

PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO DA FROTA DE 2021

1. INTRODUÇÃO

O presente Plano, tem enquadramento no artigo 22º do Regulamento (UE) N.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à Política Comum de Pesca que determina que os Estados-Membros devem estabelecer e aplicar medidas de adaptação de capacidade das frotas em função das possibilidades de pesca. O objetivo é, relativamente à frota palangreira identificada como estando em desequilíbrio, adotar medidas que permitam corrigir esta situação visando o seu equilíbrio.

O Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura, adiante designado por FEAMPA, estabelece um conjunto de medidas para a concessão de financiamento da União, com as seguintes prioridades estratégicas:

1. Promover a pesca sustentável e a conservação dos recursos biológicos marinhos;
2. Promover a aquicultura sustentável e a transformação e comercialização de produtos da pesca e da aquicultura, contribuindo para a segurança alimentar na União;
3. Possibilitar o crescimento de uma economia azul sustentável nas zonas costeiras, insulares e interiores, e fomentar o desenvolvimento das comunidades piscatórias e aquícolas;
4. Fortalecer a governança internacional dos oceanos viabilizando mares e oceanos seguros, limpos e geridos de modo sustentável.

No âmbito da primeira prioridade prevê medidas de cessação definitiva da atividade e de cessação temporária, designadamente nos seus artigos 20º e 21º, estabelecendo que no caso da cessação definitiva, a mesma é obtida através do desmantelamento do navio de pesca ou através do seu abate e adaptação para atividades que não sejam de pesca comercial, mantendo-se em consonância com os objetivos da política Comum das pescas e com os planos plurianuais a que se refere o Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

Assim o presente plano de ação identifica os segmentos em que os indicadores revelam claramente que a respetiva capacidade não está em equilíbrio com as possibilidades de pesca. Para os segmentos de frota considerados em desequilíbrio serão estabelecidos objetivos, instrumentos de ajustamento e um calendário para a execução do Plano.

Principais conclusões do Relatório Anual da Frota

Nas conclusões do Relatório Anual da Frota, o balanço entre a capacidade e as oportunidades de pesca, e tendo por base a aplicação conjugada dos indicadores biológicos, económicos e de atividade, permite concluir que o segmento das HOK é especialmente vulnerável em termos

de rentabilidade, dado que exige mais mão-de-obra e tem uma capacidade de captura mais reduzida. Assim, atendendo a que, este segmento tem apresentado, de forma sistemática, indicadores económicos e de utilização negativos ou pouco satisfatórios, considera-se que nas classes de comprimento fora a fora superior a 12m, existe um desequilíbrio entre as capacidades desta frota e as possibilidades de pesca que a mesma tem, sendo necessário implementar medidas corretivas.

No que respeita aos restantes segmentos de frota, apesar de alguns apresentarem debilidades em termos dos indicadores económicos, como seja o caso das embarcações com arte de xávega (MGO), da frota de arrasto de maiores dimensões e das embarcações polivalentes gerais passivas (PGP), não se considera que os mesmos estejam em desequilíbrios estrutural. Não obstante, trata-se de segmentos que continuam a ser acompanhados com particular atenção.

2. IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS EM DESEQUILÍBRIO

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidencia que para a globalidade dos segmentos de frota, a capacidade da frota portuguesa se encontra em equilíbrio com as oportunidades de pesca.

No entanto foram identificados alguns segmentos que têm apresentado, de forma continuada indicadores económicos negativos, ao longo dos últimos anos, aconselhando a implementação de medidas para adequação da frota aos recursos disponíveis, contribuindo assim para a melhoria do desempenho ambiental, económico e social do setor.

Analisa-se em particular o segmento da pesca com anzois, que nos últimos anos tem tido desempenho negativo no segmento de maior dimensão envolvido na pescaria de palangre de superfície dirigido ao espadarte, e que no último ano se estendeu aos segmentos de menor dimensão, envolvidos, igualmente, na pesca de espadarte e também espécies demersais ou de profundidade.

As pescarias de palangre são muito características da frota portuguesa, e, no continente, destaca-se o palangre de superfície dirigido a espadarte e, de fundo dirigido, a espécies demersais e de profundidade. Exigindo muita mão-de-obra e tendo uma capacidade de captura mais reduzida que os restantes segmentos da frota, esta pesca é especialmente vulnerável em termos de rentabilidade.

Considerando no seu conjunto a frota de palangre licenciada para o continente nos segmentos de frota que integra as embarcações com comprimento fora a fora superior a 12m, verifica-se que os mesmos são compostos por 68 embarcações. Destas, 40 estão licenciadas e com quota de espadarte atribuída para o Atlântico Norte e/ou Atlântico Sul e 35 estão licenciadas para a pesca de profundidade ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/2336, do PE e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, das quais 10 são comuns às duas pescarias.

Esta frota tem no seu conjunto uma idade média de 27 anos, uma média de comprimento de fora a fora de 22,5 m, com uma média de tonelagem de 146,4 GT e uma potência média de 312 kW (Tabela 1).

Tabela 1 – Frota enquadrável por classe de comprimento

Classe comprimento	N.º de embarcações	Arqueação Bruta (GT)	Potência (KW)	Idade média
VL1218	22	623	3 041	32
VL1824	17	1 573	4 291	23
VL2440	26	6 189	11 798	25
VL40XX	3	1 572	2 078	35
Total	68	9 957	21 208	27

Conforme se verifica a partir da Tabela 2, destaca-se as embarcações registadas no porto de Peniche (13 embarcações), seguindo-se Sesimbra com 11 e Póvoa do Varzim com 9, o que está relacionado com pescarias tradicionais da zona, com Peniche envolvido na pesca de Espadarte e também complementarmente de espécies de profundidade, Sesimbra com pesca tradicional de peixe-espada-preto.

Tabela 2 – Frota enquadrável por porto de referência

NUT II	Porto de referência	N.º de embarcações	Arqueação Bruta (GT)	Potência (KW)	Idade média
Norte	Âncora	7	1 038	2 367	24
	Caminha	1	142	323	41
	Leixões	1	453	544	70
	Póvoa do Varzim	9	969	2 545	25
	Viana do Castelo	7	2 435	4 051	24
	Vila do Conde	8	1 086	2 325	25
Centro	Aveiro	1	228	552	39
	Peniche	13	1 084	2 894	25
AML	Sesimbra	11	629	2 129	34
Alentejo	Sines	5	544	1 411	26
Algarve	Lagos	1	141	313	17
	Olhão	1	398	661	15
	Portimão	1	593	634	18
	Sagres	2	218	459	23
Total Geral		68	9 957	21 208	27

Verifica-se que 59% das embarcações em causa têm um casco de metal, 35% de madeira e apenas 6% fibra de vidro.

2.1. Indicadores económicos

Foram calculados os indicadores ROFTA (Return on Fixed Tangible Assets) e o CR/BER (Rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio), tendo sido aplicado o sistema de semáforo, conforme se pode observar nas Tabelas 3 e 4.

Considerando a tendência de evolução económica registada nos últimos anos, prevê-se que no ano 2021, se registre um aumento da debilidade económica.

Destacam-se os segmentos VL2440 e VL40XX que apresentam nos últimos anos, consecutivamente, um Rácio CR/BER negativo, o que significa que os custos variáveis, por si só, excedem as receitas correntes, indicando que, quanto mais receitas forem geradas, maiores serão as perdas.

A análise da tabela do relatório da frota relativa aos indicadores económicos conjugada com a informação disponível sobre a frota do palangre permite concluir que a mesma se encontra em desequilíbrio, sobretudo no que respeita às embarcações de maior dimensão. Este desequilíbrio está sobretudo relacionado com os impactos da pandemia COVID nos preços de algumas das principais espécies capturadas e nas dificuldades de escoamento para mercados de alguns produtos congelados, i.e. espadarte para mercados como Itália.

Mais recentemente os impactos do aumento dos combustíveis relacionados com os acontecimentos na Ucrânia não antevêm melhoria do desempenho económico destes segmentos da frota.

Tabela 3 – Indicadores económicos da frota que opera no Continente

CONTINENTE MFL		2018		2019		2020		2021	
		Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER
HOK NÃO	VL1218	0,09	1,35	0,40	2,54	0,03	1,12	0,15	0,96
	VL1824	0,23	1,87	0,42	2,56	0,07	1,23	-0,01	0,56
	VL2440	-0,27	-0,24	-0,33	-0,43	-0,29	-0,15	-0,37	-0,09

Tabela 4 – Indicadores económicos da frota que opera fora da UE

PT FLEET OUTSIDE EU		2018		2019		2020		2021	
		Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER	Rofta	Rácio CR/BER
HOK	VL2440	-0,06	0,68	0,18	1,72	-0,25	-0,19	-0,33	-0,12
OFR	VL40XX	0,09	1,42	-0,21	0,12	-0,29	-0,27	-0,49	-0,42

2.2. Indicadores de Utilização

O indicador utilizado corresponde ao rácio entre o número médio de dias e o número máximo de dias no mar, o que permite verificar o esforço efetivamente exercido e o esforço máximo que poderia ser exercido pela frota.

A partir da aplicação do sistema de semáforos é possível constatar que nos últimos anos, em nenhuma classe de comprimento se registam rácios satisfatórios, isto é, superiores a 0,9.

Os segmentos VL1218 e VL1824 apresentam rácios de 0,55 e 0,57, respetivamente, o que poderá indiciar uma situação de subutilização.

Tabela 5 – Indicador de utilização da frota que opera no Continente

Continente - MFL		2018			2019			2020			2021		
		Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
HOK NAO	VL1218	197	285	0,69	192	265	0,72	189	274	0,69	190	344	0,55
	VL1824	222	311	0,71	227	323	0,70	193	366	0,53	210	365	0,57
	VL2440	228	258	0,89	228	257	0,88	199	234	0,85	218	270	0,81

Tabela 6 – Indicador de utilização da frota que opera que opera fora da UE

PT FLEET OUTSIDE EU		2018			2019			2020			2021		
		Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
HOK	VL2440	244	302	0,81	253	308	0,82	245	363	0,67	245	331	0,74
OFR	VL40XX	258	320	0,80	230	270	0,85	188	296	0,64	289	340	0,85

2.3. Indicadores Biológicos

Se, genericamente, o estado dos recursos capturados pela frota nacional avaliado pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM) é considerado a ser explorado a níveis biológicos de segurança, existem outras situações em que, por razões de precaução, sem que tenha sido verificada uma avaliação através de modelos analíticos, os Totais Admissíveis de Captura têm sido sucessivamente reduzidos ao longo do tempo. Esta visão precaucionaria tem colocado problemas relacionados com a gestão das quotas e obrigado à implementação de medidas de contenção, designadamente de licenciamento específico, aplicando-se diversas restrições ao licenciamento de espécies sujeitas a quota, como é o caso do peixe-espada-preto, goraz e imperadores. No caso das últimas duas espécies mencionadas, o goraz e imperadores, salienta-se que as mesmas registam um elevado preço médio, pelo que a redução das capturas permitidas se traduz numa menor rentabilidade dos segmentos de frota em causa.

Na tabela 7 consta a evolução das quotas e descargas das três principais espécies capturadas por frotas artesanais e tradicionais na zona 9 do CIEM, que operam exclusivamente com aparelhos de linhas e anzóis. Verifica-se que nos últimos 5 anos as quotas das espécies mencionadas foram reduzidas em 35%.

Importa ainda referir que a quota de imperadores está repartida entre Continente e Açores, estando apenas disponível para a frota do continente 15% da quota total.

Tabela 7 – Quotas iniciais e capturas no continente de espécies de profundidade 2017-2021 (tons)

	2017		2018		2019		2020		2021	
	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga	Quota	Descarga
Espada preto	3 294	2 305	2 965	1 827	2 801	2 560	2 801	2 485	2 241	2 354
Goraz	37	76	35	68	32	39	32	47	25	32
Imperador	182	186	182	184	164	157	164	159	41	139

Nestes casos a tendência das oportunidades de pesca não reflete apenas a variabilidade natural na abundância das populações animais, sujeitas não só à pressão da pesca, mas

também à pressão da predação (que pode acentuar-se em condições de melhor estado ambiental), às alterações climáticas (favoráveis a algumas espécies e desfavoráveis a outras) e às revisões metodológicas ao nível da avaliação de stocks, em função do trabalho desenvolvido pelas instituições científicas, nomeadamente as representadas no Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES) que podem ter consequências diretas na perceção do estado de conservação dos recursos, bem como o impacto nas oportunidades de pesca.

A frota do palangre de superfície, com quota de espadarte atribuída no continente para pescar os dois stocks do Atlântico (Norte e a Sul de 5ºN), composta por 40 embarcações, tem igualmente evidenciado problemas de equilíbrio relativamente às suas possibilidades de pesca.

Apesar do estado do recurso espadarte, em ambos os stocks, ter sido considerado estável e sem variações consideráveis nas possibilidades de pesca, a frota licenciada no Continente tem dificuldade em rentabilizar a sua atividade já que, existindo quotas repartidas por embarcação, as mesmas não são suficientes para assegurar a viabilidade desta frota.

No que se refere ao stock Norte, a frota do continente, com 38 embarcações, tem atribuída 66,1% da quota total que ronda as 1000 toneladas, com uma percentagem que vai dos 0,6 % da quota do continente aos 6%, ou seja, entre as 4 toneladas e as 41 toneladas. Destas, 5, dispõem ainda de quota para o stock sul, numa percentagem de 11,6 ou seja aproximadamente 35 toneladas cada.

Esta frota é muito específica, apenas licenciada para palangre, existindo várias categorias de embarcações, desde as que operam em todo o Atlântico até às embarcações costeiras, mais pequenas, que pescam sazonalmente espadarte e operam com palangre de fundo ou de profundidade no resto do ano.

Nos últimos anos, para tentar viabilizar a frota, tem sido negociado com outros Estados membros o reforço da quota, da ordem das mil toneladas só para a frota do continente, mas tal reforço é incerto e é efetuado em diferentes épocas da safra não dando estabilidade ou garantias à frota, de possibilidade de continuação de operação. Na tabela 8 constam as quotas iniciais e adaptadas de espadarte stock Norte e o respetivo grau de utilização nos últimos 5 anos.

Tabela 8 – Quotas e capturas de espadarte Norte entre 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Quota inicial	1 170,8	978,8	1 010,4	1 047,8	1 010,4
Quota ajustada	1 738,5	1 692,4	2 410,4	2 383,9	2 180,3
Capturas	1 879,7	1 691,3	2 414,3	2 095,3	2 160,5

Acresce ainda que esta frota captura tradicionalmente também tintureira e anequim, as quais assumem um importante complemento para a rentabilidade das embarcações, às quais têm sido aplicadas restrições relevantes. O anequim está incluído na Convenção CITES, com restrições à captura e ao comércio e a tintureira é objeto de um TAC, tendo Portugal uma quota de 5 358 toneladas.

3. OBJETIVOS E METAS

3.1 *Objetivos a ser alcançados*

Face ao exposto no ponto 2 do presente plano, e tendo em consideração o universo das embarcações do segmento HOK, por classe de comprimento, constantes da Tabela 1, que se identificaram como estando em desequilíbrio estrutural, entende-se adequado prever o abate de embarcações de palangre de superfície dirigido a espadarte ou de fundo, até alcançar uma redução de cerca de 1.000 GT e 2.700 KW.

Admitindo que maioritariamente serão abatidas embarcações com quota atribuída no Atlântico Norte poderão vir a ser disponibilizadas para afetação á restante frota cerca de 130 toneladas de espadarte.

Deste modo estima-se um ajustamento da capacidade da frota em 10 embarcações, o que se traduzirá numa redução da capacidade da arqueação bruta da frota de aproximadamente 1.000 GT, e da potência propulsora de 2.700 KW.

3.2 *Especificação dos instrumentos que permitem atingir esses objetivos*

Para atingir o objetivo de redução prevê-se recorrer ao regime de abate à frota de pesca nas modalidades previstas na alínea b) do número 2 do artigo 20º do Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA), ou seja, através do desmantelamento do navio de pesca ou através do seu abate e adaptação para atividades que não sejam de pesca comercial, privilegiando as embarcações com maior idade e com menor quota atribuída por serem estas embarcações as que têm mais dificuldade em assegurar uma pesca regular na atividade de pesca de espadarte.

Será dada prioridade às embarcações que têm quota de espadarte, e àquelas que têm maior idade que são geralmente as menos eficientes em termos energéticos, não só ao nível de motor, mas também em termos hidrodinâmicos.

A cessação definitiva das embarcações de pesca será efetuada mediante apoio financeiro a conceder aos proprietários dos navios de pesca dos segmentos identificados e respetivos pescadores, de acordo com as regras definidas no artigo 20º do Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura e de outras que venham a ser estabelecidas por legislação nacional. O montante de apoio será determinado de acordo com os métodos de cálculo referidos no programa operacional cofinanciado pelo FEAMPA.

Para o efeito, o navio de pesca deve estar registado como navio ativo e exercido atividades de pesca no mar durante pelo menos 90 dias por ano nos últimos dois anos civis anteriores à data de apresentação do pedido de apoio.

A capacidade de pesca equivalente é definitivamente retirada do ficheiro da frota de pesca da União e as licenças e autorizações de pesca definitivamente retiradas, em conformidade com o artigo 22.º, números 5 e 6, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, e com o regulamento do FEAMPA, que estabelece que, o beneficiário do apoio não poderá registar qualquer navio de pesca nos cinco anos seguintes à receção do apoio e os proprietários dos navios de pesca os segmentos de frota objeto deste Plano de Ação, não poderão beneficiar de apoios à

substituição de motores propulsores (principais e auxiliares), nem dos apoios referentes ao arranque da atividade para jovens pescadores.

3.3. Calendarização que permita especificar claramente qual o horizonte temporal e metas a atingir

Prevê-se implementar o regime legal no segundo semestre de 2022 e completar o processo de abate no final de 2023, permitindo, no caso da frota de espadarte, licenciada para o continente, iniciar 2024 com a possibilidade de fazer a repartição de quota por um menor número de embarcações.