

RELATÓRIO ANUAL FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2017

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 2017, tendo sido tomadas as medidas adequadas para o efeito em linha com os resultados das avaliações científicas, nomeadamente no que respeita ao recurso sardinha.

❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2017, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 922 embarcações com uma arqueação bruta total de 87 752 GT e uma potência propulsora total de 345 665 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% do volume total de descargas. A cavala, a sardinha e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 83,48% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 43,55% (23,202 mil toneladas) como a espécie mais representativa do cerco. No segmento do arrasto, as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado representaram 73,29% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 59,73% (11,949 mil toneladas).

❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2017*

Em 2017, entraram na frota de pesca nacional 49 embarcações (totalizando 197 GT e 2 137 kW) e saíram 86 (totalizando 3 506 GT e 7 128 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), têm-se verificado alterações significativas a nível da abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, e para outras cuja importância tem vindo a crescer. É exemplo importante destas últimas o biqueirão, cuja abundância tem vindo a aumentar, atingindo máximos históricos, em particular na costa ocidental portuguesa, em detrimento da costa sul espanhola, com reflexos na disponibilidade da espécie para o sector português, que ao invés de disponibilizar quota ao sector espanhol, tem sentido a necessidade de a solicitar para ultrapassar as limitações impostas pelo princípio da estabilidade relativa.

No conjunto das espécies cuja abundância tem vindo a recuperar, encontram-se as raias, o lagostim e o areeiro, sendo ainda de destacar a estabilidade de outras que atingiram níveis de exploração sustentável, como é o caso do carapau e do tamboril. A juliana, solha e linguado apresentam trajetória estável, sem alterações significativas nos últimos anos.

O caso da sardinha apresenta-se incerto em 2017 Face às conclusões do CIEM que consideram que a espécie se encontra num período de decréscimo de abundância por causas aparentemente naturais. Para monitorizar a pescaria foram implementadas medidas de gestão relevantes, baseadas na sua maioria em compromissos entre o sector e a administração, envolvendo também as entidades científicas nacionais.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2017, e no que respeita à atividade ao abrigo de Acordos de Pesca há a destacar a atividade da frota portuguesa ao abrigo do Acordo de Pesca UE/Cabo Verde, tendo nesse ano sido emitidas duas licenças para aquele pesqueiro.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2017, 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 atividade por navios nacionais ao abrigo de outras ORGP, ainda que com menor expressão, designadamente na Comissão do Atum do Oceano Índico (CTOI), da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (CGPM) e da IATTC - Comissão Interamericana do Atum Tropical.

❖ Regimes de redução do esforço e de ajustamento de capacidade

Em 2017 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.

Regime de controlo da capacidade de pesca que compreende uma gestão do licenciamento baseada no objetivo de redução da capacidade de pesca através da limitação das licenças atribuídas, particularmente no que diz respeito às artes de maior impacto ambiental, como a Xávega e o Chinchorro, as Dragas e o Cerco (este último enquadrado num novo Plano de Gestão da Pesca da Sardinha), mas também os diversos tipos de arrasto e mais recentemente as armadilhas de gaiola.

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 06-05, houve necessidade de transpor as suas disposições para o direito da União Europeia, o que veio a acontecer através do Regulamento (CE) n.º 1559/2007 do Conselho, de 17 de dezembro de 2007. Na 16.ª sessão extraordinária da ICCAT, realizada em 2008, foi adotada a recomendação 08-05, a qual veio introduzir alterações à recomendação 06-05, levando à necessidade de transpor, novamente, para o direito da União Europeia, as respetivas disposições. Esta transposição teve lugar através do Regulamento (CE) n.º 302/2009 do Conselho, de 6 de abril de 2009, que estabelece um plano plurianual de recuperação do atum rabilho no Atlântico Este e no Mediterrâneo, alterando o Regulamento (CE) n.º 43/2009 do Conselho, de 16 de janeiro de 2009, e procedendo à revogação do referido Regulamento (CE) n.º 1559/2007. Em resultado de alterações subsequentes, foi necessário alinhar o quadro legal da ICCAT com o acervo jurídico da União Europeia, alinhamento esse que foi concretizado com o Regulamento (UE) 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, e que resultou na revogação do mencionado Regulamento (CE) n.º 302/2009.

Plano de Recuperação da Palmeta / Alabote da Gronelândia (Reinhardtius hippoglossoides) - Regulamento (CE) n.º 2115/2005 do Conselho, 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. Em 2017 foi elaborado um novo plano de recuperação e gestão da sardinha ibérica, a vigorar em 2018/2023 por forma a reforçar a capacidade de recuperação da pescaria.

❖ Cumprimento do Regime de entradas/saídas

O ajustamento da capacidade de pesca estabelecido, pelo Regulamento (CE) n.º 2371/2002, de 20 de dezembro de 2002 foi revogado pelo Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013 relativo à Política Comum das pescas (PCP). Consequentemente as regras definidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1013/2010 da Comissão, de 10 de novembro de 2010 foram revogadas pela aplicação do Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/1756 da Comissão, de 26 de Setembro de 2017, com efeitos a 1 de janeiro de 2014. Em 2017, 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. No que respeita ao regime de entrada e saída de capacidades, foram igualmente cumpridas as disposições estabelecidas nos n.º 5 e n.º 6 do artigo 22.º e no n.º 1 do art.º 23.º da PCP.

❖ Planos de melhoria no sistema de gestão da frota

Em 2017, 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 2017, 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 de alguns segmentos. 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 a esta espécie, a abundância de biqueirão na costa portuguesa e as trocas efectuadas com Espanha relativamente a esta espécie, permitiu que o segmento do cerco, mantivesse um bom desempenho económico em 2017. No que respeita aos indicadores biológicos, a generalidade dos segmentos encontra-se numa situação de equilíbrio biológico, contudo no que respeita à sardinha face às avaliações do CIEM relativamente ao stock ibérico de sardinha foi preparado por Portugal e Espanha um Plano Plurianual de Recuperação e Gestão da Sardinha Ibérica para ser implementado no período de 2018/2023 com o compromisso de recuperação da biomassa.

No que respeita às frotas das regiões ultraperiféricas, dois segmentos da frota da Região Autónoma da Madeira apresentam desempenhos económicos ligeiramente negativos 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 2017, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 922 embarcações, com uma arqueação bruta total de 87 752 GT e uma potência propulsora total de 345 665 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 92,2% 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 13,84% 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 2017, 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 2017, cerca de 63% da totalidade da frota pesqueira da RAA (Figura 1).

A frota regional 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 e com redes de cerco e sacadas destinadas à captura de pequenos pelágicos.

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

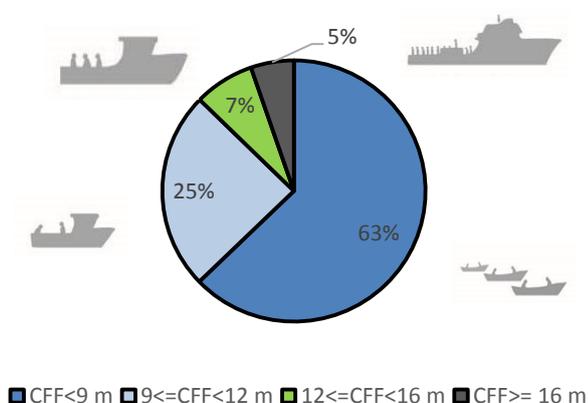
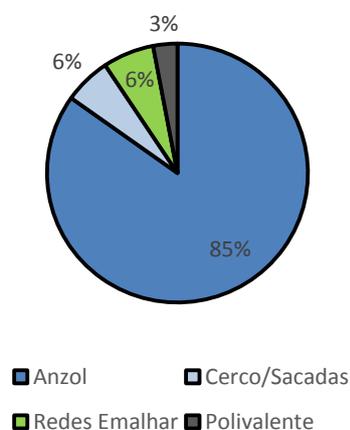


Figura 2 – Composição da frota da RAA por segmentos de frota



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 2017 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 3,37% do número de embarcações, de 11,81% em termos de capacidades em arqueação bruta e 5,32% em termos de potência propulsora (tabela 1). Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2013-2017), por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de 5,86 % do número de embarcações licenciadas, correspondente a uma redução de 9,57 % da arqueação bruta (GT) e de 4,82 % da potência propulsora (kW).

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2017			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	6 995	85 428	294 689	6 733	73 684	274 991	-262	-11744	-19698	-3,75	-13,75	-6,68
RAA	765	10 136	54 183	758	10 084	54 116	-7	-52	-67	-0,92	-0,51	-0,12
RAM	438	3 938	16 220	431	3 983	16 558	-7	46	338	-1,60	1,17	2,08
TOTAL PORTUGAL	8 198	99 501	365 092	7 922	87 752	345 665	-276	-11750	-19427	-3,37	-11,81	-5,32

Evolução em 2017 - Entradas e Saídas

Em 2017, entraram na frota de pesca nacional 49 embarcações, representando uma capacidade de 197 GT e 2 137 kW, verificando-se uma diminuição de cerca de 8% das unidades entradas comparativamente a 2016. Na tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na tabela 3, a respetiva proveniência, concluindo-se que 67,3% respeitam a novas construções (CST) e 32,6%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA). Os valores observados traduzem o esforço do armamento em renovar a frota de pesca, por novas unidades.

ENTRADAS POR SEGMENTO DE FROTA

Tabela 2

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	TBB	TOTAL
MFL	12	4	5	17	7	1	1	47
RAA	0	0	1	0	0	0	0	1
RAM	0	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL	12	4	7	17	7	1	1	49

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CHA	CST	
MFL	15	32	47
RAA	0	1	1
RAM	1	0	1
TOTAL	16	33	49

Durante o ano de 2017, saíram da frota de pesca nacional 86 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 3 506 GT e em potência propulsora de 7 128 kW. Na tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota, sendo de realçar que 74,4% destas embarcações já não desenvolveu atividade em 2017. A tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 69,7% ocorreu por demolição (DES) e 24,41% por registo noutra atividade que não a pesca (RET).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	PMP	INACTIVAS	TOTAL
MFL	4	2	1	2	4	8	1	61	83
RAM	0	0	0	0	0	0	0	3	3
TOTAL	4	2	1	2	4	8	1	64	86

SAÍDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	58	5	20	83
RAM	2	0	1	3
TOTAL	60	5	21	86

Na tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2017 ao nível das entradas, das saídas e das alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se uma tendência global de redução.

Tabela 6

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2017	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW
CAPACIDADE DA FROTA EM 01-01-2017	7 959	91 053	350 446	6 768	76 810	279 245	758	10 238	54 557	433	4 005	16 645
ENTRADAS EM 2017	49	197	2 137	47	187	2 051	1	8	72	1	1	15
MOD EM 2017	0	7	653		3	214		5	439		0	0
SAÍDAS EM 2017	86	3 506	7 128	82	3 316	6 519	1	167	459	3	23	150
CAPACIDADE DA FROTA EM 31-12-2017	7 922	87 751	345 665	6 733	73 684	274 991	758	10 084	54 116	431	3 983	16 558
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-37	-3 302	-4 781	-35	-3 126	-4 254	0	-154	-441	-2	-22	-87
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-0,46	-3,63	-1,36	-0,52	-4,07	-1,52	0,00	-1,51	-0,81	-0,46	-0,54	-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 2017 vigoraram os planos descritos na tabela 7.

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

Tabela 7

Em vigor em 2017	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	Limitação da taxa de mortalidade por pesca, que tem sido implementada através da manutenção da atividade da frota após cerca de 10 anos de redução, para as embarcações com comprimento fora a fora > 10 m que apresentam descargas superiores a 5 toneladas de pescada ou 2,5 toneladas de lagostim.
Regime de controlo da capacidade de pesca	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 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). Durante a reunião anual de 2017, e no âmbito de uma MSE realizada a esta unidade populacional pelo Conselho Científico da NAFO, foi adotada uma nova regra de exploração para este stock.
Plano de Gestão da Pesca da Sardinha 2012-2015	Embarcações licenciadas com a arte de cerco	Limitação das capturas para recuperação da Biomassa desovante para níveis acima de Blim.

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

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha

Devido a sucessivos maus recrutamentos, a biomassa do recurso continua em liomiores abaixo dos níveis considerados sustentáveis comprometendo a certificação MSC, que veio a ser cancelada.

Durante o ano de 2017 decorreu em Portugal um *benchmark* para avaliação do Plano de Gestão da Sardinha Ibérica, tendo o Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES) concluído pela sua não sustentabilidade. Em consequência foi inicialmente determinada a necessidade de interditar a pesca da sardinha, tendo no entanto sido em alternativa aceite a elaboração de um novo Plano de Gestão com medidas mais eficazes, com o objetivo genérico de permitir a recuperação da biomassa desovante numa percentagem mínima de 10% anuais.

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

Em 2017, foram incluídas inicialmente, com restrições de atividade, no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim, as mesmas embarcações que haviam sido incluídas no ano anterior (com ajustamentos) num total de 118 embarcações que apresentaram descargas de pescada superiores a 5 toneladas ou de lagostim em quantidades superiores a 2,5 toneladas, por se ter mantido o período de referência (2013-2014), em antecipação à substituição deste Plano de Recuperação por um Plano Plurianual de Gestão. 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 2017 verificou-se a entrada de um número reduzido de embarcações. A atividade autorizada prevista no Regulamento(UE) n.º 2017/127 do Conselho, de 20 de janeiro de 2017, manteve-se nos 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 82% tendo sido reservada para as embarcações não incluídas no Plano sem restrições de atividade 14,6% e a restante quantidade de pescada disponível (119,2 toneladas) para a obrigação de descarga. Estas medidas foram eficazes em termos de restrição das capturas, não tendo sido utilizada a totalidade da quota nacional ajustada.

No âmbito do Plano de Ajustamento de Esforço de Pesca da Pescada Branca e do Lagostim foi adotada, também em 2017, uma medida de imobilização temporária da frota por interdição da pesca ao lagostim (*Nephrops norvegicus*), no período compreendido entre as 00:00 horas de dia 15 de setembro de 2017 e as 24:00 horas do dia 14 de outubro de 2017 s (Portaria n.º 272-B/2017, de 13 de setembro).

Para as embarcações incluídas no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim, foi igualmente adoptada uma medida de cessação definitiva das atividades de pesca, para as embarcações que capturam pescada (Portaria nº 381-A/2017, de 19 de dezembro de 2017), tendo sido aprovado o cancelamento de registo na frota de pesca de 6 embarcações, cuja capacidade totaliza 456,87 GT e 1963,73 kW.

Esforço de Pesca global nas águas ocidentais

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 no período de 2017 a 2017, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 32,5%.

Tabela 8

ANO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
kW/DIA	10 085 558	11 252 378	11 300 390	6.353.343	6.426.705	6.695.818	6.813.350	6.806.010

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) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, para as frotas ultraperiféricas de Portugal. Em 2017, 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 2017, de acordo com o estabelecido nos artigos 22º e 23º do Regulamento (UE) n.º 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 NºS 6 E 7 DO ARTIGO Nº 22 DO REGULAMENTO (UE) Nº1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	MFL		RAM						RAA				TOTAL PT	
			Espécies demersais CFF < 12 m		Espécies demersais e pelágicas - CFF > 12 m		Espécies pelágicas - Redes envoltentes - arrastantes. CFF > 12 m		Espécies demersais - CFF < 12 m		Espécies demersais e pelágicas - CFF > 12 m			
	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) Nº 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	85.428	294.689	469	3.862	3.333	11.581	136	777	2.267	29.549	7.869	24.634	99.501	365.092
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GT e kW)	1.785	3.694	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.785	3.694
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2017	92.269	309.774	604	3.969	4.114	12.734	181	777	2.617	29.870	12.979	25.721	112.764	382.845
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2017	73.684	274.991	465	3.755	3.383	12.025	136	777	2.293	29.555	7.791	24.561	87.752	345.665

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.

•Funcionamento do Centro de Controlo e Vigilância 24 /24 horas durante os 7 dias da semana, permitindo uma monitorização e acompanhamento permanente da actividade da frota

Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, por dificuldade em identificar uma espécie alvo;
- 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.

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 Comissão de Acompanhamento de certas pescarias, como é o caso da sardinha.

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 feita uma avaliação trimestral através das atualizações periódicas do 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. Além disso, em 2017, deu-se início à revisão do sistema do DPE, bem como à melhoria das ferramentas tecnológicas que sustentam este sistema.

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 2017, 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; operassem nas ORGP NAFO e NEAFC. Desta forma, foram abrangidas 2 106 embarcações, correspondentes a 5 958 ações de fiscalização. Deste universo, foram identificadas como presumíveis infratores, 311 embarcações e 388 presumíveis infrações, o que corresponde respetivamente a cerca de 14,8% das embarcações e a cerca de 6,5% 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: 55% das embarcações que em 2017 efetuaram vendas através das lotas; 96% para as que apresentam elevadas capturas e desembarques de pelágicos; 87% para as abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim. As presumíveis infrações 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, atividade exercida sem licença/autorização.

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, 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*)

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) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, 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 1847-A/2017, de 3 de março e Despacho n.º 6649-A/2017, de 1 de agosto);
- 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 n.º 363/2017, de 28 de novembro;

- A atribuição de quotas de pescada, por embarcação, às embarcações abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim, pelo Despacho n.º 21/2017 do Diretor Geral da DGRM, nos termos da Portaria n.º 187/2009, de 20 de fevereiro, republicada pela Portaria n.º 186/2013, de 21 de maio;
- A fixação de um período de interdição da pesca de lagostim (*Nephrops norvegicus*), de meados de setembro a meados de outubro de 2017, 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), nos termos da Portaria n.º 272-B/2017, de 13 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 do Despacho n.º 12/2017 do Diretor-Geral da DGRM.

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 2017, não desenvolveram atividade 4227 embarcações. Estas embarcações correspondem a cerca de 53% do total de embarcações registadas, no entanto, em termos de capacidade, representam apenas cerca de 23% da arqueação bruta (GT) e da potência propulsora (kW). No Anexo V, 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. Em 2015 foi desencadeado um processo de retirada destas embarcações da frota de pesca, no entanto 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 VI, 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 (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 2017, na globalidade dos segmentos da frota MFL, os rácios traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,24 e 0,97. A análise do período de 2012 a 2017, permite verificar a existênciarácios de utilização mais baixos relativamente às embarcações dos segmentos das dragas (DRB); armadilhas (FPO); xávegas (MGO); cerco (PS) e arrasto de vara (TBB), situação que, na sua maioria, configuram artes com restrições periódicas de atividade. Numa análise aos segmentos que apresentam rácios não satisfatórios de uma forma mais continuada ao longo do tempo, destaca-se o segmento do cerco cujas pescarias mantêm as 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, fundamentalmente devido a situações relacionadas com condições atmosféricas adversas que, impedem embarcações mais pequenas de operarem de forma regular, durante o inverno. A aplicação de um sistema de semáforos para 2017 indica que 65,7% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho), 28,6% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 5,7% apresenta rácios satisfatórios.

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.

Na verdade, pelos valores obtidos para a generalidade da frota nacional, constata-se que o indicador, tal como está definido, não se afigura como o mais adequado para aferir a real atividade das embarcações não permitindo, conseqüentemente, retirar conclusões fiáveis sobre a existência de sobrecapacidade na frota. Com efeito, a variabilidade entre o número máximo observado e a média de dias no mar 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 2017 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

		2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014			2015			2016			2017			
		Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	
Acores 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	74	142	0,52
		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	59	250	0,23
	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	90	244	0,37
		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	63	198	0,32
		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	12	49	0,25
	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	83	162	0,51
		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	74	134	0,55
	PS	VL0010	83	139	0,59	88	144	0,61	79	131	0,60	74	137	0,54	53	130	0,41	69	96	0,72	90	122	0,74	88	143	0,62	83	155	0,54	74	134	0,55
		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	118	185	0,64

Frota RAM

Em relação à atividade da frota registada na RAM, podemos observar que no período considerado, os valores de rácio demonstram uma melhoria comparativamente a 2016.

As embarcações no segmento VL24-40 apresentam ligeira descida, associada às variações intrínsecas a uma faina sazonal específica da pesca do atum.

Tabela 11

	ARTEDCF	CLASSE_CFF	2013			2014			2015			2016			2017		
			Med	Max	Ind												
Madeira OFR	HOK	VL0010	43	134	0,32	62	157	0,39	153	210	0,73	186	235	0,79	187	212	0,88
		VL1218	187	235	0,80	219	263	0,83	276	323	0,85	263	312	0,84	262	296	0,89
		VL1824	198	296	0,67	186	273	0,68	177	274	0,65						
		VL2440	151	185	0,82	154	200	0,77	130	158	0,82	120	149	0,81	184	259	0,71
	MGP	VL0010	105	125	0,84	65	93	0,70	107	178	0,60	94	138	0,68	97	108	0,90
		VL1824	186	196	0,95	167	177	0,94	193	214	0,90	200	219	0,91	184	189	0,97

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

Frota MFL

Foram identificados 43 segmentos de frota em Portugal, constituídos por conjuntos de embarcações agrupadas ao nível do tipo de artes operadas e dimensão. Este número tem variado ao longo dos anos, estando em 2017 próximo do mínimo (42), determinado em 2014. Foram identificadas um máximo de 15 unidades populacionais sujeitas a avaliação científica, um número 40% superior ao contabilizado no período anterior. Dos 43 segmentos de frota, 40 têm interações com estas unidades populacionais, em maior ou menor número. Em média, cada um dos segmentos de frota identificados explora agora 36% das unidades sujeitas a avaliação, uma redução que resulta do aumento do número de unidades populacionais avaliadas e da diversidade das que são exploradas por cada segmento.

Tal como em anos anteriores, o número de unidades populacionais exploradas aproxima-se das 4 centenas. Isto significa que a proporção daquelas que são avaliadas cientificamente é consideravelmente reduzida, 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.

Das unidades sujeitas a avaliação científica, um máximo de 8 foram exploradas acima de FMSY. Em média, cada um dos segmentos de frota identificados explora 36% das unidades consideradas sobre-exploradas, a níveis variáveis. Esta percentagem também sofreu uma redução, em função do aumento do número de unidades sujeitas a avaliação, denotando também a baixa dependência que cada segmento tem destas unidades populacionais, em relação ao total de unidades exploradas.

Indicador das unidades populacionais em risco

A maioria das capturas das unidades populacionais em risco é efectuada por relativamente poucos segmentos da frota. Dos 40 segmentos de frota analisados, 11 exploram unidades populacionais vulneráveis a níveis significativos, em comparação com o número de unidades com avaliação científica que são exploradas pelos mesmos segmentos. Porém, em relação ao total de espécies com avaliação científica, em média, apenas 21% das unidades é explorada por cada segmento de frota, existindo apenas 3 casos que exploram mais de 33% das unidades populacionais sobre-exploradas, sendo todos arrastos de fundo (DFN VL1218, DFN VL1824, e DTS VL2440). Dos segmentos de frota identificados, apenas 7 exploram unidades populacionais biologicamente vulneráveis, sendo que apenas 1 (PGP VL0010) explora mais do que 1 unidade nestas circunstâncias.

Indicador de capturas sustentáveis

O indicador de capturas sustentáveis mostra que em apenas 2 casos se conseguiu demonstrar uma dependência significativa por parte das unidades de frota de um número reduzido de unidades populacionais sujeitas a avaliação, o HOK VL2440 e o DFN VL1824, tendo o respectivo indicador sido calculado em 1,17 e 1,61, respectivamente.

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 (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 2017, verificamos que apesar de existir alguma variação interanual o volume de descargas manteve-se relativamente estável, apresentando um valor médio anual de 3.455 toneladas (Tabela 12).

Tabela 12 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2017.

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
Média	3.455

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 615 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 493 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 250 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 301 toneladas, o Cherno (*Polyprion americanus*) com 166 toneladas, os Alfonsins (*Beryx sp.*) com 170 toneladas, a Abrótea (*Physis physis*) com 259 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 184 toneladas e o Pargo (*Pagrus pagrus*) com 102 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação estatística e biológica no âmbito do PNRD. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, 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, de 11 de dezembro de 2013, 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 Fmsy, considera-se que o indicador não está disponível para este conjunto de espécies.

Pequenos pelágicos

Da análise das descargas de pequenos pelágicos, no período compreendido entre 2011 e 2017, verificamos que existe uma elevada variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.140 toneladas (Tabela 13).

Tabela 13 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2017.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	1.395
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
2016	887
2017	831
Média	1.095

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos, na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 750 toneladas, a Cavala (*Scomber japonicus*) com 326 toneladas e a Sardinha (*Sardina pilchardus*) com 19 toneladas.

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

De acordo com as Diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca em virtude do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, 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 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 14), correspondendo aproximadamente a 55% do total das descargas de pescado efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 14 – 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
2017	3.077
Média	6.822

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 3).

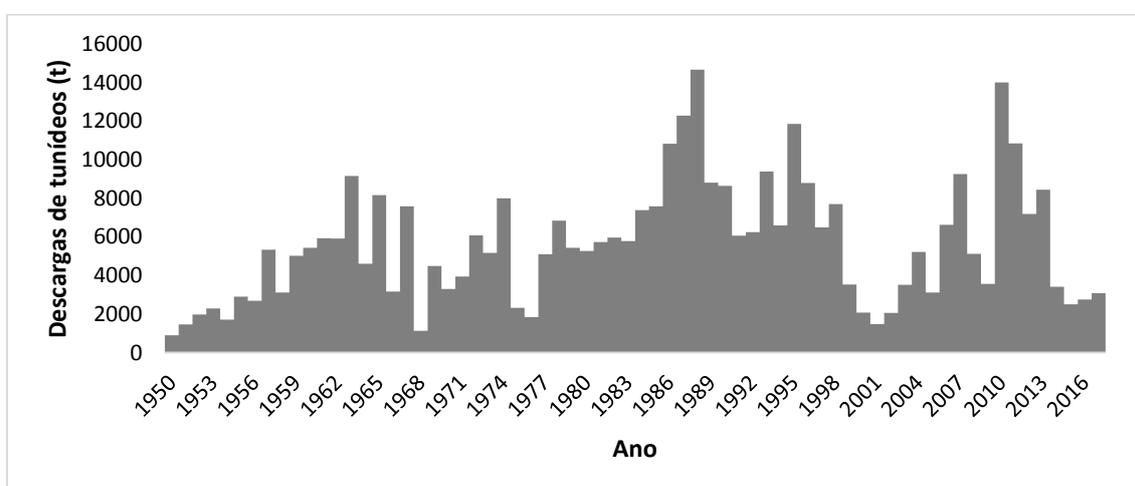


Figura 3 – Descargas de tunídeos na RAA no período compreendido entre 1950 e 2017.

No período compreendido entre 2000 e 2017, 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 sobre-exploração e o Gaiado não apresenta qualquer indicação de exploração acima dos limites de segurança biológica (Tabela 15).

Tabela 15 – Resumo da avaliação do estado de exploração dos mananciais de Atum-Patudo e Gaiado realizada pela ICCAT em 2015.

Espécie	MSY	Capturas (2016)	Biomassa relativa	Mortalidade por pesca
Atum-Patudo	78,824 t (67,725-85,009t)	72,375t	$B_{2014}/B_{MSY}: 0.67 (0.48-1.20)$	$F_{2014}/F_{MSY}: 1.28 (0.62-1.85)$
	Provavelmente superior			
Gaiado	ao anterior (143.000-170.000t)	245,933t	$B_{2013}/B_{MSY}: >1$	$F_{2013}/F_{MSY}: <1$

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 Fmsy (ou aproximações como Fmax) e Fact 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, 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 2011 a 2017 encontram-se resumidos na Tabela “Indicadores biológicos RAM” (tabela 16).

Tabela 16

	ARTEDCF	CLASSE_CFF	ICS (Valor dos Desembarques)					IUPR					Acompanhamento dos Desembarques				
			2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Madeira OFR	HOK	VL0010	0,89	0,95	1,27	1,19	1,11	0	0	1	1	1					
		VL1218	0,95	0,96	1,17	1,11	1,11	0	0	0	1	1					
		VL1824	0,95	0,96	1,17			0	0	1							
		VL2440	0,96	0,96	1,14	1,08	1,05	0	0	1	1	1					
MGP	VL0010	0,62	0,87	0,94	0,81	0,80	0	0	1	0	0						
	VL1824	0,81	0,77	2,24	4,04	3,24	0	0	2	2	2						

No que respeita às artes de anzol (HOK) foi efetuado o cálculo de SHI com a mediana de Fmsy e Fact 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 F0,1 e Fact 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 Direção Regional de 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 Fmsy (Fmax- obtidos através do modelo de produção por recruta).

Como já tinha acontecido em 2015 e 2016, o ICS SHI é superior a 1 na maioria dos 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, $F2014/FMSY = 1.28$ (mediana, 0.62-1.85 para os percentis 10 e 90%).

O segmento MGP VL1824 é dominado pelas três embarcações cercadoras 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 ($F2017/Fmax > 1$). 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 9,3% do valor dos desembarques correspondem a espécies avaliadas.

HOK VL2440 - Pelo terceiro 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. No entanto o valor do SHI sofreu, no período 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 - Os indicadores biológicos neste segmento são positivos. Verifica-se aqui um predomínio dos valores correspondentes a desembarques de lapas. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram 99,9% dos valores dos desembarques.

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 97% dos valores dos desembarques.

Tendo em consideração os indicadores biológicos obtidos e pesados também os indicadores económicos negativos e considerando que, no âmbito de um plano de ação proposto no ano transato, foi indicada a necessidade de redução da capacidade da frota neste segmento através da imobilização definitiva de uma embarcação conforme a Portaria n.º 392/2017, de 9 de outubro de 2017, que aprova o Regulamento do Regime de Apoio à Cessação Definitiva das Atividades da Pesca com recurso a Artes de Cerco - Pequenos Pelágicos. Considerando ainda que nenhuma embarcação se candidatou a esta possibilidade, sugerimos que a Direção Regional de Pescas da Madeira deve encontrar meios de regulamentar a atividade deste segmento, reduzindo o esforço de pesca de forma proporcional ao que seria conseguido com o abate de uma embarcação, por exemplo, entre outros, através da limitação dos dias totais de pesca permitidos a cada embarcação neste segmento.

8.4. Indicadores económicos

À semelhança do que aconteceu em anos anteriores, Portugal tem procurado melhorar a sua metodologia e o tratamento de dados por forma a efetuar uma análise com maior fiabilidade. Neste sentido, e 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.

Ao longo dos dois anos têm vindo a ser efetuadas algumas alterações ao modelo utilizado para o cálculo da maioria dos custos, tendo sido entretanto concluída a reformulação global da parametrização dos mesmos. O presente Relatório já contempla a nova metodologia adoptada, estando a ser entretanto desenvolvidas ferramentas de verificação de erros e desvios ao nível dos parâmetros económicos, a fim de se melhorar o modelo. Com base em situações de erros entretanto identificadas, procedeu-se à reclassificação de embarcações noutros segmentos de frota, nomeadamente embarcações de maiores dimensões que se encontravam classificadas no segmento das armadilhas (FPO) que passaram a integrar o segmento das redes (DFN).

No que respeita aos custos de depreciação, os dados relativos a 2016 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 17 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). Com base nas

Tabela 17 - 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, 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 2017 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 2015 e 2016.

Frota MFL

No que respeita à frota MFL, e tal como se pode observar nos Anexos VII, VII-a e VII-b, verifica-se que dos trinta e cinco segmentos de frota, trinta e três demonstraram em 2016 uma situação económica positiva. No que respeita aos valores estimados para 2017, observa-se um aumento dos valores negativos, no entanto, se compararmos os rácios dos anos anteriores com as estimativas para esses mesmos anos, constata-se a existência de desvios significativos, situação que revela a necessidade de se melhorar o modelo utilizado na estimativa dos indicadores económicos.

Deste modo, e tendo por base os resultados observados entre 2008 e 2016 (anexo VII-b), não se identificam segmentos de frota em desequilíbrio para a frota MFL, no entanto o segmento das embarcações que operam com dragas, na classe dos 0 aos 10m de comprimento fora a fora apresentou com maior regularidade rácios ligeiramente negativos. Trata-se de uma situação que deverá merecer um acompanhamento mais cuidado em termos de análise a médio prazo, uma vez que é um segmento que deveria ter um bom desempenho.

Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verifica-se 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 18

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
			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	3,06	5,84	0,33	2,36
		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	1,26	3,61	0,17	1,72
	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	0,19	1,86	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	0,09	1,39	0,14	1,51
		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	-0,11	0,40	-0,05	0,81
		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	0,67	3,39	0,18	1,72
	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	1,14	4,82	0,06	1,25
		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	0,35	2,45	0,14	1,60

Frota RAM

Os indicadores para análise do entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca – artigo 22.º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à política comum das pescas, devem utilizados de forma combinada, com vista a apresentar conclusões sobre os desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente.

Para o ano de 2017, e atendendo ao facto não estarem disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 7 anos.

Tabela 19 – ROFTA

ARTEDCF	CLASSE_CFF	ROFTA									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
Madeira OFR	HOK	VL0010	0,06	0,31	0,08	0,4	0,11	0,19	0,19	0,19	0,19
		VL1218	0,43	0,6	0,4	0,59	0,39	0,97	1,02	0,63	
		VL1824	-0,13	-0,1	-0,05	0,15	-0,11				
		VL2440	-0,02	0,04	0,06	-0,04	0,01	-0,21	0,18	0,00	
	MGP	VL0010	1,15	0,92	1,8	1,88	0,54	0,92	1,18	1,20	
		VL1824	-0,01	0,03	-0,17	0,02	0,05	0,03	-0,04	-0,01	

Tabela 20 – RATIO

ARTEDCF	CLASSE_CFF	RATIO									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		
Madeira OFR	HOK	VL0010	1,27	2,54	1,37	2,8	1,46	3,72	2,25	2,20	
		VL1218	2,92	3,42	2,36	3,67	3,32	6,42	3,81	3,70	
		VL1824	0,38	0,55	0,77	1,57	0,57				
		VL2440	0,91	1,21	1,32	0,83	1,08	-0,08	1,22	0,93	
	MGP	VL0010	4,86	4,89	7,91	6,1	3,76	4,4	2,5	4,92	
		VL1824	0,97	1,12	0,33	1,11	1,38	0,04	1,12	0,87	

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, que têm um comportamento associado obviamente ao desempenho das embarcações face aos constrangimentos da pescaria.

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, em alguns anos, pelos rendimentos resultantes da sua atividade. As vendas neste segmento têm evoluído nos 2 últimos anos de uma forma aceitável (os indicadores relativos ao ano de 2017 são

indicativos, resultantes da média dos últimos 7 anos), esperando que o ano transato represente a inversão da tendência negativa pelas razões atrás aludidas

Quanto ao segmento MGP VL1824, constituído por 3 embarcações de cerco, tem-se assistido nos últimos 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.

No entanto, é de sublinhar que o ano de 2017, em termos globais, representou uma diminuição radical nas capturas (- 52%), sendo compensada pelo aumento substancial do preço médio daquelas espécies. Os dados económicos definitivos de 2017 irão certamente confirmar este facto.

9. Planos de Ação

A análise dos indicadores económicos, conjugada com a análise dos indicadores biológicos, apontam para a necessidade de equacionar uma limitação do esforço de pesca 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 temporária da actividade conjugada com a implementação de medidas técnicas que visam corrigir o padrão de exploração das embarcações da pesca do cerco (Anexo VII).