

**RELATÓRIO ANUAL
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2018****1.SUMÁRIO****❖ *Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca.***

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciam para a globalidade dos segmentos de frota que a capacidade da frota portuguesa se encontra em equilíbrio com as oportunidades de pesca. Em alguns segmentos onde se observou a existência de alguma vulnerabilidade, foram tomadas medidas de gestão destinadas a limitar a atividade das embarcações, procedendo-se assim a uma maior adequação da capacidade da frota aos recursos disponíveis.

O modelo de gestão e de acompanhamento da pescaria da sardinha que envolve o sector e a comunidade científica, revelou-se proveitoso na aplicação de fortes limitações à atividade da captura da sardinha, espécie que durante muitos anos representou cerca de 40% da totalidade das espécies de pescado fresco descarregado.

❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2018, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 855 embarcações com uma arqueação bruta total de 84 436 GT e uma potência propulsora total de 341 230 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 64% do volume total de descargas. A cavala, a sardinha e o biqueirão são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 82,5% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 50,44% (27,156 mil toneladas) como a espécie mais representativa do cerco. No segmento do arrasto, as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado representaram 71,22% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 59,26% (9 854 mil toneladas).

❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2018*

Em 2018, entraram na frota de pesca nacional 49 embarcações (totalizando 746 GT e 3 423 kW) e saíram 110 (totalizando 3 554 GT e 7 515 kW). Os movimentos de entrada e saída da frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP), os quais na sua maioria configuraram situações de renovação da frota de pesca.

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

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa e submetidos a Totais Admissíveis de Captura (TAC), tem-se continuado a verificar alterações substanciais aos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2018/2025. Para além disso, também tem sido frequente a revisão de metodologias de avaliação, com consequências diretas na perceção do estado dos recursos e impacto nas oportunidades de pesca, em função do trabalho desenvolvido pelas instituições científicas da UE representadas no CIEM.

Como exemplo das espécies com alterações relevantes na abundância temos o caso do carapau que, apesar das oscilações, está nos níveis mais elevados de sempre, com correspondente alteração nas oportunidades de pesca de mais 69%, e o do areeiro, com mais 35%.

A abundância do biqueirão, continuou em máximos históricos, 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 responder à abundância desta espécie na costa ocidental.

No conjunto das espécies cuja abundância tem vindo a recuperar, encontram-se ainda o lagostim e o tamboril. A juliana, solha e linguado apresentam trajetória estável, a que se juntou o conjunto das raias, ainda que algumas espécies se

destaquem pela positiva, como no caso da raia lenga e outras se mantenham em estado de relativo desconhecimento, como a raia curva.

A situação da sardinha continua incerta, uma vez que começam a surgir indicações de alguma recuperação local, cujo impacto na biomassa total ainda não é conhecido. Mantêm-se as oportunidades de pesca a níveis quase residuais, face aos níveis históricos de exploração. Continuam a ser implementadas medidas de gestão relevantes, baseadas na sua maioria em compromissos entre o sector e a administração, de limitação das quantidades diárias e fecho de dias de pesca.

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

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2018, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo têm-se mantido relativamente estáveis, não tendo ocorrido, em 2018, alterações significativas das possibilidades de pesca disponíveis para a frota portuguesa. Contudo, e no que toca aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, as alterações mais significativas foram respeitantes à atividade exercida: na NAFO, onde se verificou uma descida de 20% da quota de bacalhau da NAFO 3M e subida de 11% da quota de palmeta e, na ICCAT onde ocorreu uma subida de 20% da quota de voador-norte e subida de 18% da quota de rabilho.

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

Em 2018 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 desta unidade populacional, durante a Reunião Anual de 2006 a ICCAT adotou, a título provisório, um Plano de Recuperação para um período de 15 anos.

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 2018.

Plano de Recuperação e de Gestão da Pesca da Sardinha (2018-2023), em execução desde 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, o qual define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (ICES Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de Julho de 2017), que determinou que o anterior não era precaucionário.

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

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

O regime de entradas e saídas da frota é efetuado de acordo com o estabelecido no n.º 5 e n.º 6 do artigo 22.º e no n.º 1 do art.º 23.º do 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), sendo apenas autorizadas entradas ou reentradas de embarcações, mediante a saída da frota de pesca de capacidade igual ou superior em arqueação bruta (GT) e potência propulsora (kW).

Em 2018, Portugal cumpriu os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos pelo Anexo II do Regulamento da PCP, quer para a frota registada no Continente (MFL) quer para as frotas registadas nas Regiões ultraperiféricas.

❖ Planos de melhoria no sistema de gestão da frota

Em 2018, 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 2018, deu-se continuidade à execução de uma política de exploração sustentável dos recursos procurando conciliar-se esta vertente com uma gestão equilibrada da capacidade da frota de pesca nacional. Paralelamente, têm vindo a ser adotadas medidas destinadas a melhorar as condições de segurança e habitabilidade das embarcações, proporcionando às tripulações maior segurança e melhores condições de trabalho no exercício da atividade, mas globalmente, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca, as medidas têm sido insuficientes.

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 à sardinha, a abundância de biqueirão na costa portuguesa e as trocas efetuadas com Espanha relativamente a esta espécie, permitiu que o segmento do cerco, mantivesse um bom desempenho económico em 2018. 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 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.

3. DESCRIÇÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS

Descrição da frota *(Description on fleets)*

Em 31 de dezembro de 2018, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 855 embarcações, com uma arqueação bruta total de 84 436 GT e uma potência propulsora total de 341 230 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 90,93% das unidades registadas têm um comprimento de fora a fora inferior a 12 metros e têm uma arqueação bruta reduzida, que no seu conjunto representa apenas cerca de 15% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 35 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 24 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional.

Pescarias desenvolvidas *(Link with fisheries)*

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das regiões ultraperiféricas da Madeira (RAM) e dos Açores (RAA), desenvolvendo-se as respetivas pescarias de acordo com as áreas de operação e as artes atribuídas, agrupando-se da seguinte forma: Redes de Emalhar e Tresmalho (DFN); Dragas (DRB); Arrasto (DTS); Armadilhas (FPO); Linhas e Anzóis (HOK); Xávega (MGO); Cerco (PS); Arrasto de Vara (TBB) e Embarcações Polivalentes (MGP, PGP e PMP). No Anexo II, é efetuada

uma caracterização das pescarias, apresentando-se informação quanto às principais espécies capturadas, zonas de operação e proporção da atividade de cada grupo relativamente ao total da frota ativa. No Anexo III, pode observar-se a situação da frota portuguesa a 31 de dezembro de 2018, 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 2018, cerca de 63% da totalidade da frota pesqueira da RAA (Figura 1).

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

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

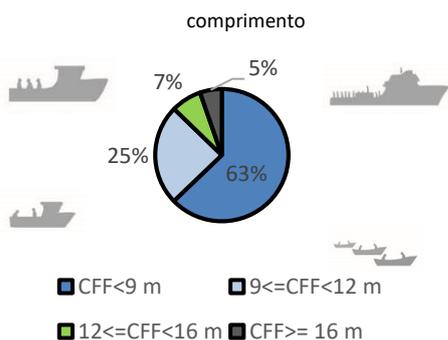
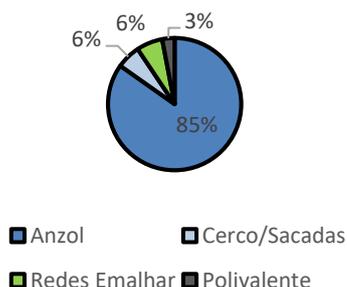


Figura 2 – Composição da frota da RAA por segmentos de frota



Importa salientar que relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2018, e no que respeita à atividade ao abrigo de Acordos de Pesca há apenas a sinalizar a atividade desenvolvida pela frota nacional a operar ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS) UE/Madagáscar e UE/Marrocos, com uma autorização de pesca emitida para cada um destes APPS. Para a utilização das possibilidades de pesca ao abrigo do APPS EU/Cabo Verde, que apresentava uma participação regular nos últimos anos, não foi emitida nenhuma possibilidade de pesca para 2018. A reduzida utilização de possibilidades de pesca ao abrigo dos APPS, entre outros fatores, levou a que nos protocolos renegociados em 2018 houvesse redução de uma possibilidade de pesca no segmento palangreiro, em Cabo Verde e Costa do Marfim.

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

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2018, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, tal é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico, que contou com a presença de seis navios de pavilhão nacional envolvidos na captura de tunídeos e similares, da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (CGPM), com um navio a

operar com armadilhas para a captura de camarão e na Comissão Interamericana do Atum Tropical (IATTC), com três unidades de pesca envolvidas na captura de tunídeos e similares.

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

Evolução da frota (*Development in fleets*)

Mantém-se a tendência de redução da frota de pesca nacional em resultado do processo que tem vindo a ser desenvolvido no sentido da adaptação da capacidade aos recursos disponíveis. Comparando a situação a 31 de dezembro de 2018 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 4,18% do número de embarcações, de 15,14% em termos da capacidade em arqueação bruta e 6,52% e da capacidade em potência propulsora (Tabela 1). Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2014-2018), por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de cerca de 5 % do número de embarcações licenciadas, correspondente a uma redução de 10,9 % da arqueação bruta (GT) e de 4,59 % da potência propulsora (kW).

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2018			DIFERENÇA EM VALORES ABSOLUTOS			DIFERENÇA EM VALORES PERCENTUAIS		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
MFL	6 996	85 453	294 683	6 678	70 575	271 359	-318	-14 878	-23 323	4,55	17,41	-7,91
RAA	764	10 112	54 124	753	10 056	54 063	-11	-56	-61	1,44	0,56	-0,11
RAM	438	3 938	16 222	424	3 805	15 808	-14	-133	-415	3,20	3,37	-2,56
TOTAL PORTUGAL	8 198	99 503	365 029	7 855	84 436	341 230	-343	-15 067	-23 799	4,18	15,14	-6,52

Evolução em 2018 - Entradas e Saídas

Em 2018, entraram na frota de pesca nacional 49 embarcações, totalizando uma capacidade de 746 GT e 3 423 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (98%). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 75,5% respeitam a novas construções (CST), 18,4%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA) e 6% a unidades importadas de outros Estados Membros (IMP). Os valores observados traduzem o esforço do armamento em renovar a frota de pesca, por novas unidades.

ENTRADAS POR SEGMENTO DE FROTA

Tabela 2

SEGMENTO/REGIÃO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	TOTAL
MFL	7	1	4	4	3	26	1	2	48
RAA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAM	0	0	0	0	1	0	0	0	1
TOTAL	7	1	4	4	4	26	1	2	49

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA			TOTAL
	CHA	CST	IMP	
MFL	8	37	3	48
RAA	0	0	0	0
RAM	1	0	0	1
TOTAL	9	37	3	49

Durante o ano de 2018, saíram da frota de pesca nacional 110 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 3 554 GT e em potência propulsora de 7 514.5 kW. Na Tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota e a Tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 71% ocorreu por demolição (DES), 28% por registo noutra atividade que não a pesca (RET) e 1% foi abatida para registo noutro país (EXP).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENTO/ REGIAO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	PS	INATIVA	TOTAL
MFL	13	1	2	3	3	23	2	52	99
RAA	0	0	0	0	3	0	0	1	4
RAM	0	0	0	0	0	0	0	7	7
TOTAL	13	1	2	3	6	23	2	60	110

SAIDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIAO	TIPO DE SAIDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	73	1	25	99
RAM	3	0	4	7
RAA	2	0	2	4
TOTAL	78	1	31	110

Na Tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2018 ao nível das entradas, das saídas e das alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução quer na frota do Continente quer nas frotas das Regiões ultraperiféricas.

Tabela 6

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2018	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW	Nº	GT	KW
CAPACIDADE DA FROTA EM 01-01-2018	7 916	87 214	343 709	6 729	73 174	273 101	757	10 060	54 077	430	3 979	16 531
ENTRADAS EM 2018	49	746	3423	48	741	3 348	0	0	0	1	5	75
MOD EM 2018	0	30,14	1612,5	0	17,32	1556,41	0	2,44	77,38	0	10,38	-21,29
SAÍDAS EM 2018	110	3553	7515	99	3 357	6 647	4	7	91	7	189	777
CAPACIDADE DA FROTA EM 31-12-2018	7 855	84 436	341 230	6 678	70 575	271 359	753	10 056	54 063	424	3 805	15 808
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-61	-2 778	-2 479	-51	-2 599	-1 742	-4	-4	-14	-6	-174	-723
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-0,77	-3,19	-0,72	-0,76	-3,55	-0,64	-0,53	-0,04	-0,03	-1,40	-4,38	-4,37

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 2018 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

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

Tabela 7

Em vigor em 2018 ou estabelecidos em 2018	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).
Plano de Recuperação e Gestão da Sardinha Ibérica (2018-2023)	Todas as capturas de sardinha, em particular para as embarcações licenciadas com a arte de cerco e xávega	Limitação das capturas para recuperação da Biomassa desovante a um ritmo mínimo de 10%/ano.
Plano de Gestão da Enguia Europeia (em execução desde 2009)	Todas as embarcações/pescadores da pesca comercial e lúdica	Recuperar a biomassa da enguia prateada para valores prístinos.
Plano de implementação do salmão do Atlântico Norte	Embarcações licenciadas para operar nas zonas entre o Rio Lima e o Rio Minho até à fronteira com a Galiza	Em vigor desde 2007 com o objetivo de gerir as pescarias de salmonídeos.

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

Plano de Recuperação da Pesca da Sardinha

Em 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, foi implementado um Plano que define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (ICES Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de Julho de 2017), que determinou que o anterior não era precaucionário.

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

Em 2018, mantiveram-se as condições de execução do Plano de Recuperação, tendo sido atualizado o período de referência (2016-2017). O Plano Plurianual de Gestão acabaria por vir a ser publicado apenas no início de 2019, pelo que se manteve em vigor durante todo o ano de 2018 a obrigação das embarcações cujas capturas atinjam 5 toneladas durante o período de gestão entrarem para o grupo das embarcações com atividade restringida, com um número de dias de pesca proporcional ao tempo em que integrarem o Plano. A atividade autorizada prevista no Regulamento (UE) n.º 2018/2025 do Conselho, de 17 de Dezembro de 2018, manteve-se nos 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, tendo sido reservada uma pequena percentagem para as embarcações não incluídas no Plano sem restrições de atividade. As restrições ao número de dias de pesca de pescada, têm conduzido a uma sub-utilização da quota. Em 2018 utilizou-se alguma desta quota para swaps com Espanha, tendo beneficiado o sector de uma forma geral ao prolongar a exploração de outras espécies para além da quota inicialmente disponível.

Ainda no que respeita às embarcações incluídas no Plano de Recuperação da Pescada Branca do Sul e do Lagostim, foi retirada definitivamente da frota de pesca uma capacidade de 160,25 GT e 625,06 kW, correspondentes a 3 embarcações que capturavam pescada. A cessação definitiva das atividades de pescas destas unidades ocorreu no âmbito da Portaria nº 381-A/2017, de 19 de dezembro de 2017.

Plano de Recuperação do Atum rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo

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

Em 2018 foi adotada a Recomendação 18-02, a qual adota um «Plano de Gestão Plurianual» para este stock, consequência direta da recuperação operada ao nível de biomassa de *Thunnus thynnus*. Esta recomendação entrará em vigor a partir do dia 21 de junho de 2019.

As disposições adotadas no contexto da ICCAT têm vindo a ser refletidas no ordenamento jurídico na União - através do Regulamento 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016 - resultando na revogação do Regulamento (CE) n.º 302/2009, do Conselho. Contudo, face às novas disposições introduzidas pela Recomendação 18-02, numa forma geral mais flexíveis, torna-se agora necessário repercutir tais alterações no acervo legislativo da União, situação que passará, inexoravelmente, pela revogação do Regulamento 2016/1627 e pela adoção de um novo Regulamento que substitua as disposições vigentes ao nível da UE, com as regras adequadas ao Plano de Gestão, decorrente da Recomendação 18-02.

Plano de Recuperação da Palmeta/Alabote da Gronelândia (*Reinhardtius hippoglossoides*) - Regulamento (UE) N.º 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 (NAFO). Este plano vigorou até 2018 e obrigou ao congelamento no número de embarcações que operam na NAFO.

Esforço de Pesca global nas Águas Ocidentais Sul

O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de novembro de 2003, encontra-se descrito na Tabela 8, verificando-se que entre 2010 e 2018, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 36,7%.

Tabela 8



5. REGIME DE ENTRADAS E SAÍDAS E LIMITES MÁXIMOS DE CAPACIDADE (Statement of compliance with entry/exit regime)

No que respeita às capacidades da frota de pesca da União, cada Estado Membro tem a sua segmentação definida. No caso de Portugal, a gestão das capacidades (em GT e kW) é efetuada por região (Continente, RAA e RAM) sendo a frota do Continente (frota MFL) gerida na sua globalidade e as frotas das Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e da Madeira (RAM) geridas de acordo com a segmentação estabelecida no Anexo II do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, para as frotas ultraperiféricas de Portugal. Em 2018, 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 2018, de acordo com o estabelecido nos artigos 22º e 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

Tabela 9

CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DOS LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA CONFORME O ESTABELECIDO NOS NºS 6 E 7 DO ARTIGO Nº 22 DO REGULAMENTO (UE) Nº 1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	MFL		RAM						RAA				TOTAL PT	
			Espécies de mersais CFF <12m (4K6)		Espécies de mersais e pelágicas CFF >12m (4K7)		Espécies pelágicas - Redes envoltantes arrastantes CFF >12m (4K8)		Espécies de mersais CFF <12m (4K9)		Espécies de mersais e pelágicas CFF >12m (4KA)			
	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW
LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA DEFINIDOS NO ANEXO II DO REGULAMENTO (UE) 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	85 453	294 683	469	3 864	3 333	11 581	136	777	2 267	29 549	7 845	24 575	99 503	365 029
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa e Kw)	160	625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	625
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2018	93 894	312 843	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 617	29 870	12 979	25 721	114 389	385 914
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2018	70 575	271 359	453	3 641	3 216	11 389	136	777	2 288	29 532	7 767	24 531	84 436	341 230

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 atividade da frota;
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de sub-declaração.

Pontos fracos:

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

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

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

Sublinha-se a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissão de Acompanhamento de certas pescarias, como é o caso da sardinha e da pescaria com arte de xávega. É de referir ainda a criação de uma Comissão de Cogestão do percebe da Berlenga com o objetivo de poder vir a replicar o modelo para outras pescarias.

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. Em 2018, iniciou-se a fase de testes, a embarcações do novo sistema do DPE, bem como 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 2018, ações com especial incidência às espécies sujeitas a TAC e a planos de recuperação, tendo-se fixado como prioritárias, inspeções dirigidas às embarcações que operassem nas ORGP NAFO e NEAFC. Desta forma, foram abrangidas 2.009 embarcações, correspondentes a 5.397 ações de fiscalização. Deste universo, foram identificadas como presumíveis infratores, 296 embarcações, o que corresponde a 16% e 445 presumíveis infrações. Importa ainda referir o nível de inspeção que incidiu sobre as embarcações que integram os objetivos acima referidos, designadamente fiscalizações às embarcações de capturas e desembarques de pelágicos 79% e de 69% para as embarcações abrangidas com quota de sarda. No que respeita às embarcações com autorização para a NAFO e que descarregaram em Portugal, foram inspecionadas 70% e quanto às embarcações com autorização para pescar na NEAFC, foram inspecionadas 65%.

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, decorrente da entrada em vigor do Regulamento de Execução (UE) 2017/218 da Comissão de 6 de fevereiro de 2017, foram desenvolvidas e implementadas novas funcionalidades no Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P), nomeadamente no que respeita ao registo de dados no ficheiro da frota de pesca nacional e à transmissão de dados para o ficheiro da UE através da plataforma FLUX. Estas alterações permitem um controlo diário das capacidades da frota de pesca nacional, no âmbito do regime de entradas/saídas, estabelecidos na Política Comum das Pescas (PCP).

Em 2018, decorrentes do estabelecimento de medidas de gestão da atividade da pesca e medidas técnicas, foram ainda adotadas as alterações de procedimentos administrativos que configuram implicações na gestão da frota de pesca:

- A definição de medidas de gestão para a sardinha, através do Despacho n.º 532-A/2018, de 29 de dezembro de 2017, que estabelece um período de interdição de captura para qualquer arte de pesca, manutenção a bordo e descarga de sardinha (*Sardina pilchardus*), até ao dia 30 de abril de 2018, na zona 9 do ICES, seguido dos Despachos nº 4334-A/2018,

de 30/04/2018 e Despacho nº 7279-A/2018, de 31 de julho e do Despacho nº 9193-B/2018, de 28 de setembro de 2018, que interdita a captura, manutenção a bordo e descarga de sardinha (*Sardina pilchardus*), até ao dia 15 de maio de 2019.

- A atribuição de quotas de pescada, por embarcação, às embarcações abrangidas pelo Plano de Recuperação da Pescada e do Lagostim, pelo Despacho nº 47/DG/2018 do Diretor Geral da DGRM, nos termos da Portaria nº 187/2009, de 20 de fevereiro, republicada pela Portaria nº 186/2013, de 21 de maio;
- A definição do modelo de gestão da sarda (*Scomber scombrus*) repartindo a quota disponível pelas diversas frotas que tradicionalmente dispõem de possibilidades de pesca desta espécie (embarcações autorizadas a operar com arrasto, com malhagem 65-69 mm e/ou 70 mm, na zona 8c do CIEM, ao abrigo do Acordo Luso-Espanhol), através do Despacho nº 17/DG/2018 do Diretor-Geral da DGRM;
- A atribuição de quotas individuais de espadarte pela Portaria nº 271-A/2018, de 1 de outubro, e do Despacho nº 57/DG/2018, de 2 de outubro, com base na definição do modelo de gestão, que inclui a repartição por quotas, para a pesca de espadarte com palangre de superfície no Oceano Atlântico e no Mar Mediterrâneo;
- A interdição de pescar com a arte de ganchorra, por motivos biológicos, no período de 1 a 31 de maio de 2018, nos termos do Despacho nº 28/DG/2018, de 2 de maio;
- A interdição de pescar com a arte de arrasto de vara nos meses de junho (classe de malhagem entre 32-54mm) e entre abril e setembro (classe de malhagem de malhagem entre 20-31 mm). Limitação de potência motriz (máximo até 56 kW) para as embarcações que utilizam arrasto de vara;
- Interdições periódicas/zonas/classes de malhagem para embarcações com arte arrasto de fundo de portas;
- Interdição e/ou limitação na utilização da artes de emalhar, tresmalho e anzóis (períodos/zonas) particularmente para espécies diádromas com intervenção de grupos de interesse locais e nacionais;
- Limitações à captura e descarga de biqueirão (*Engraulis encrasicolus*), através da Portaria nº 16/2018, de 12 de janeiro.

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 2018, não desenvolveram atividade 4 147 embarcações. Apesar de se tratar de um número significativo de unidades inativas, em termos de capacidade de frota, representam apenas cerca de 22% da arqueação bruta (GT) e 23% da potência propulsora (kW), do total da frota registada. A maioria da frota inativa (cerca de 94%) tem um comprimento de fora a fora até aos 10 metros. No Anexo V, pode observar-se, por classe de comprimento e por região, o número e as capacidades (GT e kW) das embarcações inativas.

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

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

Frota MFL

No Anexo VI, apresentam-se os valores dos últimos cinco anos para a frota MFL e para as embarcações que operam exclusivamente fora das águas da União Europeia. Os segmentos do arrasto (DTS e TBB) e dragas (DRB) incluem embarcações que utilizam apenas um grupo de artes. O segmento do cerco (PS) integra maioritariamente embarcações que operam exclusivamente com arte de cerco, no entanto, este segmento inclui também embarcações de menor dimensão que, apesar de utilizarem maioritariamente a arte de cerco, estão licenciadas para outras artes. Os restantes segmentos incluem embarcações que utilizam duas ou mais artes.

Como se pode verificar, em 2018, na globalidade dos segmentos da frota MFL, os rácios traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,26 e 1,00. A análise do período de 2014 a 2018, permite verificar a existência de rácios 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 2018 indica que 63% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho), 34% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 3% 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.

Tal como vem sendo referido nos Relatórios de anos anteriores, considera-se que o indicador, tal como está definido, não se afigura como o mais adequado para aferir a real atividade das embarcações não permitindo, conseqüentemente, retirar conclusões fiáveis sobre a existência de sobrecapacidade na frota. A variabilidade entre o número máximo observado e a média de dias no mar é, na sua maioria, decorrente de especificidades inerentes às embarcações classificadas nesses mesmos segmentos, pouco tendo a ver com situações de subatividade estrutural. Embora esta constatação se aplique à maioria dos segmentos de frota, no caso das embarcações da pequena pesca, esta desadequação torna-se mais evidente, dado tratar-se de um segmento de frota onde existe uma grande heterogeneidade na atividade desenvolvida. Como principais fatores que contribuem para estas diferenças, refira-se a grande variabilidade das condições atmosféricas e de mar entre as diversas zonas/regiões do Continente, o exercício da atividade a tempo parcial por parte de um elevado número de embarcações - atividade sazonal - e, ainda, o cumprimento de períodos de defeso específicos para determinadas zonas ou artes de pesca.

Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2014 e 2018 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida. A relativa heterogeneidade dos diferentes segmentos de frota da RAA está intrinsecamente relacionada com as características técnicas das embarcações e o seu padrão de exploração. Para esta heterogeneidade concorrem diferentes fatores tais como as condições meteorológicas que afetam de forma significativa a capacidade de operação das embarcações, especialmente as de menores dimensões, e que podem ser bastante diversas entre as diferentes ilhas do arquipélago (por ex: Grupo Ocidental vs Grupo Oriental; costa Norte vs costa Sul). Há ainda a considerar que uma fração significativa dos proprietários de embarcações de menores dimensões apresenta mais do que uma atividade profissional ou desenvolve sazonalmente a sua atividade como profissional de pesca a bordo de outras embarcações (por exemplo, durante a safra de atum).

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

Tabela 10. Indicadores de utilização do navio na frota da Região Autónoma dos Açores no período 2014-2018

			2014			2015			2016			2017			2018		
			Med	Max	Ind												
Açores AREA 27	DFN	VL0010	68	99	0,68	76	140	0,54	87	157	0,55	74	142	0,52	80	153	0,52
		VL0010	77	176	0,44	66	191	0,35	63	195	0,32	59	250	0,23	69	203	0,34
	HOK	VL1012	135	230	0,59	120	204	0,59	90	194	0,46	90	244	0,37	110	134	0,82
		VL1218	146	326	0,45	114	192	0,59	82	185	0,44	63	198	0,32	71	186	0,38
		VL2440	110	130	0,84	129	181	0,71	83	176	0,47	12	49	0,25	89	165	0,54
	PGP	VL0010	48	78	0,62	78	138	0,57	89	134	0,66	83	162	0,51	91	153	0,59
	PS	VL0010	90	122	0,74	88	143	0,62	83	155	0,54	74	134	0,55	71	123	0,58
		VL1012	170	177	0,96	187	213	0,88	126	168	0,75	118	185	0,64	136	194	0,70

Frota RAM

Em relação à atividade da frota registada na RAM, podemos observar que no período considerado, os valores de rácio demonstram algumas alterações relativamente a 2017.

No segmento VL0010 HOK, observamos uma melhoria em consonância com a tendência dos anos anteriores, atingindo no corrente ano o equilíbrio. No segmento VL0010 MGP, observamos um decréscimo no indicador sem que, no entanto, coloque o segmento em desequilíbrio. Os restantes segmentos não apresentam alterações significativas.

Tabela11

	ARTEDCF	CLASSE_CFF	2014			2015			2016			2017			2018		
			Med	Max	Ind												
Madeira OFR	HOK	VL0010	62	157	0,39	153	210	0,73	186	235	0,79	187	212	0,88	170	188	0,91
		VL1218	219	263	0,83	276	323	0,85	263	312	0,84	262	296	0,89	244	276	0,88
		VL1824	186	273	0,68	177	274	0,65									
		VL2440	154	200	0,77	130	158	0,82	120	149	0,81	184	259	0,71	180	208	0,86
	MGP	VL0010	65	93	0,70	107	178	0,60	94	138	0,68	97	108	0,90	80	105	0,76
		VL1824	167	177	0,94	193	214	0,90	200	219	0,91	184	189	0,97	180	193	0,93

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

Frota MFL

A frota foi agrupada nos segmentos em componentes já identificados em anos anteriores. Em 2018 foram identificadas 22 unidades populacionais sujeitas a avaliação científica, um número 47% superior ao contabilizado no período anterior. Todos os segmentos de frota têm interações com estas unidades populacionais, em maior ou menor número. Em média, cada um dos segmentos de frota identificados explora agora 91% das unidades sujeitas a avaliação, em maior ou menor grau, apesar do aumento do número de unidades populacionais avaliadas e como consequência da diversidade das que são exploradas por cada segmento.

Tal como em anos anteriores, o número de unidades populacionais exploradas é elevado, 340. Isto significa que a proporção daquelas que são avaliadas cientificamente é sempre consideravelmente reduzida, mesmo tendo em conta o crescimento verificado, em grande medida por serem poucas as que têm um interesse transversal à maioria dos estados da UE, e portanto para as quais são alocados recursos humanos e financeiros de investigação.

Regista-se um aumento do número de unidades sujeitas a avaliação e reduzida dependência que cada segmento destas unidades populacionais, em relação ao total de unidades exploradas, bem como uma redução do número das unidades populacionais exploradas acima de MSY.

Indicador das unidades populacionais em risco

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

Indicador de capturas sustentáveis

Tendo em conta que as medidas de gestão entretanto implementadas reduziram fortemente a dependência da frota de unidades populacionais ameaçadas, e que o número destas se reduziu, também significativamente, tendo surgido alternativas viáveis às unidades mais ameaçadas, o indicador de capturas sustentáveis não mostra nenhuma dependência significativa por parte das unidades de frota de unidades populacionais sujeitas a avaliação negativa.

Frota RAA

No âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha para a subdivisão dos Açores e do Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em particular o #14, das Nações Unidas foi realizada uma avaliação do estado ambiental das populações de peixes e moluscos explorados comercialmente utilizando como indicadores o nível de pressão de pesca, a capacidade reprodutora e a estrutura populacional. Esta avaliação que teve como principal fonte de informação as campanhas de investigação e o Programa Nacional de Recolha de Dados da Pesca (PNRD) permitiu verificar que no geral e de acordo com os procedimentos analíticos utilizados todas as espécies apresentavam uma avaliação final de “bom estado ambiental” embora em alguns casos o grau de confiança atribuído seja médio ou baixo.

Espécies demersais, de profundidade e grande profundidade

Da análise das descargas de espécies demersais, no período compreendido entre 2011 e 2018, verificamos que apesar de existir alguma variação interanual o volume de descargas manteve-se relativamente estável, apresentando um valor médio anual de 3.317 toneladas (Tabela 12).

Tabela 12 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2018.

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	3.268
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
2016	3.229
2017	2.939
2018	2.553
Média	3.317

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 445 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 213 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 282 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 73 toneladas, o Cherne (*Polyprion americanus*) com 89 toneladas, os Alfonsins (*Beryx spp.*) com 156 toneladas, a Abrótea (*Physis physis*) com 89 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 276 toneladas e o Pargo (*Pagrus pagrus*) com 83 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 ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, dadas as características e complexidade da pescaria de demersais na RAA, não tem sido possível concretizar a avaliação do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com as Diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca em virtude do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à política

comum de pescas, e dado que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores de F e 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 2018, verificamos que existe uma elevada variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.093 toneladas (Tabela 13).

Tabela 13 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2018.

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

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 847 toneladas, a Cavala (*Scomber japonicus*) com 202 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 24 toneladas.

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

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

Tunídeos

Estes recursos são explorados fundamentalmente pela frota atuneira de salto-e-vara (incluída no segmento HOK-VL2440) que tradicionalmente inicia a safra na Região Autónoma da Madeira (RAM) e que ao longo da época se desloca para a RAA. No período 2011-2018 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 2018 (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
2018	9.330
Média	6.666

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

No período compreendido entre 2000 e 2018, o Atum Gaiado e o Atum-Patudo representaram 63% e 33% do total dos atuns capturados na RAA, respetivamente. Estas unidades populacionais são geridas pela ICCAT e de acordo com as avaliações realizadas em 2015, o Atum-Patudo encontra-se numa situação de sobreexploração e o Atum 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 realizada pela ICCAT em 2018 e Atum Gaiado realizada pela ICCAT em 2014.

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

Frota RAM

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

Foram utilizadas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes da Comunicação da Comissão: COM(2014) 545 final. Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de F_{msy} (ou aproximações como F_{max}) e F_{act} publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, rabilho 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 da 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 2018 encontram-se resumidos na Tabela “Indicadores biológicos RAM” (Tabela 16).

Tabela 16

		Indicadores Biológicos (RAM)																								
ARTEDCF	CLASSE_CFF	ICS (Valor dos Desembarques)								ICS Data status	IUPR								Acompanhamento dos Desembarques							
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOK	VL0010	0,85	0,90	0,89	0,95	1,27	1,19	1,11	1,03		0	0	0	0	1	1	1	1								
	VL1218	0,95	0,98	0,95	0,96	1,17	1,11	1,11	1,19		0	0	0	0	0	1	1	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	1,05	1,28		0	0	0	0	1	1	1	1								
MGP	VL0010	0,37	0,66	0,62	0,87	0,94	0,81	0,80	0,60		0	0	0	0	1	0	0	0								
	VL1824	0,73	0,73	0,81	0,77	2,24	4,04	3,24	3,12		0	0	0	0	2	2	2	2								

No que respeita às artes de anzol (HOK) foi efetuado o cálculo de SHI com a mediana de F_{msy} e F_{act} nos casos do atum patudo (*Thunnus obesus*), do voador (*Thunnus alalunga*), gaiado (*Katsuwonus pelamis*) e espadarte (*Xiphias gladius*). No caso do atum rabilho (*Thunnus thynnus*) foi efetuado o cálculo de SHI com a mediana de $F_{0,1}$ e F_{act} a partir das avaliações mais recentes disponibilizadas 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 das 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, 2016 e 2017, 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, $F_{2017}/F_{MSY}=1.63$ (mediana, 1.14-2.12 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 ($F_{2017}/F_{max}>1$). O indicador SAR mostra que este segmento da frota se encontra dependente de dois *stocks* biologicamente vulneráveis.

Em conclusão, analisando a situação por segmento:

HOK VL0010 e VL1218- Embora em ambos os segmentos os indicadores não sejam positivos, tal como em anos anteriores deve ser tido em conta que uma das espécies fundamentais capturadas nestes segmentos (o peixe espada preto) não foi considerada no cálculo dos indicadores pelo motivo já indicado. Consideramos que os indicadores biológicos nestes segmentos poderão não ser representativos, particularmente no VL1218, em que apenas 16% 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 da captura de atum patudo. No entanto o valor do SHI sofreu, nos últimos 4 anos uma tendência de melhoria com a aproximação a 1. Neste caso consideramos os indicadores representativos já que foram calculados com base em espécies que representaram 99,8% 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 praticamente 100% 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 98% dos valores dos desembarques.

8.4. Indicadores económicos

Nos últimos anos, Portugal tem vindo a melhorar a 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, encontrando-se já estabilizado o novo modelo utilizado para o cálculo da maioria dos custos

Desde 2016 (Relatório de 2017) que os custos de depreciação já contemplam os valores atribuídos para a vida útil dos diversos componentes utilizados no método PIM (Método de Inventário Permanente), adequando os mesmos a valores com mais aderência à realidade da frota de pesca nacional. Na Tabela 17 constam os valores utilizados no método PIM.

Tabela 17 – Vida útil considerada em função da classe de comprimento das embarcações

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

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

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

Conforme proposto nas diretrizes da Comissão (COM (2014) 545 final, de 2 de setembro de 2014) e tendo em vista uma avaliação sobre a rendibilidade 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 2018 ainda não se encontram disponíveis, os indicadores económicos relativos ao ano em análise foram estimados a partir de uma projeção com base nos dados de 2015 a 2017.

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 quatro segmentos de frota, trinta e três demonstraram em 2017 uma situação económica positiva, o que corresponde a um desempenho positivo de 97% dos segmentos em análise. No que respeita aos valores estimados para 2018, observa-se uma ligeira alteração em três segmentos com previsão de rácios com valores negativos, no entanto, se compararmos os rácios dos anos anteriores com as estimativas para esses mesmos anos, constata-se que os resultados acabaram por ser melhores que os valores estimados, sendo por isso espetável a manutenção de desempenhos positivos nesses segmentos. Relativamente à frota que opera exclusivamente em pesqueiros externos, observam-se rácios com valores sempre positivos entre 2014 e 2017, sendo igualmente espetável a manutenção destes rácios em 2018.

Deste modo, e tendo por base os resultados observados entre 2014 e 2017 (anexo VII-b), não se identificam segmentos de frota em desequilíbrio para a frota MFL, no entanto verifica-se que o segmento das embarcações que operam com dragas, na classe dos 0 aos 10m de comprimento fora a fora apresentam com maior regularidade rácios ligeiramente negativos. Trata-se de uma situação que está a ser acompanhada para aferição de uma eventual intervenção futura.

Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verificamos que, em geral todos os segmentos de frota da RAA apresentam indicadores de desempenho económico positivos ou uma evolução positiva ao longo do período em análise. O único segmento que apresenta um desempenho económico menos robusto é o segmento das embarcações com comprimento fora-a-fora entre 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 Indicadores económicos da frota da Região Autónoma dos Açores no período 2008-2018

REGIO N	Fishin Thec	Vessel Length	2014		2015		2016		2017		2018	
			ROFTA	RATIO CR/BER								
RAA	DFN	VL0010	0,44	3,14	0,38	3,30	3,06	5,84	0,33	2,36	4,26	7,04
	HOK	VL0010	0,21	1,95	0,25	2,70	1,26	3,61	0,17	1,72	0,38	2,97
		VL1012	0,22	2,00	0,28	2,83	0,19	1,86	0,13	1,58	0,25	2,39
		VL1218	0,13	1,44	0,39	3,17	0,09	1,39	0,14	1,51	1,16	5,62
		VL2440	-0,03	0,89	-0,01	0,96	-0,11	0,40	-0,05	0,81	-0,13	0,44
	PGP	VL0010	-0,01	0,97	0,03	1,17	0,67	3,39	0,18	1,72	0,29	2,20
	PS	VL0010	0,34	4,46	0,14	2,01	1,14	4,82	0,06	1,25	0,04	1,15
		VL1012	0,37	2,66	0,16	1,81	0,35	2,45	0,14	1,60	0,11	1,39

Frota RAM

Os indicadores para análise do equilíbrio 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 maiores ou menores desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente.

Para o ano de 2018, e atendendo ao facto não estarem disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 5 anos.

Tabela 19 – ROFTA

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOK	VL0010	0,40	0,11	0,19	0,19	0,28	0,23
	VL1218	0,59	0,39	0,97	1,02	0,76	0,75
	VL1824	0,15	-0,11				
	VL2440	-0,04	0,01	-0,21	0,18	0,45	0,08
MGP	VL0010	1,88	0,54	0,92	1,18	0,76	1,06
	VL1824	0,02	0,05	0,03	-0,04	0,01	0,01

Tabela 20 – RATIO

Fishin Thec	Vessel Length	RATIO					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOK	VL0010	2,80	1,46	3,72	2,25	2,37	2,52
	VL1218	3,67	3,32	6,42	3,81	4,07	4,26
	VL1824	1,57	0,57				
	VL2440	0,83	1,08	-0,08	1,22	3,10	1,23
MGP	VL0010	6,10	3,76	4,40	2,50	3,71	4,09
	VL1824	1,11	1,38	0,04	1,12	1,05	0,94

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, que nos últimos anos têm apresentado resultados negativos, estão a recuperar satisfatoriamente, com especial ênfase no segmento de 24 metros, o qual tem-se mostrado estável nos 3 últimos anos. Os cercadores registam ainda números muito próximo do limite aceitável.

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 de dimensão apreciável, não compensável, em alguns anos, pelos rendimentos resultantes da sua atividade. As vendas neste segmento têm evoluído favoravelmente nos três últimos anos, admitindo-se uma certa estabilidade nas capturas.

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 2018 irão proporcionar melhores resultados, pois assistimos a um novo aumento do preço médio (+40%), apesar de se ter registado uma diminuição 7,4% das descargas face ao ano anterior.

Sublinha-se que não foi possível cumprir com o preconizado no Plano de Ação relativo ao segmento da frota VL1824 (MGP – Cerco), nomeadamente a aprovação e publicação da Regulamentação da atividade, referida no relatório anual da frota de 2017 e respetivo follow up, pelo facto do processo legislativo adstrito ser moroso e sujeito a consulta pública, prevendo-se estar concluído até final do ano 2019, sendo a sua entrada em vigor a 01 de janeiro de 2020.

Os restantes segmentos mantêm registos francamente positivos.