

## RELATÓRIO ANUAL FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2016

### 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 equilíbrio com as oportunidades de pesca. Nos segmentos em que se considera existir alguma vulnerabilidade, foram tomadas medidas conducentes ao ajustamento da capacidade da frota sustentadas num Plano de Ação que integra o presente Relatório, tendo em vista melhorar a relação frota – recursos disponíveis. A monitorização contínua da situação tem permitido colmatar algumas debilidades identificadas ao longo de 2016, tendo sido tomadas as medidas adequadas para o efeito em linha com os resultados das avaliações científicas.

#### ❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2016, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 980 embarcações com uma arqueação bruta total de 93 609 GT e uma potência propulsora total de 355 062 kW.

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

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto, em termos de pescado fresco e refrigerado descarregaram cerca de 59,2% do volume total de descargas. A cavala, a sardinha e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 92,4% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 58,9% (39,089 mil tons) como a espécie mais representativa do cerco. No segmento do arrasto, as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado representaram 75,03% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 62,27% (10,549 mil tons).

#### ❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2016*

Em 2016, entraram na frota de pesca nacional 53 embarcações (totalizando 198 GT e 2 175 kW) e saíram 119 (totalizando 1 246 GT e 4 803 kW). Os registos de entrada na frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP).

No que diz respeito às saídas, salienta-se que maioria das embarcações abatidas à frota de pesca encontrava-se inativa, seguindo-se as embarcações da pesca polivalente (PGP) as quais, na sua maioria compensaram a entrada de novas unidades.

#### ❖ *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 em particular no que se refere ao tamboril e pescada e particularmente este ano para o biqueirão. Mantêm-se algumas preocupações com o recurso lagostim, no que se refere à unidade funcional da zona Norte, e com a sardinha, que apesar de apresentar uma ligeira recuperação, continua com um nível de recrutamento baixo. 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 2016 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.

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 Recuperação do Atum rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo (Bluefin tuna; Thon rouge; Atún rojo - Thunnus thynnus)  
Para permitir a reconstituição da unidade populacional do atum rabilho, na sua reunião anual de 2006, a ICCAT adotou, a título provisório, um plano de 15 anos para a recuperação do atum rabilho no Atlântico Este e Mediterrâneo. Tendo em conta a Recomendação 2006[05] adotada pela ICCAT sobre o estabelecimento desse plano de recuperação, foi adotado o Regulamento (CE) n.º 643/2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 41/2007. O Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho estabelece um plano plurianual de recuperação do atum rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, que altera o Regulamento (CE) n.º 43/2009 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1559/2007.

Plano de Recuperação da Palmeta / Alabote da Gronelândia (Reinhardtius hippoglossoides) - Regulamento (UE) Nº 2115/2005, de 20 de Dezembro de 2005, estabelece um plano de recuperação do alabote da Gronelândia no âmbito da Organização das Pescarias do Noroeste do Atlântico. Adotado em 2010 e em vigor até 2017.

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha 2012-2015, que foi prolongado a 2016/2017, o qual 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.

#### ❖ **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 2016, 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 2016, 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 2016, 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.

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 na frota do Continente não existem segmentos de frota estruturalmente em desequilíbrio, observando-se mesmo uma melhoria do desempenho económico ao nível da globalidade dos segmentos, nomeadamente no segmento do cerco. Este segmento é o mais significativo da frota costeira no que diz respeito ao volume de descargas sendo também o principal responsável pela captura de sardinha. No que respeita aos indicadores biológicos, a generalidade dos segmentos encontra-se numa situação de equilíbrio biológico, contudo no que respeita à sardinha, a avaliação do CIEM de 2015, relativa ao stock ibérico de sardinha considerou existir falhas no seu recrutamento, encontrando-se abaixo da média desde 2005. Apesar das campanhas de monitorização feitas pelo IPMA evidenciarem sinais de alguma recuperação, a

gestão da capacidade de frota do cerco e a exploração do recurso sardinha têm sido feitas através de limitações impostas à captura desta espécie traduzindo-se em rácios de atividade mais reduzidos. Importa salientar que o rendimento derivado de unidades sobre-exploradas apenas atinge uma média de 10% do total do rendimento da pesca dos mesmos segmentos, e nenhuma das 6 unidades populacionais em risco representa mais de 9% do valor das capturas efetuadas em Portugal.

No que respeita às frotas das regiões ultraperiféricas, dois segmentos da frota da Região Autónoma da Madeira apresentam desempenhos económicos negativos continuados conjuntamente com indicadores biológicos negativos. Face a esta situação, considera-se existir um desequilíbrio estrutural no segmento das embarcações HOK, dos 24 aos 40m que operam exclusivamente na pesca de tunídeos com arte de salto e vara e no segmento MGP que integra as embarcações dos 18 aos 24m.

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

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

Em 31 de dezembro de 2016, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 980 embarcações, com uma arqueação bruta total de 93 609 GT e uma potência propulsora total de 355 062 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 90,5% 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 13% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 33 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 2016, 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 2016, cerca de 63% da totalidade da frota pesqueira da RAA (Figura 1). Nesta Região predominam as embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis e que representam 85% do total da frota ativa (Figura 2). As restantes embarcações desenvolvem essencialmente a sua atividade utilizando redes de emalhar e com redes de cerco e sacadas destinadas à captura de pequenos pelágicos.

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

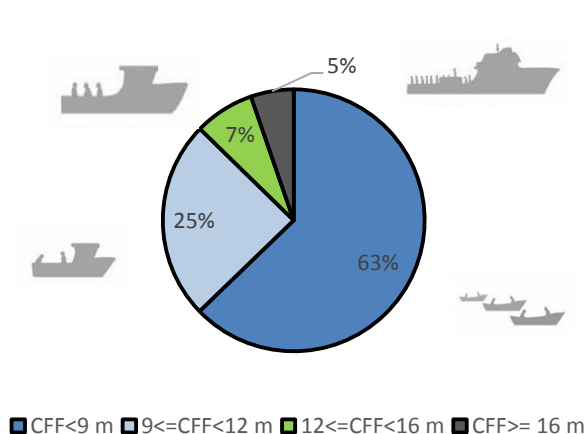
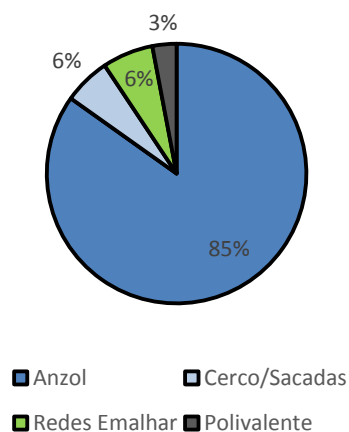


Figura 2 – Composição da frota da RAA por segmentos de frota



### 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 2016 com a situação a 1 de janeiro de 2003, verifica-se uma redução de 22,36% do número de embarcações, de 19,51% em termos de capacidades em arqueação bruta e 11,37% 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 2012-2016, por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de 8,97 % do número de embarcações, correspondente a uma redução de 11,98 % de arqueação bruta e de 7,10 % de potência propulsora.

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2003			FROTA A 31/12/2016			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	6.785	79.373	283.837	-1.424	-20.395	-49.997	-17,35	-20,44	-14,97
RAA	1.590	12.308	50.126	762	10.233	54.609	-828	-2.075	4.483	-52,1	-14,99	8,94
RAM	479	4.231	16.658	433	4.003	16.616	-46	-228	-42	-9,6	-5,38	-0,25
TOTAL PORTUGAL	10.278	116.307	400.618	7.980	93.609	355.062	-2.298	-22.698	-45.556	-22,36	-19,51	-11,37

### Evolução em 2016 - Entradas e Saídas

Em 2016, entraram na frota de pesca nacional 53 embarcações, representando uma capacidade de 198 GT e 2 175 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 64% respeitam a novas construções (CST) e 36% 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	FPO	HOK	PGP	PMP	TBB	TOTAL
MFL	6	1	1	3	30	1	4	46
RAA	0	0	0	2	0	0	0	2
RAM	0	0	0	5	0	0	0	5
TOTAL	6	1	1	10	30	1	4	53

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CHA	CST	
MFL	14	32	46
RAA	0	2	2
RAM	5	0	5
TOTAL	19	34	53

Durante o ano de 2016, saíram da frota de pesca nacional 119 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 1 246 GT e em potência propulsora de 4 803 kW. Na tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota, sendo de realçar que 80,6% destas embarcações já não desenvolveu atividade em 2016. A tabela 5

permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 54.6% ocorreu por demolição (DES) e 41.2% por registo noutra atividade que não a pesca (RET).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENTO/REGIAO	DFN	DTS	HOK	MGO	PGP	PMP	TBB	INACTIVAS	TOTAL
MFL	4	1	1	2	12	1	1	90	112
RAM	0	0	1	0	0	0	0	6	7
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>96</b>	<b>119</b>

SAIDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIAO	TIPO DE SAIDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	62	5	45	112
RAM	3	0	4	7
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>	<b>5</b>	<b>49</b>	<b>119</b>

Na tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2016 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 2016	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW
CAPACIDADE DA FROTA EM 01-01-2016	8.046	94.505	357.152	6.851	80.339	286.087	760	10.157	54.363	435	4.009	16.702
ENTRADAS EM 2016	53	198	2.175	46	114	1.753	2	72	260	5	12	161
MOD EM 2016		152	539		147	555		4	-14		1	-2
SAÍDAS EM 2016	119	1.246	4.803	112	1.227	4.558	0	0	0	7	20	245
CAPACIDADE DA FROTA EM 31-12-2016	7.980	93.609	355.062	6.785	79.373	283.837	762	10.233	54.609	433	4.003	16.616
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-66	-896	-2.090	-66	-966	-2.250	2	76	246	-2	-6	-86
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-0,82	-0,95	-0,59	-0,96	-1,20	-0,79	0,26	0,75	0,45	-0,46	-0,15	-0,52

#### 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 2016 vigoraram os planos descritos na tabela 7.

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

Tabela 7

Em vigor em 2016	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 de 10% por ano, para as embarcações com comprimento fora a fora > 10 m que apresentem 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 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 Recuperação da Palmeta/Alabote da Gronelândia	Embarcações licenciadas para a NAFO	Garantir a exploração sustentável da Palmeta a longo prazo, prevendo um ajustamento anual do TAC, de acordo com uma regra de controlo de exploração (harvest control rule)
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

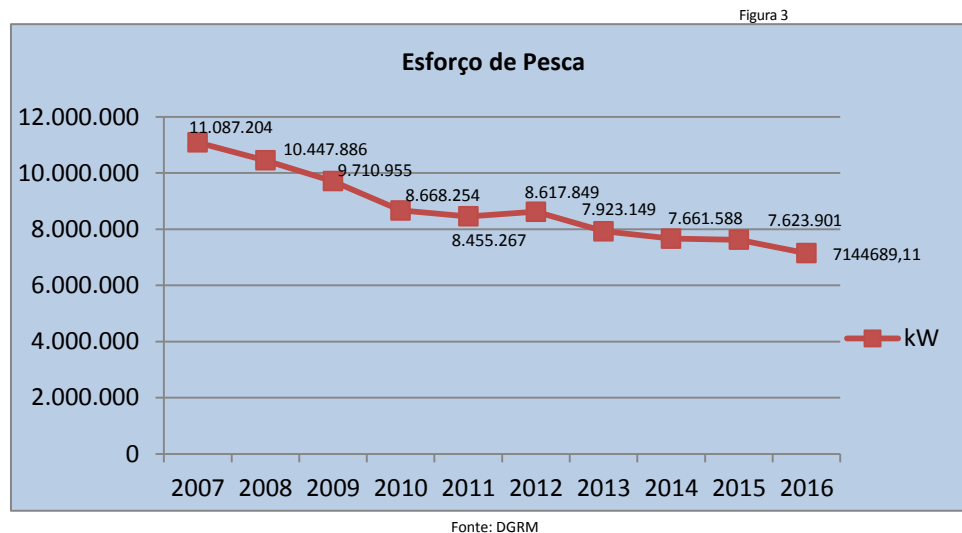
##### Impacto dos regimes de redução na capacidade de pesca (Impact on fishing capacity of effort regime schemes)

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

Em 2016, foram incluídas inicialmente, com restrições de atividade, no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim, 114 embarcações que apresentaram descargas de pescada superiores a 5 toneladas ou de lagostim em quantidades superiores a 2,5 toneladas nos dois anos anteriores (2013-2014). Trata-se de um número superior ao verificado em 2015, onde foram inicialmente incluídas 92 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 2016, estiveram nesta situação 10 embarcações. A atividade autorizada prevista no Reg.(UE) nº 16/72, de 22 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 77,6% tendo sido reservada para as embarcações não incluídas no Plano sem restrições de atividade 19,9% e a restante quantidade de pescada disponível (2,5%) para a obrigação de descarga. Estas medidas foram eficazes em termos de restrição das capturas não tendo sido utilizada mais de 65% 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 3, verificando-se que, entre 2007 e 2016 houve uma redução do esforço de 35,6%.



No âmbito do Plano de Ajustamento de Esforço de Pesca da Pescada Branca e do Lagostim foi adotada, também em 2016, uma medida de imobilização temporária da frota por interdição da pesca ao lagostim (*Nephrops norvegicus*) (de duração máxima de 45 dias (Portaria nº 256-A/2016, de 28 de setembro).

#### 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 2016, 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 38 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 atualmente inferior a metade da capacidade autorizada.

#### **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
2016	38	-12

#### 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 visavam 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.

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	-81,64
2016	11560	-78,98

Para 2016, 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 17 000 toneladas para Portugal e Espanha, sendo 11 560 toneladas para Portugal. Com estes constrangimentos à captura de sardinha foram adotadas novas medidas consideradas adequadas à gestão desta pescaria, numa abordagem precaucionária, 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, a pesca de sardinha foi encerrada em outubro, autorizada, a partir desta data, apenas a título acessório. Manteve-se em vigor a medida de imobilização temporária das embarcações que pescam sardinha, já adotada em 2015 (Despacho nº 15689-A/2015, de 30 de dezembro).

#### 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 32%.

ANO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
kW/DIA	10 085 558	11 252 378	11 300 390	6.353.343	6.426.705	6.695.818	6.813.350

#### **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 2016, Portugal 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 2016. 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)

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 activas uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do 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 alterações entretanto ocorridas, 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 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 2016, ações com especial incidência às espécies sujeitas a TAC e a planos de recuperação, tendo-se fixado como prioritárias, inspeções dirigidas às embarcações que: apresentassem vendas em lota; fizessem parte do plano de recuperação da pescada e lagostim; apresentassem elevadas quantidades de captura e desembarque de pequenos pelágicos (sarda, carapau, biqueirão, verdinho, arenque e sardinha); operassem nas ORGP NAFO e NEAFC e, embarcações com capturas elevadas de espécies de profundidade. Desta forma, foram abrangidas 2 255 embarcações, correspondentes a 6 239 ações de fiscalização. Deste universo, foram identificadas como presumíveis infratores, 493 embarcações e 617 presumíveis infrações, o que corresponde respetivamente a cerca de 21,9% das embarcações e a cerca de 9,9% do total das ações de inspeção/fiscalização. Importa ainda referir que o nível de



inspeção que incidiu sobre as embarcações que integram os objetivos acima referidos foi de: 56% das embarcações que em 2015 efetuaram vendas através das lotas; 79% para as que apresentam elevadas capturas e desembarques de pelágicos; 94% para as abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim; 78% para as embarcações licenciadas para a pesca dirigida a espécies de profundidade; 54% para as que operam na NAFO e 74% para as que operam na NEAFC. As presumíveis infracções mais recorrentes referem-se a situações de: artes proibidas ou desconformes, falta ou incorreção de registos (mensagens DPEletrónico e DPapel) e/ou VMS; pesca em áreas ou períodos proibidos; pescado proibido ou inferior ao mínimo legal; incumprimento relativo ao regime de 1.ª venda em lota; sinalização e/ou identificação indevida (s) das artes de pesca; subdeclarar ou ultrapassar os limites de capturas e ou quotas.

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 às 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 eletrónica nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Tendo em vista o cumprimento dos objetivos da 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 (TAC) no Atlântico, e com recurso às possibilidades do Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P), foram desenvolvidos os procedimentos administrativos adequados.

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

- 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 15689-B/2015 de 30 de dezembro; Portaria 34-A/2016 de 29 de fevereiro; Despacho nº 3112-B/2016 de 29 de julho; Despacho nº 9806-A/2016 de 31 de agosto; Despacho nº 34/DG/2016, de 31 de agosto; Despacho nº 37/DG/2016, de 3 de outubro e Despacho nº 38/DG/2016, de 18 de outubro);
- A fixação de um período de interdição de pesca para as embarcações licenciadas para operar com artes de cerco, na zona IX definida pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM) - Portaria 283-A de 31 de outubro;
- A atribuição de quotas de pescada, por embarcação, às embarcações abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim, pelo Despacho nº 23/2016 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*), no mês de outubro de 2016, 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), Portaria 256-A/2016 de 28 de setembro.
- 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 322/2016 de 16 de dezembro;

## 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 2016, não desenvolveram atividade 4233 embarcações. Estas embarcações correspondem a cerca de 53% do total de embarcações registadas, no entanto, em termos de capacidade, representam apenas cerca de 24,2% da arqueação bruta (GT) e 23% 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, até finais de 2018.

### 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 VIII, apresentam-se os valores dos últimos seis 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 2016, na globalidade dos segmentos da frota MFL, os rácios traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,23 e 0,94. A análise do período de 2011 a 2016, 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 2016 indica que 56% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho), 41% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 3% apresenta rácios satisfatórios. Dos segmentos que apresentam rácios não satisfatórios de uma forma mais continuada ao longo do tempo, destaca-se o segmento do cerco cujas pescarias estão sujeitas a restrições de atividade no âmbito dos planos e medidas de gestão implementadas para recuperação da espécie sardinha e, os segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora. Os segmentos das Redes, das Dragas e das Polivalentes, cujos comprimentos de fora a fora são superiores a 10 metros, apresentam em 2016, uma ligeira melhoria dos rácios de utilização face ao ano de 2015. No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, verifica-se uma ligeira melhoria relativamente aos anos anteriores, excepto o segmento dos palangreiros com mais de 40 metros que apresenta um rácio não satisfatório. Contudo, trata-se de um segmento com um reduzido número de embarcações cujos rácios apresentam alguma variabilidade ao longo dos anos, não permitindo retirar conclusões quanto a uma eventual sobrecapacidade técnica.

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, consequentemente, 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 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. 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.

A aplicação do indicador tal como proposto, não permite concluir sobre a existência de sobrecapacidade na frota, no entanto trata-se de informação que, complementada com outra informação relevante, pode contribuir para a introdução de medidas que se considerem necessárias nesta matéria.

### Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2008 e 2016 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 11

			2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014			2015			2016		
			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	87	157	0,55
		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	63	195	0,32
	HOK	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	90	194	0,46
		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	82	185	0,44
		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	83	176	0,47
	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	89	134	0,66
		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	83	155	0,54
	PS	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	126	168	0,75

### Frota RAM

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 na *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.

Nos restantes segmentos de frota, os valores de rácio demonstram genericamente uma melhoria comparativamente a 2015, 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

			2012			2013			2014			2015			2016		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
Madeira OFR	HOK	VL0010	50	144	0,35	43	134	0,32	62	157	0,39	153	210	0,73	186	235	0,79
		VL1218	193	237	0,82	187	235	0,80	219	263	0,83	276	323	0,85	263	312	0,84
		VL1824	102	128	0,79	198	296	0,67	186	273	0,68	177	274	0,65			
		VL2440	124	136	0,91	151	185	0,82	154	200	0,77	130	158	0,82	120	149	0,81
	MGP	VL0010	103	150	0,69	105	125	0,84	65	93	0,70	107	178	0,60	94	138	0,68
		VL1824	234	246	0,95	186	196	0,95	167	177	0,94	193	214	0,90	200	219	0,91

### **8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica**

#### **Frota MFL**

Foram identificados 39 segmentos de frota em Portugal, constituídos por conjuntos de embarcações agrupadas ao nível do tipo de artes operadas e dimensão. Foram no mesmo ano identificadas 9 unidades populacionais com alguma expressão nas capturas e sujeitas a avaliação científica, para as quais existem estimativas de esforço de pesca. Dos 39 segmentos de frota, 32 têm interações com estas unidades populacionais.

Foram desembarcadas durante o ano, um total de 392 unidades populacionais, demonstrando a diversidade de espécies exploradas pela frota portuguesa, que vão muito para além das 9 unidades populacionais para as quais existem estimativas de esforço. Em média, cada um dos 32 segmentos de frota identificados explora 71% das unidades sujeitas a avaliação. Das 9 unidades sujeitas a avaliação científica, 6 são exploradas acima de  $F_{MSY}$ . Em média, cada um dos 32 segmentos de frota identificados, explora 68% das unidades consideradas sobre-exploradas, a níveis variáveis.

#### **Indicador das unidades populacionais em risco**

O rendimento derivado de unidades sobre-exploradas apenas atinge uma média de 10% do total do rendimento da pesca dos mesmos segmentos, e nenhuma das 6 unidades populacionais em risco representa mais de 9% do valor das capturas efetuadas em Portugal.

Porém, a maioria das capturas das unidades populacionais em risco é efetuada por relativamente poucos segmentos da frota. Assim, a pescada é explorada principalmente por 3 segmentos de frota, redes e arrasto de fundo (DFN VL1218, DFN VL1824, e DTS VL2440), que em conjunto colhem cerca de 80% dessa espécie. Cerca de 95% de areeiro-de-4-pintas, 89% da sarda, 82% do areeiro e 91% do verdinho são capturados por um único segmento de frota (DTS VL2440); enquanto que 83% da sardinha são partilhados por dois segmentos de frota (PS VL1824 e PS VL2440). O segmento de frota mais dependente de unidades populacionais em risco é portanto o DTS VL2440 (arrasto de fundo), que deriva mais de 23% do rendimento dessas unidades populacionais. Para este mesmo segmento, 10.6% do rendimento é derivado das capturas de uma única unidade populacional, a sarda. O segmento DFN VL1824 deriva 24.1% dos seus rendimentos da captura de pescada, enquanto que os segmentos de cerco (PS VL0010, PS VL1012, PS VL1218, PS VL1824, PS VL2440) derivam mais de 20% do seu rendimento da pesca da sardinha, unidade populacional que também representa mais de 10% do rendimento do segmento MGO VL0010.

#### **Indicador de capturas sustentáveis**

O indicador de capturas sustentáveis é  $< 1$  para todos os segmentos de frota Portuguesa, que não ultrapassaram os 0.825 atingidos pelo segmento PS VL2440. Para este segmento, as capturas de sardinha representam mais de 30% dos rendimentos totais.

#### **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 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 2016, verificamos que apesar de existir alguma variação interanual o volume de descargas manteve-se relativamente estável, apresentando um valor médio anual de 3.541 toneladas (Tabela 13).

Tabela 13 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2016.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	3.268
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
2016	3.229
<b>Média</b>	<b>3.541</b>

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 924 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 491 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 321 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 302 toneladas, o Cherne (*Polyprion americanus*) com 270 toneladas, os Alfonsins (*Beryx sp.*) com 254 toneladas, a Abrótea (*Physis physis*) com 250 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 147 toneladas e o Pargo (*Pagrus pagrus*) com 108 toneladas.

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 CIEM 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<sub>msy</sub>, 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 2016, verificamos que existe uma elevada variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.140 toneladas (Tabela 14).

Tabela 14 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2016.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	1.395
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
2016	887
<b>Média</b>	<b>1.140</b>

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 775 toneladas, a Cavala (*Scomber japonicus*) com 347 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 17 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 CIEM 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 2011-2016 as descargas de atum representaram em média 6.822 toneladas (Tabela 15), correspondendo aproximadamente a 55% 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 2016 (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
2016	2.748
<b>Média</b>	<b>6.822</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 4).

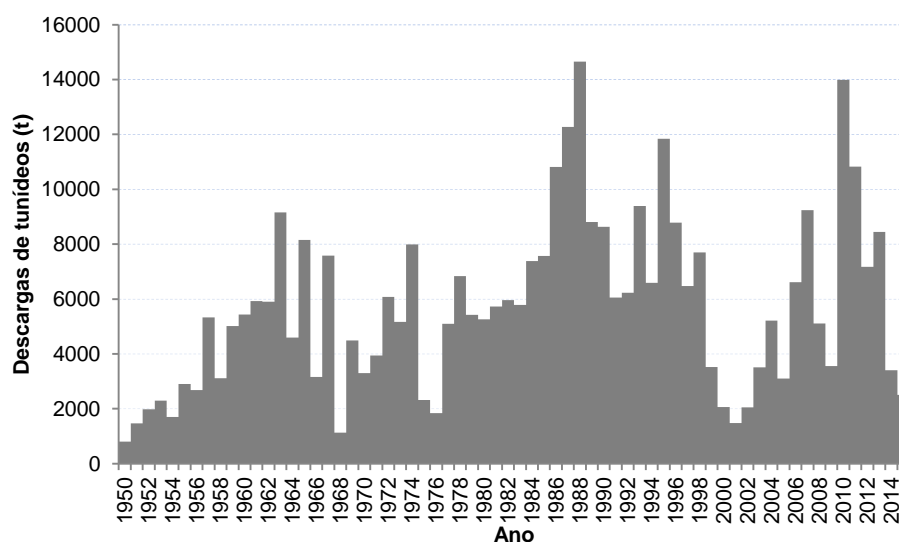


Figura 4 – Descargas de tunídeos na RAA no período compreendido entre 1950 e 2015.

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 16).

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

Espécie	MSY	Capturas (2014)	Biomassa relativa	Mortalidade por pesca
<b>Atum-Patudo</b>	78,824 t (67,725-85,009t)	72,585t	$B_{2014}/B_{MSY}: 0.67 (0.48-1.20)$	$F_{2014}/F_{MSY}: 1.28 (0.62-1.85)$
<b>Gaiado</b>	Provavelmente superior ao anterior (143.000-170.000t)	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, albacora, 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 e lapas), 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 2011 a 2016 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*), albacora (*Thunnus albacares*) e espadarte (*Xiphias gladius*). No caso do atum rabil (*Thunnus thynnus*) foi efetuado o cálculo de SHI com a mediana de  $F_{0,1}$  e  $F_{act}$  a partir das avaliações mais recentes de cada recurso 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 ao 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).

Como já tinha acontecido em 2015, o ICS SHI é superior a 1 na maioria dos segmentos. Tal situação é originada fundamentalmente 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 ( $F_{2016}/F_{max} > 1$ ). 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, 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.

HOK VL2440 - Pelo segundo ano consecutivo o segmento, que inclui os maiores atuneiros da frota regional, apresenta indicadores biológicos negativos, função da dependência, nos últimos anos, da captura de atum patudo e escassez nas capturas de gaiado. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram 99,9% dos valores dos desembarques.

Tendo em consideração os indicadores biológicos obtidos e pesados também os indicadores económicos negativos, sugerimos que deve ser ponderada a realização de um plano de ação neste segmento.

MGP VL0010 - Os indicadores biológicos neste segmento são positivos. Verifica-se aqui um predomínio dos valores correspondentes a desembarques de lapas.

MGP VL1824 - Pelo segundo 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 99% dos valores dos desembarques.

Tendo em consideração os indicadores biológicos obtidos e pesados também os indicadores económicos negativos, deve ser ponderada a realização de um plano de ação neste segmento.

Tabela 17

		Indicadores Biológicos (RAM)																			
		ICS (Valor dos Desembarques)					ICS Data status		IUPR						Acompanhamento dos Desembarques						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ARTEDCF	CLASSE_CFF																				
HOK	VL0010	0,85	0,90	0,89	0,95	1,27	1,19			0	0	0	0	1	1						
	VL1218	0,95	0,98	0,95	0,96	1,17	1,11			0	0	0	0	0	1						
	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	1,08			0	0	0	0	1	1						
MGP	VL0010	0,37	0,66	0,62	0,87	0,94	0,81			0	0	0	0	1	0						
	VL1824	0,73	0,73	0,81	0,77	2,24	4,04			0	0	0	0	2	2						

#### 8.4. Indicadores económicos

Portugal tem vindo a melhorar a metodologia aplicada aos parâmetros na análise económica das frotas com o objetivo de tornar o modelo económico significativamente mais fiável. Neste sentido, e para além dos dados dos inquéritos da recolha de dados, tem utilizado dados reais sobre o consumo de combustível e respetivos custos relativamente a um elevado número de embarcações da frota de pesca. O Relatório Anual da Frota de 2015, contemplou algumas alterações ao modelo utilizado para o cálculo da maioria dos custos, tendo sido os mesmos parametrizados em função de variáveis que se consideraram relevantes para cada um deles, no entanto, no que respeita aos custos de depreciação, embora a metodologia tenha sido revista para o ano de 2015, à data de conclusão do referido Relatório, não foi possível utilizar o novo modelo no cálculo desses custos, por o mesmo não se encontrar ainda estabilizado. Para o presente Relatório, os dados relativos a 2015 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. A tabela 18 apresenta os novos valores utilizados no método PIM, observando-se que, com exceção do segmento de frota de comprimento fora a fora inferior a 12 m, as depreciações anuais tomam um valor mais baixo, contribuindo ainda tendencialmente para uma redução do valor dos ativos e do custo de oportunidade, com influência na taxa de retorno do investimento (ROI ou Rofta)

Tabela 18 - Vida útil considerada em função da classe de comprimento das embarcações

Classe de comprimento	Casco		Motor		Eletrónicos		Outros	
	Anterior	Novo	Anterior	Novo	Anterior	Novo	Anterior	Novo
VL0012	25	20	10	10	5	5	7	7
VL1218	25	30	10	18	5	5	7	7
VL18XX	25	30	10	24	5	5	7	7



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 PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2016 ainda não se encontram disponíveis, os indicadores económicos relativos ao ano em análise foram estimados a partir de uma projeção com base nos dados relativos a 2014 e 2015.

### **Frota MFL**

No que respeita à frota MFL, e tal como se pode observar nos Anexos IX, IX-a e IX-b, verifica-se que os trinta e seis segmentos da frota demonstraram em 2015 uma situação económica positiva. Refira-se que os valores previsionais para 2015 plasmados no relatório da frota de 2014 já previam que, dos sete segmentos considerados em desequilíbrio no período 2011-2014, apenas dois estariam numa situação de desequilíbrio económico em 2015.

Convém referir que a previsão acima descrita não entrou em consideração com a diminuição significativa do preço do combustível observado em 2015, fator muito relevante nos segmentos que se encontravam em desequilíbrio, nomeadamente segmentos que utilizam artes rebocadas e um segmento do palangre de superfície com viagens e tempos de navegação bastante significativos. Adicionalmente o método utilizado para o cálculo dos ativos e do custo de oportunidade (método de inventário permanente – PIM) foi igualmente revisto aplicando períodos de vida útil dos diversos componentes dos navios mais ajustados à realidade da frota de pesca portuguesa. Por último registou-se em quase todos os segmentos um aumento do volume de vendas das embarcações.

A conjugação dos fatores acima referidos, foi identificada logo no início do ano, tendo-se por isso revisto os objetivos de ajustamento referidos no plano de ação do Relatório de 2015. Refira-se por último que, com base nas projeções positivas para 2015, descritas no relatório de 2014, o próprio plano de ação já previa a revisão dos objetivos de ajustamento.

Assim, e com base nos dados económicos referidos no anexo Xa, não foi identificado nenhum segmento de frota em desequilíbrio para a frota MFL no presente relatório.

### **Frota RAA**

Da análise dos indicadores económicos (tabela 19) 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. Este segmento é dominado pelas embarcações que se dedicam exclusivamente à captura de tunídeos com arte de salto-e-vara 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 19

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
			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	ROFTA	RATIO CR/BER
RAA	DFN	VL0010	0,61	3,35	0,36	2,38	0,22	1,75	0,22	1,88	0,13	1,51	0,19	1,74	0,44	3,14	0,38	3,30	0,31	2,25
		VL0010	0,24	2,00	0,14	1,58	0,18	1,64	0,14	1,53	0,13	1,52	0,13	1,52	0,21	1,95	0,25	2,70	0,18	1,74
	HOK	VL1012	0,17	1,76	0,06	1,28	0,11	1,42	0,04	1,18	0,10	1,42	0,10	1,41	0,22	2,00	0,28	2,83	0,13	1,58
		VL1218	0,24	1,77	0,10	1,34	0,09	1,28	0,11	1,46	0,16	1,64	0,10	1,38	0,13	1,44	0,39	3,17	0,16	1,60
		VL2440	-0,07	0,73	-0,04	0,86	0,09	1,34	0,03	1,11	-0,03	0,90	-0,14	0,51	-0,03	0,89	-0,01	0,96	-0,03	0,89
		VL0010	0,24	1,82	0,11	1,40	0,01	1,05	0,14	1,55	-0,15	0,45	0,00	0,99	-0,01	0,97	0,03	1,17	0,06	1,22
	PS	VL0010	0,24	1,97	0,09	1,36	0,11	1,39	-0,07	0,73	-0,02	0,90	-0,17	0,33	0,34	4,46	0,14	2,01	0,08	1,36
		VL1012	0,31	2,21	0,10	1,40	0,34	2,26	0,02	1,07	0,14	1,62	-0,02	0,89	0,37	2,66	0,16	1,81	0,17	1,72

### 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 ser utilizados de forma combinada, com vista a apresentar conclusões sobre os desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente.

Tabela 20 – ROFTA

Fishing Thec	Vessel Length	ROFTA									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
HOK	VL0010	0,44	0,74	0,06	0,31	0,08	0,40	0,11	0,19	0,29	
	VL1218	0,27	0,26	0,43	0,60	0,40	0,59	0,39	0,97	0,49	
	VL1824	-0,11	-0,11	-0,13	-0,10	-0,05	0,15	-0,11			
	VL2440	-0,16	-0,11	-0,02	0,04	0,06	-0,04	0,01	-0,21	-0,05	
MGP	VL0010	1,00	1,46	1,15	0,92	1,80	1,88	0,54	0,92	1,21	
	VL1824	-0,16	-0,14	-0,01	0,03	-0,17	0,02	0,05	0,03	-0,04	

Tabela 21 – RATIO

Fishing Thec	Vessel Length	RATIO									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
HOK	VL0010	3,14	4,64	1,27	2,54	1,37	2,80	1,46	3,72	2,62	
	VL1218	2,20	2,11	2,92	3,42	2,36	3,67	3,32	6,42	3,30	
	VL1824	0,55	0,58	0,38	0,55	0,77	1,57	0,57			
	VL2440	0,23	0,42	0,91	1,21	1,32	0,83	1,08	-0,08	0,74	
MGP	VL0010	4,93	6,11	4,86	4,89	7,91	6,10	3,76	4,40	5,37	
	VL1824	0,39	0,46	0,97	1,12	0,33	1,11	1,38	0,04	0,73	

Analisando os dois últimos anos, regista-se que 2 segmentos têm apresentado indicadores económicos negativos, podendo indicar um desequilíbrio económico estrutural (tabela 22).

Tabela 22 – Identificação dos segmentos de frota em situação de desequilíbrio económico estrutural

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					RATIO BER				
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
HOK	VL2440	0,06	-0,04	0,01	-0,21	-0,03	1,32	0,83	1,08	-0,08	0,74
MGP	VL1824	-0,17	0,02	0,05	0,03	-0,05	0,33	1,11	1,38	0,04	0,73

As embarcações de pesca de tunídeos com mais de 24 metros de comprimento e as embarcações que operam na captura de pequenos pelágicos, com arte de cercar para bordo, correspondentes aos segmentos HOK VL2440 e MGP VL1824 respetivamente, são efetivamente as únicas que apresentam resultados negativos nos últimos anos.

A frota do segmento HOK VL2440 opera exclusivamente na pesca dos tunídeos, com arte de salto e vara, sendo do conhecimento geral, que as capturas daquelas espécies oscilam anualmente, dado entre outros fatores por serem espécies altamente migratórias, o que explica a situação de alerta dos rácios apresentados. Os custos de exploração inerentes a este tipo de atividade são elevados, acrescido do facto do custo do capital investido ser também dimensão apreciável, não compensável pelos rendimentos resultantes da sua atividade. As vendas neste segmento não atingem os mínimos exigidos para se assistir a uma exploração rentável e com liquidez suficiente para solver os seus compromissos.

Conjugado com outros indicadores de natureza diversa, será prudente avançar com um Plano de Ação, que preveja a cessação definitiva de embarcações como um dos instrumentos de ajustamento.

Quanto ao segmento MGP VL1824, constituído por 3 embarcações de cerco, tem-se assistido nos últimos 2 anos a diminuição acentuada do preço médio da cavala e do chicharro, implicando rentabilidades baixas ou negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital.

Como foi referido na análise do segmento anterior, este indicador conjugado com os indicadores biológicos e de atividade, poderá apontar para a necessidade de um ajustamento, resultante de um Plano de Ação, que preveja, entre outras medidas, a cessação definitiva de embarcações.

## **9. Planos de Ação**

A análise dos indicadores económicos, conjugada com a análise dos indicadores biológicos, apontam para a necessidade de equacionar um ajustamento da capacidade da frota da RAM que integra os segmentos HOK VL 2440 que opera exclusivamente na pesca dos tunídeos com arte de salto e vara, e o segmento MGP VL 1824 constituído por 3 embarcações de cerco, conduziu à decisão de elaborar um Plano de Ação com vista à aplicação de medidas de cessação definitiva da atividade (Anexo X).