			Espécies demersais CFF <12m (4K6)		Espécies demersais e pelágicas CFF >12m (4K7)		Espécies pelágicas - Redes envoltentes arrastantes CFF >12m (4K8)		Espécies demersais CFF <12m (4K9)		Espécies demersais e pelágicas CFF >12m (4KA)			
	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW
LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA DEFINIDOS NO ANEXO II DO REGULAMENTO (UE) N.º 1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	94 054	313 468	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 617	29 870	12 979	25 721	114 549	386 539
CAPACIDADE EM 01.01.2014	85 452	294 721	471	3 871	3 333	11 581	136	777	2 267	29 549	7 845	24 578	99 503	365 078
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	1 946	4 319	0	0	0	0	0	0	21	478	0	0	1 966	4 797
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2019	92 108	309 149	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 596	29 392	12 979	25 721	112 583	381 742
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2019	74 217	277 464	437	3 505	3 191	11 304	136	777	2 283	28 928	7 027	23 442	87 290	345 420
SALDO	17 892	31 685	167	464	923	1 430	45	0	313	464	5 952	2 279	25 292	36 322

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;
- Criação de um sistema de licenciamento digital, que permite o cruzamento das autorizações de pesca com as épocas de defeso, e ainda a gestão dos certificados de navegabilidade, ativando e inativando as licenças conforme se revele necessário. O sistema permite ainda o controlo das especificidades de cada licença por parte dos elementos de fiscalização e controlo, através de um sítio internet dedicado (<https://www.portugueseflagcontrol.pt/>);
- 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;
- Funcionamento do Centro de Controlo e Vigilância 24 /24 horas durante os 7 dias da semana, permitindo uma monitorização e acompanhamento permanente da atividade da frota;
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de sub-declaração.

Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, por impossibilidade em identificar uma espécie alvo ou a utilização de determinada arte em determinada operação de pesca;
- 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*)

Desde há vários anos que se têm mantido limitações de licenciamento relativamente à utilização de determinadas artes para a captura de espécies consideradas mais vulneráveis ou a níveis de exploração menos sustentáveis, ou para determinadas bacias hidrográficas, ou ainda no âmbito do estabelecimento de reservas marinhas de biodiversidade. Por outro lado, procurando evitar o desperdício de recursos que poderiam ser explorados de forma sustentável, a administração permite que em situações específicas, a transferências de artes entre embarcações possa ocorrer. Nos casos em que a viabilidade da atividade está em causa, a transferência com abate das embarcações que perdem as artes proporciona às embarcações que se mantêm ativas uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca. A atribuição de novas licenças de pesca para o uso de certas artes está condicionada para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e favorecer a manutenção dos equilíbrios existentes.

Sublinha-se a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de certas pescarias. É de referir ainda a criação de um Comité de Cogestão do percebe da Berlenga, que tem obtido resultados extremamente encorajadores, apesar do carácter informal com que presentemente ainda exerce as competências determinadas por consenso da totalidade dos apanhadores licenciados.

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 - Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 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 feitas avaliações periódicas com base nos dados registados no ficheiro da UE (Fleet Register).

Controlo e inspeção da atividade da pesca

O controlo da atividade da pesca estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, e cuja implementação decorre do Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011 da Comissão, de 8 de abril de 2011, na redação atual, é efetuado através da verificação do cumprimento das medidas técnicas adotadas e de acordo com rotinas e automatismos de monitorização e de cruzamento de informação proveniente de fontes diversas, sendo para o presente efeito, de destacar a informação proveniente do diário de pesca eletrónico e do sistema de monitorização contínua por satélite, vulgo VMS, através do qual se obtém 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 o seguimento detalhado 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. Em 2018, iniciou-se a fase de testes, a embarcações do novo sistema do DPE, bem como das ferramentas tecnológicas que sustentam este sistema. Embora ainda não iniciada a instalação massiva, fixou-se já uma versão final em 2019 para o DPE+.

O controlo e inspeção da pesca e das atividades conexas no âmbito da Política Comum das Pescas, bem como o combate à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca 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 Direção Regional de Pescas da Madeira, 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 âmbito da fiscalização, foram estabelecidos como principais objetivos em 2019, ações com especial incidência às espécies sujeitas a TAC e a planos de recuperação, tendo-se fixado como prioritárias, inspeções dirigidas às embarcações que operassem nas ORGP NAFO e NEAFC. Desta forma, foram abrangidas 1954 embarcações, correspondentes a 6036 ações de fiscalização. Deste universo, foram identificadas como presumíveis infratores, 372 embarcações, o que corresponde a 19%. Importa ainda referir o nível de inspeção que incidiu sobre as embarcações que integram os objetivos acima referidos, designadamente fiscalizações às embarcações de capturas e desembarques de pelágicos 72% e de 81% para as embarcações abrangidas com quota de sarda. No que respeita às embarcações com autorização para a NAFO e que descarregaram em Portugal, foram inspecionadas 56% e quanto às embarcações com autorização para pescar na NEAFC, foram igualmente inspecionadas 56%.

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.

O 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*)

Em 2019, decorrentes do estabelecimento de medidas de gestão da atividade da pesca e medidas técnicas, foram adotadas seguintes as alterações de procedimentos administrativos que configuram implicações na gestão da frota de pesca:

- A definição de medidas de gestão para a sardinha e biqueirão, através das Portarias: 1) Portaria n.º 2/2019, de 2019-01-02, que altera o Regulamento do Regime de Apoio à Cessação Temporária das Atividades de Pesca com Recurso a Artes de Cerco, aprovado pela Portaria n.º 290/2018, de 26 de outubro; 2) Portaria n.º 6-B/2019, de 2019-01-04, que estabelece as limitações à captura e descarga de biqueirão (*Engraulis encrasicolus*) na subzona 9 do Conselho Internacional de Exploração do Mar com o objetivo de gerir a quota disponível de biqueirão em 2019; 3) Portaria n.º 37/2019, de 2019-01-28, que estabelece, para o ano de 2019, um regime excecional para a captura de espécies acessórias nas pescarias de cerco, relativamente ao previsto no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de Pesca por Arte de Cerco, aprovado pela Portaria n.º 1102-G/2000, de 22 de novembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.os 346/2002, de 2 de abril, e 397/2007, de 4 de abril; 4) Portaria n.º 394/2019, de 2019-11-11, que estabelece o Regulamento do Regime de Apoio à Cessação Temporária das Atividades de Pesca com Recurso a Artes de Cerco;
- A definição de medidas de gestão para a sardinha e biqueirão, através de Despachos da Secretaria de Estado das Pescas: 1) Despacho n.º 4859-A/2019, de 2019-05-14, que Mantém a interdição estabelecida no Despacho n.º 9193-B/2018, de 28 de setembro, determinando a reabertura da pesca da sardinha a partir das 00:00 horas do dia 3 de junho; 2) Despacho n.º 6683-A/2019, de 2019-07-25, que mantém em vigor as medidas estabelecidas no Despacho n.º 4859-A/2019 publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 92, de 14 de maio de 2019 e além de não ser autorizada a pesca ao fim de semana e dias de feriado nacional, interdita a pesca da sardinha às quartas-feiras; 3) Despacho n.º 7712-A/2019, de 2019-08-30, que Estabelece um limite de capturas de sardinha para o período que se iniciou em 1 de agosto; 4) Despacho n.º 9004-A/2019, de 2019-10-08, que Interdita a captura, manutenção a bordo e descarga de sardinha (*Sardina pilchardus*), com qualquer arte de pesca, na zona 9 definida pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar, a partir das 12:00 horas do dia 12 de outubro; 5) Despacho n.º 10003-A/2019, de 2019-11-04, que Encerra a pesca e interdita a captura, manutenção a bordo e descarga de biqueirão (*Engraulis encrasicolus*) na subzona 9 do Conselho Internacional de Exploração do Mar, por qualquer embarcação, até às 00:00 horas de 1 de abril de 2020; 6) Despacho n.º 10215-A/2019, de 2019-11-11, que Revoga o n.º 2 do Despacho n.º 9004-A/2019, do Secretário de Estado das Pescas, de 8 de outubro de 2019, publicado na 2.ª série do Diário da República de 8 de outubro de 2019;
- A definição de medidas de gestão para a sardinha e biqueirão, através de Despachos do Diretor-Geral da DGRM: 1) Despacho n.º 12/DG/2019, que regula a pesca do biqueirão, de 26 de fevereiro de 2019; 2) Despacho n.º 27/DG/2019, que regula a pesca da sardinha, de 6 de junho de 2019; 3) Despacho n.º 29/DG/2019, que regula a pesca da sardinha, de 4 de julho de 2019; 4) Despacho n.º 37/DG/2019, que regula a pesca da sardinha, de 13 de setembro de 2019;
- 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 (embarcações autorizadas a operar com arrasto, com malhagem 65-69 mm e/ou 70 mm, na zona 8c do CIEM, ao abrigo do Acordo Luso-Espanhol), através do 15/DG/2019 do Diretor-Geral da DGRM;
- A atribuição de quotas individuais de espadarte pela Portaria n.º 271-A/2018, de 1 de outubro, o Despacho n.º 25/DG/2019, de 27 de maio e o Despacho n.º 41/DG/2019, de 7 de outubro, com base na definição do modelo de gestão, que inclui a repartição por quotas, para a pesca de espadarte com palangre de superfície no Oceano Atlântico e no Mar Mediterrâneo;
- A interdição de pescar com a arte de ganchorra, por motivos biológicos, na Zona Ocidental Norte: a norte do paralelo que passa pelo limite norte da Capitania de Aveiro (40° 56.0 N), de 16 de junho a 15 de julho, a sul do paralelo que passa pelo limite norte da Capitania de Aveiro (40° 56.0 N), de 15 de maio a 15 de junho; na Zona Ocidental Sul: de 1 a 31 de maio; na Zona Sul: de 1 a 31 de maio, tudo nos termos do Despacho n.º 19/DG/2019, de 30 de abril;

- A interdição de pescar com a arte de arrasto de vara nos meses de junho (classe de malhagem entre 32-54mm) e entre abril e setembro (classe de malhagem de malhagem entre 20-31 mm). Limitação de potência motriz (máximo até 56 kW) para as embarcações que utilizam arrasto de vara;
- Interdições periódicas/zonas/classes de malhagem para embarcações com arte arrasto de fundo de portas;
- Interdição e/ou limitação na utilização da artes de emalhar, tresmalho e anzóis (períodos/zonas) particularmente para espécies diádromas com intervenção de grupos de interesse locais e nacionais;

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 2019, não desenvolveram atividade 4 154 embarcações. Apesar de se tratar de um número significativo de unidades inativas, em termos de capacidade de frota, representam apenas cerca de 22% da arqueação bruta (GT) e 25% da potência propulsora (kW), do total da frota registada. A maioria da frota inativa (cerca de 94%) tem um comprimento de fora a fora até aos 10 metros. No Anexo V, pode observar-se, por classe de comprimento e por região, o número e as capacidades (GT e kW) das embarcações inativas.

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 (DP e DPE) 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 VI, 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 (PS) 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 2019, na globalidade dos segmentos da frota MFL, os rácios traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,26 e 0,88. A análise do período de 2015 a 2019, permite verificar a existência de rácios de utilização mais baixos de uma forma mais continuada ao longo do tempo relativamente às embarcações dos segmentos das dragas (DRB); armadilhas (FPO); xávegas (MGO) e cerco (PS), situação que, na sua maioria, configuram artes com restrições periódicas de atividade, salientando-se o caso das embarcações com arte de xávega (MGO) cuja época de pesca é extremamente reduzida (operam apenas três meses por ano). Em 2019 no segmento das embarcações que operam com arte de ganchorra (DRB) todas as classes de comprimentos tiveram rácios de atividade não satisfatórios, situação para a qual poderá ter contribuído a forte redução da atividade destas embarcações, motivada pela presença de toxinas nos moluscos bivalves e que as impediu de poderem exercer a sua atividade por longos períodos do ano.

No segmento cerco (PS), os rácios de atividade não satisfatórios decorrem sobretudo por se tratar de embarcações cujas pescarias continuaram sujeitas às restrições de atividade implementadas no âmbito dos planos e de medidas de gestão, com vista à recuperação da espécie sardinha, associando-se o facto de em 2019 ter ocorrido uma diminuição da quota da espécie biqueirão o que contribuiu para o aumento dos períodos de imobilização destas embarcações. Nos segmentos

que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora, continua a verificar-se a existência de rácios de atividade menos satisfatórios, fundamentalmente devido a situações relacionadas com condições atmosféricas adversas que impedem as embarcações mais pequenas de operarem de forma regular, durante o inverno. A aplicação de um sistema de semáforos para 2019 indica que 64,7% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho) e 35,3% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo).

No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, não se observam grandes variações relativamente aos anos anteriores, no entanto, tratando-se de uma frota que desenvolve uma atividade continuada ao longo do ano, considera-se que os rácios obtidos sugerem que o indicador utilizado não é o mais adequado para aferir a atividade das embarcações.

Tal como tem vindo a ser referido nos Relatórios de anos anteriores, considera-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. A variabilidade entre o número máximo observado e a média de dias no mar é, na sua maioria, decorrente 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 um segmento de frota 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.

Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2008 e 2019 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 menores dimensões, 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 menores dimensões 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 10. Indicadores de utilização do navio na frota da Região Autónoma dos Açores no período 2015-2019

	DFN	VL0010	2015			2016			2017			2018			2019		
			Med	Max	Ind												
Açores AREA 27	HOK	VL0010	76	140	0,54	87	157	0,55	74	142	0,52	80	153	0,52	68	156	0,44
		VL0010	66	191	0,35	63	195	0,32	59	250	0,23	69	203	0,34	63	237	0,27
	HOK	VL1012	120	204	0,59	90	194	0,46	90	244	0,37	110	134	0,82	127	225	0,56
		VL1218	114	192	0,59	82	185	0,44	63	198	0,32	71	186	0,38	118	217	0,54
		VL2440	129	181	0,71	83	176	0,47	12	49	0,25	89	165	0,54	129	254	0,51
	PGP	VL0010	78	138	0,57	89	134	0,66	83	162	0,51	91	153	0,59	85	222	0,38
	PS	VL0010	88	143	0,62	83	155	0,54	74	134	0,55	71	123	0,58	92	143	0,64
		VL1012	187	213	0,88	126	168	0,75	118	185	0,64	136	194	0,70	195	259	0,75

Frota RAM

Em relação à atividade da frota registada na RAM, podemos observar que no período 2015-2019, o segmento VL1218HOK manteve uma trajetória positiva, atingido inclusive, no presente ano uma situação de equilíbrio. O segmento VL2440HOK apresenta uma ligeira melhoria, aproximando-se dos valores de equilíbrio. O segmento VL0010HOOK, apresenta um padrão variável ao longo do período analisado, com um decréscimo em 2019, muito por força de ser um segmento composto por embarcações, que apresentam uma atividade marcadamente sazonal e também influenciada pelas condições atmosféricas.

No que respeita ao segmento MGP0010 apresenta uma franca recuperação dos rácios de atividade, invertendo a trajetória do ano anterior. O segmento MGP1824, mantém-se em equilíbrio, registando-se uma melhoria substancial dos valores do rácio.

Tabela11

	ARTEDCF	CLASSE_CFF	2015			2016			2017			2018			2019		
			Med	Max	Ind												
Madeira OFR	HOK	VL0010	153	210	0,73	186	235	0,79	187	212	0,88	170	188	0,91	173	200	0,87
		VL1218	276	323	0,85	263	312	0,84	262	296	0,89	244	276	0,88	245	269	0,91
		VL1824	177	274	0,65												
		VL2440	130	158	0,82	120	149	0,81	184	259	0,71	180	208	0,86	163	187	0,87
	MGP	VL0010	107	178	0,60	94	138	0,68	97	108	0,90	80	105	0,76	83	103	0,81
		VL1824	193	214	0,90	200	219	0,91	184	189	0,97	180	193	0,93	207	212	0,98

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

Frota MFL

A frota foi agrupada nos segmentos em componentes já identificados em anos anteriores, porém agregados nas três componentes estruturais mais abrangentes: arrasto, cerco e polivalente (que inclui alguns tipos de arrasto e cerco), que pela sua dimensão permite maior confiança nas análises efetuadas. Em 2019 foram identificadas 72 unidades populacionais sujeitas a algum tipo de avaliação científica, com propostas de limites de captura. Destas, 38 são consideradas relevantes para águas continentais portuguesas. Todos os segmentos de frota exploram uma parte variável das unidades populacionais, sendo o cerco o segmento com menor número de interações (50%). O arrasto explora 82% das unidades populacionais, enquanto que a polivalente explora todas as unidades populacionais.

Em média, cada um dos segmentos de frota identificados explora agora 77% das unidades sujeitas a avaliação, em maior ou menor grau, apesar do aumento do número de unidades populacionais avaliadas e como consequência da diversidade das que são exploradas por cada segmento.

Tal como em anos anteriores, o número total de unidades populacionais exploradas é elevado, 338. Isto significa que a proporção daquelas que são avaliadas cientificamente continua a ser consideravelmente reduzida (11%), mesmo tendo em conta o crescimento verificado, em grande medida por serem poucas as que têm um interesse transversal à maioria dos estados da UE, e portanto para as quais são alocados recursos humanos e financeiros de investigação.

Regista-se um aumento do número de unidades sujeitas a avaliação e reduzida dependência de cada segmento destas unidades populacionais, em relação ao total de unidades exploradas, bem como o reduzido número das unidades populacionais exploradas acima de MSY (8% das avaliadas).

Tabela 12- Indicador das unidades populacionais em risco

	Cerco	Arrasto	Polivalente
Pescada branca	0	1	0
Sardinha	1	0	0
Verdinho	0	0	0

São 3 os stocks em sobrepesca em 2019 (tabela 12), ou seja, cuja mortalidade por pesca ultrapassa os máximos sustentáveis, designadamente, e por ordem decrescente do valor do rácio, a sardinha (3,39), a pescada (2,72) e o verdinho (1,05).

Estas poucas unidades populacionais presentemente em risco são capturadas por relativamente poucos segmentos da frota. Todos os segmentos analisados exploram no máximo uma unidade populacional vulnerável, tendo a situação melhorado consideravelmente relativamente aos períodos anteriores, em função da melhoria generalizada do estado das unidades populacionais.

Das espécies em exploração sustentável, aquelas que mais se aproximaram dos níveis ótimos de exploração foram as duas espécies de areeiro e a sarda, com níveis de exploração entre 85 e 96% de F_{MSY} .

Relativamente ao indicador de capturas sustentáveis (tabela 13), o segmento do cerco ainda apresenta uma dependência económica relevante (16,3 %) do stock de sardinha, e o do arrasto depende 14,6% de duas espécies sobre exploradas, a pescada e o verdinho. Contudo, os segmentos correspondentes à pesca polivalente exploram de forma limitada o stock da pescada (3,7%).

Atendendo à importância da pesca do cerco (PS), importa analisar mais detalhadamente a situação dos respectivos segmentos. Verifica-se que a sardinha, stock em risco, continua a ser uma espécie relevante na sua actividade, o que pode criar constrangimentos significativos, em particular sempre que o biqueirão apresentar disponibilidade de oportunidades mais reduzida, já que as restantes espécies exploradas não conseguem assegurar a sustentabilidade desta componente da frota.

De acordo com as avaliações do ICES dos últimos anos, o stock ibérico de sardinha tem tido falhas no recrutamento, que tem sido reduzido, encontrando-se abaixo da média desde 2005. Apesar das reduções na mortalidade por pesca, as avaliações do ICES quanto ao estado do *stock* ainda não sofreram alterações significativas.

Tabela 13 - Indicador de capturas sustentáveis

	F/Fmsy	Cerco	Arrasto	Polivalente
Pescada branca	2,72	1571	2169583	2702280
Sardinha	3,39	30745482	50666	1225374
Verdinho	1,05	1	1483961	8077
F/Fmsy>1		30747054	3704211	3935731
Outras		55731313	15264492	36416499
Capturas sustentáveis		44,83%	75,73%	89,19%

Apesar das medidas de gestão entretanto implementadas, que têm vindo a reduzir a dependência da frota de unidades populacionais ameaçadas, e do número destas se ter reduzido, pese embora a ocorrência de flutuações interanuais, o indicador de capturas sustentáveis voltou a mostrar uma dependência considerável das unidades de frota do cerco quanto às unidades populacionais sujeitas a avaliação negativa, especificamente a sardinha. Os outros segmentos mostraram-se consideravelmente independentes de unidades populacionais em risco, apesar do impacto relativamente elevado da pesca da pescada branca para o segmento do arrasto.

Frota RAA

No âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha para a subdivisão dos Açores e do Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em particular o #14, das Nações Unidas 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 Nacional 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 2019, verificamos que apesar de existir alguma variação interanual o volume de descargas manteve-se relativamente estável, apresentando um valor médio anual de 3.342 toneladas (Tabela 14).

Tabela 14 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2019.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	3.268
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
2016	3.229
2017	2.939
2018	2.553
2019	2.076
Média	3.201

As capturas de espécies demersais na RAA incluem cerca de 70 espécies, sendo que 9 espécies representam cerca de 75% do total das descargas. As mais importantes no período em análise são o Goraz (*Pagellus bogaraveo*) com descargas anuais de 473 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 173 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 186 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 64 toneladas, o Cherne (*Polyprion americanus*) com 80 toneladas, os Alfonsins (*Beryx spp.*) com 138 toneladas, a Abrótea (*Physis physis*) com 84 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 230 toneladas e o Peixe-porco (*Balistes capriscus*) com 101 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica 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 de pescas, e dado que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , 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 2019, verificamos que existe alguma variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.093 toneladas (Tabela 15).

Tabela 15 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2019.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	1.395
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
2016	887
2017	831
2018	1.074
2019	1.093
Média	1.093

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 845 toneladas, a Cavala (*Scomber colias*) com 226 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 22 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfológica 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 política comum de pescas, e dado que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores F e F_{msy} , 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 2011-2019 as descargas de atum representaram em média 6.406 toneladas (Tabela 16), correspondendo aproximadamente a 55% do total das descargas de pescado efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 16 – Descargas de tunídeos, no período compreendido entre 2011 e 2019

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	10.606
2012	7.951
2013	9.035
2014	6.303
2015	4.285
2016	2.748
2017	3.077
2018	9.330
2019	4.327
Média	6.406

Historicamente as capturas destas espécies apresentam flutuações significativas decorrentes de variações naturais da abundância e de alterações das rotas migratórias. Neste contexto, a inversão verificada no ano de 2019 na tendência de aumento das capturas verificadas no último ano de 2018 insere-se neste fenómeno de carácter cíclico, que mais recentemente, no início dos anos 2000, também tinham condicionado significativamente as capturas destas espécies na RAA.

No período compreendido entre 2000 e 2019, 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 sobrexploração e o Gaiado não apresenta qualquer indicação de exploração acima dos limites de segurança biológica (Tabela 17).

Tabela 17 – Resumo da avaliação do estado de exploração dos mananciais de Atum-Patudo realizada pela ICCAT em 2018 e Atum Gaiado realizada pela ICCAT em 2014.

Espécie	MSY	Capturas (2017)	Biomassa relativa	Mortalidade por pesca
Atum-Patudo	76,232 t (72,664-79,700 t)	78,482t	$B_{2017}/B_{MSY}: 0.59$ (0.42-0,80)	$F_{2017}/F_{MSY}: 1.63$ (1.14-2.12)
Gaiado	Provavelmente superior ao anterior (143.000-170.000t)	206,234t	$B_{2013}/B_{MSY}: >1$	$F_{2013}/F_{MSY}: <1$

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} (ou aproximações como F_{max}) e F_{act} publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, rabil e espadarte) em que foram utilizados os valores de referência publicados pela ICCAT referentes às mais recentes avaliações disponíveis para cada uma das espécies.

Para algumas das restantes espécies (e.g. cavala, chicharro, lapa branca e lapa preta) cujas populações comprovadamente não são influenciadas por movimentos migratórios significativos e cuja exploração é apenas efetuada localmente, 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 obter os parâmetros biológicos requeridos considerando cada unidade populacional como unidades funcionais que devem ser geridas.

Os resultados obtidos tendo como referência os anos 2015 a 2019 encontram-se resumidos na Tabela “Indicadores biológicos RAM” (Tabela 18).

Tabela 18

		Indicadores Biológicos (RAM)														
		SHI (Valor dos Desembarques)					SAR									
		2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
ARTEDCF	CLASSE_CFF															
HOK	VL0010	1,27	1,19	1,11	1,03	1,22	1	1	1	1	1					
	VL1218	1,17	1,11	1,11	1,19	1,51	0	1	1	1	1					
	VL1824	1,17					1									
	VL2440	1,14	1,08	1,05	1,28	1,05	1	1	1	1	1					
MGP	VL0010	0,94	0,81	0,80	0,60	1,14	1	0	0	0	1					
	VL1824	2,24	4,04	3,24	3,12	3,11	2	2	2	2	2					

No que respeita às artes de anzol (HOK) foi efetuado o cálculo de SHI com F_{msy} e F_{act} nos casos do atum patudo (*Thunnus obesus*), do voador (*Thunnus alalunga*), gaiado (*Katsuwonus pelamis*) e espadarte (*Xiphias gladius*). No caso do atum rabil (*Thunnus thynnus*) foi efetuado o cálculo de SHI com $F_{0,1}$ e F_{act} a partir das avaliações mais recentes disponibilizada pela ICCAT.

Na impossibilidade de obter estes valores para outras espécies com grande importância em termos de desembarques e valor económico (como por exemplo o peixe-espada preto o qual não possui pontos de referência biológicos publicados), nalguns segmentos sobretudo aqueles 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).

O ICS (SHI) é superior a 1 em todos os segmentos. Tal situação é originada fundamentalmente pelo 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, $F_{act}/F_{MSY} = 1.28$.

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 ($F_{act}/F_{max}>1$). O indicador SAR mostra que este segmento da frota se encontra dependente de dois stocks biologicamente vulneráveis.

Em conclusão, analisando a situação por segmento:

HOK VL0010 e VL1218- Embora em ambos os segmentos os indicadores não sejam positivos, tal como em anos anteriores deve ser tido em conta que uma das espécies fundamentais capturadas nestes segmentos (o peixe espada preto) não foi considerada no cálculo dos indicadores pelo motivo já indicado. Consideramos que os indicadores biológicos nestes segmentos poderão não ser representativos, particularmente no VL1218, em que apenas 10% do valor dos desembarques correspondem a espécies avaliadas. Este é um segmento em que as capturas predominantes são o peixe-espada preto, como já dito, não incluído no cálculo do indicador.

HOK VL2440- Pelo quarto ano consecutivo o segmento, que inclui os maiores atuneiros da frota regional, apresenta indicadores biológicos negativos, função da dependência da captura de atum patudo. No entanto o valor do SHI sofreu, nos últimos 4 anos uma tendência de melhoria com a aproximação a 1. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram 99,9% dos valores dos desembarques.

MGP VL0010- Contrariamente aos anos anteriores, os indicadores biológicos neste segmento não são positivos. Verifica-se aqui um predomínio dos valores correspondentes a desembarques de lapas. Tal facto verifica-se por ter sido utilizada a média das 2 espécies de lapas exploradas sendo que na espécie *P. candei* $F_{act}/F_{max}>1$. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram praticamente 100% dos valores dos desembarques.

MGP VL1824- Pelo terceiro ano consecutivo o segmento, que inclui os três cercadores de pequenos pelágicos da frota regional, apresenta indicadores biológicos negativos, função da dependência da captura de cavala e chicharro. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram 93% dos valores dos desembarques.

8.4. Indicadores económicos

Portugal tem vindo a melhorar a metodologia e o tratamento de dados por forma a efetuar uma análise com maior fiabilidade. Assim, para além da informação disponível nos inquéritos da recolha de dados, têm sido utilizados dados reais sobre o consumo de combustível e respetivos custos relativamente a um elevado número de embarcações da frota de pesca, encontrando-se já estabilizado o novo modelo utilizado para o cálculo da maioria dos custos

Os custos de depreciação já contemplam os valores atribuídos para a vida útil dos diversos componentes utilizados no método PIM (Método de Inventário Permanente), adequando os mesmos a valores com mais aderência à realidade da frota de pesca nacional. Na Tabela 19 constam os valores utilizados no método PIM.

Tabela 19 – Vida útil considerada em função da classe de comprimento das embarcações

Classe de comprimento	Casco	Motor	Eletrónicos	Outros
	nº anos	nº anos	nº anos	nº anos
VL0012	20	10	5	7
VL1218	30	18	5	7
VL18XX	30	24	5	7

Para a avaliação económica da frota nacional foram utilizados dois indicadores, nomeadamente 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), infra discriminados:

- 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 de 2014) 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.

Os indicadores foram construídos através dos dados do PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2019 ainda não se encontram disponíveis, os indicadores económicos relativos ao ano em análise foram estimados a partir de uma projeção com base nos dados de 2016 a 2018.

Frota MFL

No que respeita à frota MFL, e tal como se pode observar nos Anexos VII, VII-a e VII-b, verifica-se uma ligeira diminuição da rentabilidade económica na maioria dos segmentos de frota em 2018 face a 2017, no entanto mais de 85% dos segmentos apresentam um desempenho positivo. No que respeita aos valores estimados para 2019, observa-se uma ligeira alteração nalguns segmentos com previsão de rácios com valores negativos, nomeadamente no segmento das embarcações do cerco (PS). Mantêm-se com rácios de valores negativos os segmento das embarcações que operam com arte de ganchorra (DRB) até aos 10m de comprimento e as embarcações da classe de comprimento fora a fora entre os 24 e os 40m, que integram o segmento das artes de pesca à linha e anzóis (HOK). Relativamente à frota que opera exclusivamente em pesqueiros externos, observa-se que em 2018 a frota dos palangreiros apresentou rácios com valores negativos, estimando-se que em 2019 o rácio se mantenha igualmente negativo.

Considerando os resultados observados entre 2015 e 2018 e os valores estimados para 2019 (anexo VII-b), não se identificam segmentos de frota em desequilíbrio para a frota MFL, no entanto verifica-se que alguns segmentos de frota, nomeadamente o segmento das embarcações que operam com dragas, na classe dos 0 aos 10m de comprimento fora a fora e o segmento das embarcações com artes de pesca à linha e anzóis, apresentam desempenhos económicos menos rentáveis. No segmento das embarcações do cerco, algumas classes de embarcações apresentam uma ligeira diminuição da rentabilidade económica, no entanto, não obstante as limitações que têm atingido este segmento de frota nos últimos anos, trata-se de uma frota que, na sua globalidade, apresenta um desempenho económico positivo.

Os segmentos de frota que apresentam desempenhos económicos negativos de forma mais continuada têm merecido uma atenção mais particular por parte da Administração, para aferição de uma eventual intervenção futura.

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 10 e 12 metros, que operam com redes de cerco. Este segmento é dominado por embarcações que se dedicam exclusivamente à captura de pequenos pelágicos e que registaram uma redução das capturas nos últimos anos do período em análise, pelo fato de terem sido implementadas medidas de gestão como, por exemplo, a imposição de limites diários de capturas das espécies-alvo, por motivos de mercado. A referir que por exemplo no ano de 2019 a maior parte destas embarcações efetuou descargas em lota, significativas, de moluscos cefalópodes mais concretamente de Lula.

Tabela 20- Indicadores económicos da frota da Região Autónoma dos Açores no período 20015-2018

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2015		2016		2017		2018		2019	
			ROFTA	RATIO CR/BER								
RAA	DFN	VL0010	0,39	3,50	3,09	6,13	0,41	3,55	0,49	3,18	0,59	2,95
	HOK	VL0010	0,26	2,89	1,30	3,94	0,26	2,77	0,22	2,09	0,18	1,75
		VL1012	0,29	3,01	0,24	2,44	0,26	2,85	0,33	2,41	0,40	2,25
		VL1218	0,40	3,34	0,12	1,69	0,21	2,28	0,25	1,78	0,28	1,63
		VL2440	0,02	1,12	-0,08	0,48	0,12	1,69	0,13	1,84	0,14	1,88
		VL0010	0,04	1,23	0,71	4,01	0,15	1,91	0,10	1,76	0,06	1,57
	PS	VL0010	0,15	2,14	1,15	4,90	0,29	2,38	0,29	2,49	0,29	2,62
		VL1012	0,16	1,89	0,38	2,75	0,51	4,55	0,05	1,25	-0,32	0,80

Frota RAM

Os indicadores para análise do entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca – artigo 22º do regulamento (UE) nº 1380/2013, relativo à política comum das pescas (PCP) -, devem utilizados de forma combinada, com vista a apresentar conclusões sobre os desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente.

Para o ano de 2019, e atendendo ao facto não estarem disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 5 anos.

Tabela 21 – ROFTA

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
HOK	VL0010	0,11	0,19	0,19	0,28	0,39	0,23
	VL1218	0,39	0,97	1,02	0,76	1,32	0,89
	VL1824	-0,11					
	VL2440	0,01	-0,21	0,18	0,45	0,08	0,10
MGP	VL0010	0,54	0,92	1,18	0,76	0,71	0,82
	VL1824	0,05	0,03	-0,04	0,01	0,20	0,05

Tabela 22 – RATIO

Fishin Thec	Vessel Length	RATIO					
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
HOK	VL0010	1,46	3,72	2,25	2,37	2,96	2,55
	VL1218	3,32	6,42	3,81	4,07	6,08	4,74
	VL1824	0,57					
	VL2440	1,08	-0,08	1,22	3,10	2,27	1,52
MGP	VL0010	3,76	4,40	2,50	3,71	3,79	3,63
	VL1824	1,38	0,04	1,12	1,05	2,40	1,20

Assistiu-se nos últimos 2 anos a uma recuperação apreciável nos segmentos que apresentavam no passado dificuldades, em especial no HOK VL2440 metros - atividade na captura de tunídeos-, e o segmento MGP VL1824 – cercadores na pesca de pequenos pelágicos.

Não se registam segmentos no vermelho, o que é um fator encorajador, equilibrando os armadores a exploração da sua atividade, diga-se custos, face ao rendimento da pesca.

As capturas mantêm-se estáveis, proporcionando aos empresários rendibilidades adequadas, o que resulta em melhores retribuições salariais, aliado a uma melhor liquidez.