

**RELATÓRIO ANUAL  
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2022**

**1. SUMÁRIO**

**❖ *Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca***

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciam para a globalidade dos segmentos que a capacidade da frota portuguesa se encontra em relativo equilíbrio com as oportunidades de pesca. Nos segmentos que operam com linhas e anzóis (HOK) considera-se a existência de algumas vulnerabilidades, pelo que se entende dar seguimento ao Plano de Ação que integra o presente Relatório, o qual tem por objetivo melhorar a relação capacidade de frota/ recursos disponíveis.

**❖ *Capacidade da frota***

Em 31 de dezembro de 2022, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 608 embarcações com uma arqueação bruta total de 86 304 GT e uma potência propulsora total de 347 619 kW.

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

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto, em termos de pescado fresco e refrigerado capturaram cerca de 54% e 13% respetivamente do volume total de capturas de pescado fresco e refrigerado. A sardinha, o carapau e a cavala são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 90% do total de descargas deste segmento, destacando-se a sardinha, com cerca de 42%, e a cavala com cerca de 28% como as espécies mais representativas. No segmento do arrasto, o carapau, o verdinho e as potas foram as principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado e representaram 55% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 35% (4 987 toneladas). O segmento da frota polivalente cujas principais espécies capturadas são os polvos, a cavala, e o peixe-espada-preto, descarregou cerca de 39% (13 581 toneladas) do total de capturas de pescado fresco e refrigerado.

**❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2022***

Em 2022, entraram na frota de pesca nacional 53 embarcações (totalizando 314 GT e 2 833 kW) e saíram 88 unidades (totalizando 365 GT e 2 918kW). 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), a introdução de um número crescente de TAC determinados com base no Rendimento Máximo Sustentável (MSY na sigla em inglês), resulta em oscilações mais frequentes nos limites máximos de capturas permitidas. Assim, ainda que globalmente se verifiquem alterações positivas nos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2022/109 de 27 de janeiro, com as respetivas atualizações, são agora mais frequentemente propostas reduções de TAC em reflexo de pequenas oscilações na abundância dos stocks, não necessariamente resultantes do nível da exploração. Assim, em 2022, as oportunidades de pesca das principais espécies sujeitas a TAC foram globalmente 5% superiores às estabelecidas em 2021, verificando-se alguns aumentos pouco expressivos, como foram os casos do carapau da zona ICES 9a (+11%) que compensou reduções pontuais em outras espécies como a pescada ou o lagostim. A estabilização das oportunidades de pesca (que traduz a gestão a níveis de rendimento máximo sustentável), passa a refletir, em situações normais, 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), e às alterações climáticas (favoráveis a algumas espécies e desfavoráveis a outras). Pontualmente, 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), também podem ter consequências diretas na perceção do estado de conservação dos recursos e impacto nas

oportunidades de pesca. No caso da pescada, por exemplo, o resultado da reavaliação pelo CIEM em 2022, permitiu o aumento da quota inicialmente adotada em 2022.

Alguns recursos de vida curta, entre os quais as espécies de pequenos pelágicos mais emblemáticas para Portugal, como a sardinha e o biqueirão, são particularmente sensíveis à influência do meio ambiente (com todas as suas componentes bióticas e abióticas), evidenciando oscilações significativas de abundância. Afortunadamente para o sector português, as duas espécies têm preferências distintas em termos de salinidades e temperaturas, o que as mantém habitualmente em contraciclo. O biqueirão tem preferência por condições mais tropicais (temperaturas mais altas e salinidades mais baixas), em comparação com a sardinha que prefere condições temperadas. Assim, apesar de não competirem diretamente, anos de menor disponibilidade à pesca de uma, correspondem a maiores disponibilidades da outra, permitindo ao sector tirar proveito, alternadamente, das duas.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2022, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo mantiveram-se relativamente estáveis, sendo, contudo, de relevar o expressivo incremento do TAC de bacalhau da Divisão 3M da NAFO, em resultado da melhoria da situação biológica deste recurso na zona do *Flemish Cap*. Esta melhoria resultou num aumento da quota nacional de 293 t (2021) para 786 t (2022), ou seja, cerca de 493 t adicionais de bacalhau na 3M.

No que concerne aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, as alterações mais significativas foram as seguintes:

- NAFO – O número de navios que opera no pesqueiro está estabilizado. Para além da melhoria do bacalhau 3M, anteriormente referida, há a sinalizar uma ligeira diminuição do TAC de palmeta, em resultado da aplicação da regra de exploração adotada para este recurso, e que resultou num decréscimo de 73 toneladas da quota nacional face ao ano anterior. Há ainda a salientar o restabelecimento da moratória da pesca de camarão na Divisão 3M;
- NEAFC - na reunião anual, realizada em novembro de 2021, foram adotadas as medidas de gestão para 2022 e, no que respeita a Portugal, a continuação da fixação do TAC de 0 toneladas para o cantarilho, no mar de Irminger e o aumento de 1 % do cantarilho das áreas ICES 1 e 2. Relativamente ao verdinho e sarda verificou-se uma redução de 19% e 7%, respetivamente;
- ICCAT – A maioria dos stocks com interesse para Portugal manteve os TAC acordados para 2021, designadamente o espadarte, o atum rabilho, o atum patudo e o atum-voador e conseqüentemente as quotas portuguesas. Na reunião anual foram apresentadas propostas de alteração da Recomendação de conservação e gestão para os atuns tropicais, tendo por base o parecer do Comité Científico da ICCAT, que apontou para uma melhoria do *stock* do atum patudo, de interesse estratégico para as frotas artesanais de salto e vara da R.A. Madeira e da R.A. Açores, contudo não houve consenso tendo ficado o TAC em 62.000 toneladas e o *rollover* das medidas. Foi ainda adotada uma recomendação sobre a conservação do tubarão anequim, capturado acessoriamente nas pescarias no Atlântico Norte.

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

Em 2022 vigoraram os seguintes planos de recuperação/ajustamento do esforço de pesca ou regimes de controlo de capacidade:

Plano Plurianual das Águas Ocidentais que estabelece regras para a fixação de TAC abrangendo os recursos economicamente mais relevantes em águas europeias, especificamente para otimização do potencial produtivo de um conjunto alargado de recursos geridos a RMS (MSY), (Regulamento (U.E) 2019/472 de 19 março).

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

Plano Plurianual para a Conservação e Gestão dos Atuns Tropicais - Atum albacora (Yellowfin) *Thunnus albacares*, Atum patudo (Bigeye) *Thunnus obesus* e Gaiado/Bonito (Skipjack) *Katsuwonus pelamis*, este plano, foi implementado para os anos 2020 e 2021, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de mortalidade por pesca dos atuns tropicais, em particular o atum patudo e o atum albacora. Uma vez que não existiu consenso na revisão deste Plano, manteve-se o *rollover* das medidas para 2022.

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha (2021-2026), que substituiu o Plano de Recuperação da pesca da sardinha, implementado por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, na sequência do parecer do ICES, que considerou o recurso dentro de limites biológicos de segurança e validou uma nova regra de exploração do recurso. Mantendo-se uma gestão bilateral, são definidas, pelos dois Estados membros, quantidades passíveis de captura, e medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações de cerco que capturam sardinha. Tratando-se de um Plano que procura dinamizar a informação científica mais atual, é operacionalizado através da publicação de vários diplomas legislativos com ajustamentos ao esforço em articulação com o setor.

Plano de Gestão da Enguia Europeia, em execução desde 2009, com medidas de controlo do esforço e limitações de capturas de juvenis (meixão) e adultos (enguia prateada), restrição da pesca lúdica, e época de defeso.

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

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

Em 2022, 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 2022, 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, por vezes, 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 2022, deu-se continuidade à execução de uma política de exploração sustentável dos recursos visando conciliar 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, no sentido de proporcionar às tripulações maior segurança e melhores condições de trabalho no exercício da atividade, mas a nível global insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca.

Para o balanço entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca, e tendo por base a aplicação conjugada dos indicadores biológicos, económicos e de atividade, verifica-se que o segmento da pesca à linha, das HOK, nas classes de comprimentos superior a 12m apresentam fragilidades, situação que assume maior dimensão relativamente às embarcações com comprimento fora a fora superior a 24m, que são especialmente vulneráveis em termos de rentabilidade dado que exige mais mão-de-obra e têm uma capacidade de captura mais reduzida. Um dos subsegmentos dessa frota refere-se a palangreiros de superfície que capturam sobretudo espadarte e cuja quota é manifestamente insuficiente para assegurar uma atividade regular durante todo o ano. Assim, face aos resultados que têm vindo a ser observados nos últimos anos nos segmentos das embarcações de maiores dimensões que operam com artes de anzol e não se perspetivando a

curto prazo melhorias que invertam a atual tendência, considera-se que existe um desequilíbrio entre as capacidades desta frota e as possibilidades de pesca que a mesma tem, sendo necessário implementar medidas que visem o ajustamento da frota aos recursos disponíveis.

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) e da frota de arrasto de maiores dimensões, não se considera que os mesmos estejam em desequilíbrio estrutural. Não obstante, tratam-se de segmentos que continuam a ser acompanhados com particular atenção.

No que respeita ao segmento do cerco, ele é o mais significativo da frota costeira no que diz respeito ao volume de descargas sendo também o principal responsável pela captura de pequenos pelágicos, incluindo a sardinha. Apesar das limitações aplicadas à sardinha nos últimos anos, e das flutuações características deste tipo de recursos, o desempenho económico deste segmento mantém-se globalmente positivo, verificando-se uma recuperação em 2022 relativamente ao ano de 2021.

No que respeita aos indicadores biológicos, a generalidade dos segmentos, encontram-se numa situação de equilíbrio biológico.

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

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

Em 31 de dezembro de 2022, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 608 embarcações, com uma arqueação bruta total de 86 304 GT e uma potência propulsora total de 347 619 kW, distribuída pelo Continente (MFL), pela Região Autónoma dos Açores (RAA) e pela Região Autónoma da Madeira (RAM).

A frota nacional caracteriza-se por uma prevalência de embarcações da pequena pesca, em que cerca de 91% das unidades registadas têm um comprimento de fora a fora inferior a 12 metros e têm uma arqueação bruta reduzida, que no seu conjunto representa apenas cerca de 14,2% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 37 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 27 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 2022, 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 dez metros que apesar de apresentarem uma diminuição ao longo do tempo ainda representam, em 2022, cerca de 73% da totalidade da frota pesqueira ativa da RAA (Figura 1). A frota regional de pesca é dominada por embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis e que representam 84% do total da frota ativa da Região (Figura 2).

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

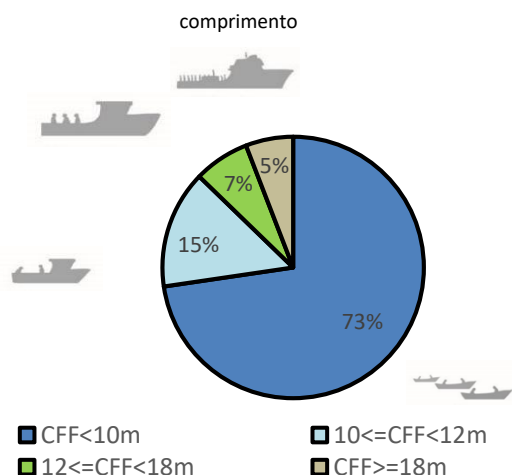
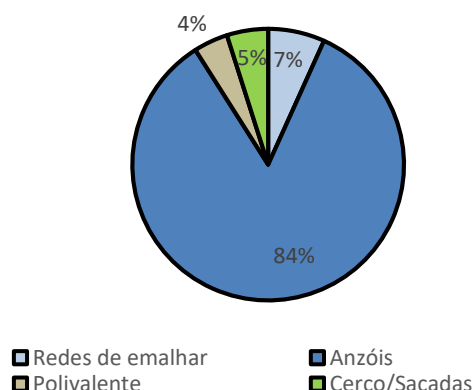


Figura 2 – Composição relativa dos grupos de artes de pesca mais usadas pela frota da RAA.



Importa salientar que relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2022, e no que respeita à atividade ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), há a sinalizar a emissão de autorizações de pesca e respetiva atividade pela frota portuguesa nos seguintes Acordos: Cabo Verde e São Tomé e Príncipe.

Relativamente a estes Acordos de Pesca, foi igualmente assegurada a participação nacional nas rondas negociais tendentes à renovação dos Protocolos de Pesca com a Maurícia e Madagáscar. Além da participação nacional nas rondas negociais, foram ainda objeto de acompanhamento, as Comissões Mistas dos APPS com Mauritânia, Cabo Verde, Costa do Marfim, Senegal, Marrocos, Guiné-Bissau e Seicheles.

Há a destacar a celebração do novo Protocolo do APPS UE-Maurícia, em vigor desde 21 de dezembro de 2022, com a validade de 4 anos, 2022-2026, permitindo a Portugal, manter a possibilidade de acesso a quatro navios palangreiros.

No âmbito dos acordos atuneiros do Índico prosseguiram as negociações durante o ano de 2022 para um novo Protocolo UE-Madagáscar, expirado em 31 de dezembro de 2018, aguardando-se futuros desenvolvimentos tendentes ao regresso da frota portuguesa ao referido pesqueiro.

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 três unidades de pesca, envolvidas na pesca do bacalhau entre outras.

Após a saída do Reino Unido da União, foi assinado um Acordo de Pesca entre os 27 Estados Membros da UE e o Reino Unido, em 24 de dezembro de 2020, estabelecendo as normas para este novo Acordo. Portugal licenciou dois navios, em 2022, para as águas do Reino Unido, tendo os mesmos exercido atividade no pesqueiro.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2022, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, tal é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC), que contou com a presença de dois navios de pavilhão nacional envolvidos na captura de tunídeos e similares, da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (GFCM), com um navio a operar com armadilhas para a captura de camarão e na Comissão Interamericana do Atum Tropical (IATTC), com quatro unidades de pesca envolvidas na captura de tunídeos e similares.

De realçar que, a frota atuneira nacional, a operar em pesqueiros externos, opera exclusivamente com palangre de superfície.

### 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 2022 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 7,75% do número de embarcações, de 15,29% em termos da capacidade em arqueação bruta e 5,01% 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 (2018-2022), por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que o número de embarcações licenciadas e respetiva capacidade (arqueação bruta e potência propulsora) é semelhante ao ano anterior.

Tabela 1 – Evolução da frota entre 2014 e 2022

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2022			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	6 499	73 395	280 297	-497	-12 058	-14 386	-7,65	-16,43	-5,13
RAA	764	10 112	54 124	706	9 238	51 678	-58	-874	-2 446	-8,22	-9,46	-4,73
RAM	438	3 938	16 222	403	3 670	15 643	-35	-268	-579	-8,68	-7,31	-3,70
<b>TOTAL PORTUGAL</b>	<b>8 198</b>	<b>99 503</b>	<b>365 029</b>	<b>7 608</b>	<b>86 304</b>	<b>347 619</b>	<b>-590</b>	<b>-13 199</b>	<b>-17 410</b>	<b>-7,75</b>	<b>-15,29</b>	<b>-5,01</b>

### Evolução em 2022 - Entradas e Saídas

Em 2022, entraram na frota de pesca nacional 53 embarcações, totalizando uma capacidade de 314 GT e 2 833 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (84,9%). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 56,6% respeitam a novas construções (CST), 41,5%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA) e 1,9% 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, melhorando assim as condições de segurança e condições de trabalho a bordo.

Tabela 2 – Entradas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	TBB	INATIVA	TOTAL
MFL	6	3	1	12	1	1	2	19	45
RAA	3		2					2	7
RAM			1						1
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>53</b>

Tabela 3 – Entradas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA			TOTAL
	CHA	CST	IMP	
MFL	16	28	1	45
RAA	5	2		7
RAM	1			1
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>53</b>

Durante o ano de 2022, saíram da frota de pesca nacional 88 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 365 GT e em potência propulsora de 2 918 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 75% ocorreu por demolição (DES), 22,7% por registo noutra atividade (RET) e 2,3% por exportação (EXP).



Tabela 4 – Saídas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIAO	DFN	FPO	HOK	PGP	PS	TBB	INATIVA	TOTAL
MFL	3	2	3	24	1	2	38	73
RAA	2			1			7	10
RAM							5	5
TOTAL	5	2	3	25	1	2	50	88

Tabela 5 – Saídas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE SAIDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	54	2	17	73
RAA	8		2	10
RAM	4		1	5
TOTAL	66	2	20	88

Tabela 6 – Evolução da Frota em 2022

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2022	PORTUGAL			CONTINENTE - MFL			AÇORES - RAA			MADEIRA - RAM		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
CAPACIDADE DA FROTA EM 01/01/2022	7 643	86 336	345 562	6 526	73 418	278 295	710	9 240	51 666	407	3 678	15 601
ENTRADAS EM 2022	53	314	2833	45	265	2349	7	47	463	1	2	21
MOD EM 2022	0	19	2142	1	34	2095	-1	-15	-32	0	0	79
SAÍDAS EM 2022	88	365	2918	73	322	2441	10	34	419	5	10	58
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2022	7 608	86 304	347 619	6 499	73 395	280 297	706	9 238	51 678	403	3 670	15 643
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-35	-33	2057	-27	-23	2003	-4	-2	12	-4	-8	42
VARIAÇÃO EM PERCENTAGEM	-0,46	-0,04	0,59	-0,42	-0,03	0,71	-0,57	-0,02	0,02	-0,99	-0,21	0,27

Na Tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2022 ao nível das entradas, saídas e alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução do número de embarcações.

#### 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 2022 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

Tabela 7 – Planos de Recuperação/Ajustamento do Esforço de Pesca/Redução de Capacidade

Em vigor em 2022 ou estabelecidos em 2022	Destinatários	Objetivos
Regime de controlo da capacidade de pesca	Embarcações licenciadas para um número alargado de artes de pesca	Limitação da capacidade de pesca através do número de licenças.
Plano de Gestão da Sardinha Ibérica (2021-2026)	Em particular para as embarcações licenciadas com a arte de cerco	Exploração do recurso de acordo com regra de exploração precaucionaria. Defeso mínimo de 3 meses, limitação anual e diária das capturas.
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 plurianual das águas ocidentais	Todas as embarcações a operar em águas europeias das zonas 8b, 8c, 9a e 10 do CIEM que capturem espécies sujeitas a quotas .	Fazer a gestão conjunta de determinados stocks de maior relevância em toda a área, equilibrando os respetivos intervalos de Rendimentos Máximos Sustentáveis, para que possam ser compatibilizados os diversos níveis ótimos de exploração.
Plano de Gestão do Atum Rabilho	Armações Embarcações licenciadas para palangre de superfície (capturas acessórias) e embarcações licenciadas para a pesca dirigida nas RUP's (salto e vara)	Regular a pescaria de acordo com a Recomendação ICCAT em vigor desde 2019.
Plano plurianual para a Conservação e Gestão de Atuns Tropicais	Embarcações licenciadas para palangre de superfície ou salto e vara	Reduzir os níveis de mortalidade por pesca dos atuns tropicais

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

Plano de Gestão da Pesca da Sardinha (2021 – 2026)

Em 2021, na sequência da melhoria do estado do recurso sardinha que se encontra agora recuperado e dentro de limites biológicos de segurança, foi implementado, por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola um Plano de Gestão (2021-2026) para a sardinha Ibérica, que substituiu o anterior Plano de recuperação (2018-2023), que integra uma nova regra de exploração a qual, foi avaliada como precaucionaria pelo ICES (Request from Portugal and Spain to evaluate a new Harvest Control Rule for the management of the Iberian sardine stock (divisions 8.c and 9.a), in Report of the ICES Advisory Committee, 2021. ICES Advice 2021, sr.2021.05. <https://doi.org/10.17895/ices.advice.8163>). Este Plano prevê o não aumento do número de embarcações envolvidas na pescaria, define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha, ajustando o esforço de pesca através da publicação de vários normativos legais, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade, adaptando a atuação dos pescadores ao nível de exploração e à ocorrência de juvenis.

Plano de Gestão do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo

A transição de um plano de recuperação para um plano de gestão permitiu que, em 2019, as capturas de atum rabilho deixassem de estar reservadas às armações e o plano interno passasse a contemplar a pesca dirigida ao stock por frotas de cariz artesanal, como a existente nas Regiões Ultraperiféricas (RUP's). Nesse mesmo ano foi adotada a recomendação 19-04 que continua a adotar um “Plano de Gestão Plurianual” para o atum rabilho, tendo entrado em vigor no mês de junho do ano de 2020.

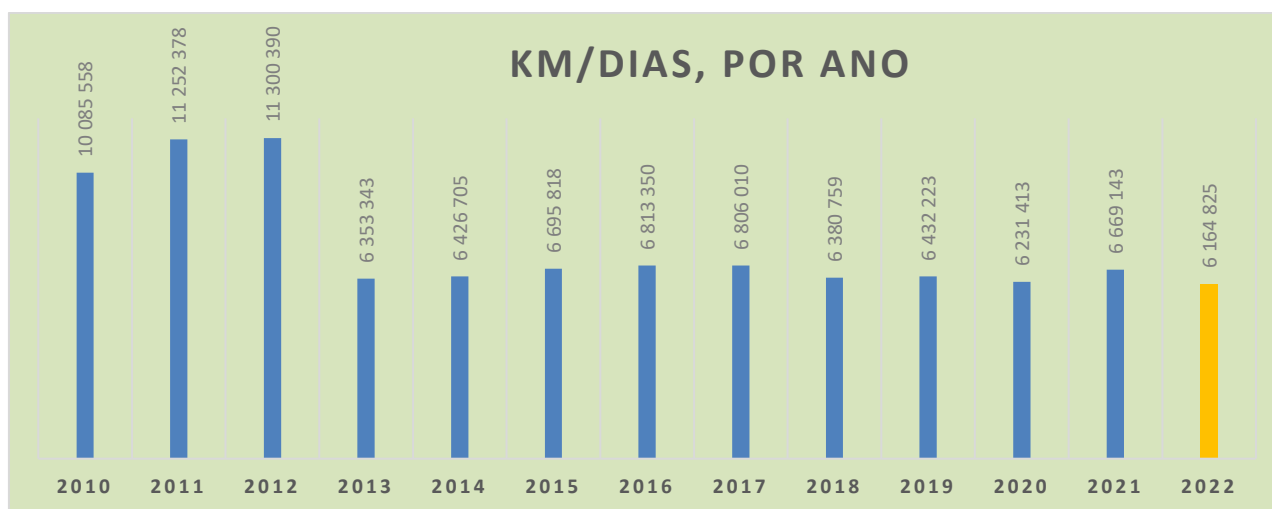
No ano de 2022, manteve-se a autorização para a pesca dirigida ao atum rabilho por parte das RUP's mantendo-se uma percentagem mais reduzida para as capturas acessórias, do que a indicada na Recomendação.

As disposições adotadas no contexto da ICCAT mantêm-se refletidas no ordenamento jurídico da União, através do Regulamento 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro.

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, na atual redação, está representado na Figura 3, verificando-se que entre 2010 e 2022, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 39%.

Figura 3 – Esforço de pesca nas Águas Ocidentais Sul





## 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 2022, 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 8 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 2021, 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 8 – Níveis de referência

CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DOS LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA CONFORME O ESTABELECIDO NOS NºS 6 E 7 DO ARTIGO Nº 22 DO REGULAMENTO (UE) Nº1380/2013 DE 11 DE DEZEMBRO	MFL		RAM						RAA				TOTAL PT	
			Espécies demersais CFF<12m (4K6)		Espécies demersais e pelágicas CFF >12m (4K7)		Espécies pelágicas - Redes envoltentes arrastantes CFF >12m (4K8)		Espécies demersais CFF <12m (4K9)		Espécies demersais e pelágicas CFF >12m (4KA)			
	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW	GT	kW
LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA DEFINIDOS NO ANEXO II DO REGULAMENTO (UE) 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	85 459	294 691	485	4 019	3 333	11 581	136	777	2 244	29 422	7 845	24 578	99 501	365 068
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	1 946	4 319	0	0	0	0	0	0	62	1 095	0	0	2 007	5 414
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2022	92 108	309 149	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 555	28 775	12 979	25 721	112 542	381 125
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2022	73 395	280 298	422	3602	3 112	11 264	136	777	2 224	28 142	7 014	23 536	86 304	347 619
<b>SALDO</b>	<b>18 713</b>	<b>28 851</b>	<b>182</b>	<b>367</b>	<b>1 002</b>	<b>1 470</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>331</b>	<b>633</b>	<b>5 965</b>	<b>2 185</b>	<b>26 238</b>	<b>33 506</b>

## 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 o controlo das capturas;
- Existência de um sistema de licenciamento digital que permite a verificação do licenciamento em tempo real, por parte dos elementos de fiscalização e controlo, através de um sítio internet dedicado (<https://www.portuguese-flagcontrol.pt/>);
- Existência de um modelo de Equipamento de Monitorização e Controlo, que permite uma eficaz monitorização e vigilância da atividade da frota;
- 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 subdeclaração;
- Frota com embarcações de pequena dimensão, artesanal, com pesca mais sustentável, por ser mais seletiva e com volume de capturas relativamente pequeno e de elevada qualidade;
- Segmentos de frota com maior dimensão, a operar na costa e no largo segundo regras estritas de gestão de capacidade;

- Gestão de proximidade envolvendo a Administração, a Ciência e os pescadores, com uma abordagem regional e a possibilidade de implementar medidas de forma agilizada.

Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, por impossibilidade em identificar uma espécie alvo ou a utilização de determinada arte em determinada operação de pesca;
- Elevado número de embarcações que utilizam diversas artes ao longo do ano, dificultando o processo de análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Elevada idade média da frota e deficientes condições de operacionalidade de um número elevado de embarcações, em particular na pequena pesca;
- 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 que se encontrem com níveis de exploração menos sustentáveis, em determinadas bacias hidrográficas, ou ainda no âmbito da criação de reservas marinhas de biodiversidade. Por outro lado, procurando evitar o desperdício de recursos que poderiam ser explorados de forma sustentável e aumentar a flexibilidade relevante para os resultados da pesca, a administração permite que possa ocorrer, em situações específicas, a transferência de artes entre embarcações. Nos casos em que a viabilidade da atividade está em causa, a atribuição de licença para a pesca com determinadas artes, é compensada pelo abate de outras embarcações que dispunham da mesma arte, proporcionando às embarcações que se mantêm ativas uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca. Para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e manter o equilíbrio existente, não são atribuídas novas licenças de pesca para certas artes. Sublinha-se ainda a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de certas pescarias.

**Informações sobre o nível geral de cumprimento dos instrumentos da política da frota** (*Information on general level of compliance with fleet policy instruments*)

Relativamente à regulamentação europeia em matéria de frota, considera-se pertinente destacar as seguintes áreas:

Controlo de capacidades da frota de pesca

As capacidades da frota nacional em arqueação (GT) e em potência propulsora (kW) são geridas através de um controlo rigoroso das capacidades entradas face às capacidades saídas, de acordo com a Política Comum das Pescas - Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, detendo a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) a competência para autorizar quer a entrada de novas capacidades na frota do Continente, quer os aumentos de capacidade da frota registada. Esta mesma competência é detida pelas entidades regionais relativamente às frotas das regiões ultraperiféricas. O controlo da capacidade da frota é efetuado caso a caso para todas as situações que implicam novas entradas ou aumentos de capacidade, sendo feitas avaliações periódicas com base nos dados registados no ficheiro da UE (Fleet Register).

Controlo e inspeção da atividade da pesca

O controlo da atividade da pesca estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, e cuja implementação decorre do Regulamento de Execução (UE) n.º 404/2011 da Comissão, de 8 de abril de 2011, na redação atual, é efetuado através da verificação do cumprimento das medidas técnicas adotadas e de acordo com rotinas e automatismos de monitorização e de cruzamento de informação proveniente de fontes diversas, sendo para o presente efeito, de destacar a informação proveniente do diário de pesca eletrónico e do sistema de monitorização contínua por satélite, vulgo VMS, através do qual se obtém informação em tempo real sobre a localização, a rota e a velocidade das embarcações dotadas deste equipamento, (embarcações com comprimento fora a fora superior a 12 metros) possibilitando o seguimento detalhado da respetiva atividade. Os dados transmitidos são cruzados com os dados relativos às

capturas/descargas, proporcionando um controlo mais rigoroso e a obtenção de informação que é utilizada para o cumprimento das obrigações europeias no domínio da atividade de pesca, nomeadamente para o controlo do esforço de pesca, a monitorização da utilização das quotas e o encerramento das pescarias, caso aplicável.

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 domínio da inspeção, foram estabelecidos como principais objetivos em 2022, ações com especial incidência às espécies sujeitas a TAC, tendo-se fixado como prioritárias, inspeções dirigidas às embarcações que praticam esse tipo de pesca. Nesse âmbito, todas as descargas provenientes da NAFO foram submetidas a inspeção, ou seja, 13 ações de inspeção a 8 embarcações, tendo sido detetadas 16 presumíveis infrações.

Relativamente ao Programa Específico de Controlo e Inspeção (SCIP) aplicável às pescarias que exploraram a unidade populacional Atum Rabilho (BFT) no Atlântico Leste, para dar cumprimento à obrigatoriedade de reporte prevista no artigo 11.º, n.º 1 da Decisão de Execução (UE) 2018/1986 da Comissão, de 13 de dezembro, foram efetuadas 54 Inspeções em mar e 143 inspeções de desembarque, bem como 6 horas de vigilância aérea que totalizaram 1 avistamento. Foram detetadas 14 Infrações graves, perfazendo uma taxa média de infrações graves de 7,8% (Por taxa de infração entende-se o rácio entre o número de presumíveis infrações e o número de inspeções, expresso em %).

A Autoridade Marítima Nacional, efetuou 8 234 ações de fiscalização em todo o território nacional, incluindo Açores e Madeira, e detetou 1 045 presumíveis infrações, ou seja 12,6% do total de fiscalizações. A Inspeção Regional de Pesca dos Açores (IRPA), levou a cabo 1 097 ações de fiscalização e detetou 63 presumíveis infrações o que equivale a 5.7% de infrações relativamente aos alvos. A Direção Regional de Pescas da Madeira levou a cabo 209 ações de fiscalização de que resultaram 13 presumíveis infrações o que equivale a 6,2% de infrações relativamente aos alvos. A Força Aérea Portuguesa (FAP) avistou 100 alvos nas suas ações de vigilância tendo 1% de infrações relativamente aos alvos. A Guarda Nacional Republicana (GNR), no âmbito das suas competências, procedeu no ano de 2022, à fiscalização de pesca lúdica, pesca profissional, armazéns, transportes, peixarias, mercados, aquacultura, empresas, entre outros.

Na Madeira está instalado um Centro de Controlo Regional que constitui uma réplica do Centro de Controlo e Vigilância da Pesca Nacional. O sistema permite o acompanhamento diário da movimentação das embarcações de pesca. Com base nestas informações são cruzados os dados obtidos nas descargas e nos diários de pesca e despoletados alertas que conduzem a notificações em caso de incumprimento.

O SIFICAP, permite a coordenação entre as diferentes entidades que dele fazem parte, bem como o acesso aos dados da frota, licenciamento, cadastro e outras informações relevantes para o processo de controlo. Com base nestas informações é desenvolvida uma análise de risco que permite estabelecer prioridades em termos de controlo e inspeção e que é distribuída pelas entidades competentes em matéria de fiscalização da atividade da pesca: Marinha, GNR e Força Aérea e à Autoridade Nacional de Pesca - DGRM.

As ações de fiscalização na área da Madeira são articuladas mensalmente com as demais entidades em sede da Comissão de Programação e Planeamento, sob a coordenação da DGRM.

## **7. ALTERAÇÕES DE PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS NA GESTÃO DA FROTA** (*Information on changes of the administrative procedures relevant to fleet management*)

Em 2022, as alterações de procedimentos administrativos adotados enquadram-se nas medidas de gestão da atividade da pesca abaixo elencadas:

- Regulamento (UE) 2021/91, relativo às oportunidades de pesca das espécies de profundidade, para 2021 e 2022, que proíbe expressamente a pesca de tubarões de profundidade (DWS) nas zonas de pesca (CIEM 9, 10 e CECAF 34.1.2), incluindo as espécies mencionadas no nº 2 da parte 1 do Anexo ao referido Regulamento, não sendo permitido pescar, manter a bordo, transbordar, transladar ou desembarcar tubarões de profundidade capturados nessas zonas.

- Portaria n.º 10/2021, de 8 de janeiro, que estabelece o regime aplicável às autorizações de pesca de espécies de profundidade, enumeradas no anexo I do Regulamento (UE) 2016/2336, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.
- Portaria n.º 6/2022, de 27 de janeiro - Determina o modelo de licença para o exercício da pesca marítima comercial no Mar dos Açores, com o auxílio de embarcação de pesca registada em porto da Região Autónoma dos Açores;
- Portaria n.º 20-A/2022, de 18 de março - aprova o regulamento de fixação de capturas totais permitidas de goraz e condições associadas para as embarcações de pesca registadas nos portos da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2022;
- Portaria n.º 28/2022, de 29 de abril - Aprova o regime de apoio associado ao programa de cogestão da pescaria do Chicharro (*Trachurus picturatus*) na Região Autónoma dos Açores - Prorrogada pela Portaria n.º 96/2022, de 2 de novembro;
- Despacho n.º 1696/2022, de 17 de agosto - Determina a transferência das possibilidades de pesca da espécie veja (*Sparisoma cretense*) entre ilhas;
- Portaria n.º 84/2022, de 23 de agosto - Aprovou o regime temporário de redução dos preços de conservação de tunídeos previstos no regulamento geral de funcionamento das lotas, entrepostos, postos de recolha e veículos de recolha na Região Autónoma dos Açores;
- Despacho n.º 1852/2022, de 12 de setembro - Repartição da quota de goraz (*Pagellus bogaraveo*), relativa à Subzona X da classificação estatística do CIEM – Conselho Internacional para a Exploração do Mar, considerada para as nove ilhas dos Açores, para o ano de 2022, pelas embarcações de pesca local e costeira, registadas nos portos da Região Autónoma dos Açores. Revoga o Despacho n.º 1440/2022, de 15 de julho;
- Despacho n.º 2129/2022, de 6 de outubro - Elimina os limites de capturas por ilha, por embarcação e/ou viagem de pesca, previstos no n.º 3 e 4 do artigo 3.º e Anexo I da Portaria n.º 130/2021, de 21 de dezembro, na redação em vigor;
- Portaria n.º 51/2022, que estabelece normas reguladoras da atividade de pesca na Ria de Aveiro, de 20 de janeiro, e Despacho n.º 24/DG/2022 que estabelece normas complementares de gestão incluindo limites diários de bivalves por embarcação ou apanhador;
- Portaria n.º 238/2022, de 15 de setembro que estabelece normas reguladoras da atividade de pesca na Lagoa de Óbidos.
- Portaria n.º 255/2022, de 26 de outubro, que estabelece tamanhos mínimos de referência de conservação;
- Despacho n.º 20/DG/2022, de 28 de abril, que estabelece para 2022 o período de interdição de captura com ganchorra aplicável, por motivos biológicos, a todas as espécies de moluscos bivalves para todas as zonas de produção;
- Portaria n.º 237/2022, de 14 de setembro, que define o modelo de gestão da pesca de espadarte com palangre de superfície no oceano Atlântico;
- Despacho n.º 53/DG/2021 relativo às regras para o licenciamento específico de captura de raia curva em 2022, para dar continuidade aos estudos científicos previamente realizados, ao abrigo da Portaria n.º 4/2029, de 3 de janeiro;
- Regulamento (UE) 2022/1092 de 27 de janeiro, que fixa para 2022, relativamente a determinadas unidades populacionais de peixes, as possibilidades de pesca aplicáveis nas águas da União e as aplicáveis, para os navios de pesca da União, em certas águas não União, com várias alterações;
- Despacho n.º 16/DG/2022, de 6 de abril, que estabelece a repartição da quota de sarda para as embarcações autorizada a operar com arrasto na zona 8c do CIEM, ao abrigo do Acordo Luso-Espanhol;
- Despacho n.º 15/DG/2022, de 5 de abril, que estabelece repartição da quota do continente de espadarte no oceano Atlântico a Norte e Sul de 5º Norte;
- Despacho n.º 5126-A /2022, de 29 de abril, que determina a reabertura da pesca da sardinha a partir das 00:00 horas do dia 1 de maio, assim como as medidas de gestão a aplicar a esta pescaria;

- Portaria n.º 40/2022, de 18 de janeiro, que estabelece, para o ano de 2022, um regime excecional para a captura de espécies acessórias nas pescarias de cerco;
- Despacho nº43/DG/2022, de 8 de dezembro, que estabelece o fecho da pesca dirigida à sardinha a partir das 12:00 horas do dia 17 de dezembro de 2022;
- Despacho nº30/DG/2022, de 27 de junho, que estabelece novas medidas de gestão para a pesca do biqueirão, a partir das 00:00h do dia 4 de julho e Despacho nº 38/DG/2022, de 28 de outubro, que altera os limites diários de captura por embarcação na pesca do biqueirão, a partir de 2 de novembro.

## 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.

Dando cumprimento ao Regulamento (UE) 2017/1004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio, relativo à utilização de dados no setor das pescas no âmbito da política comum das pescas, os dados socioeconómicos foram, sempre que necessário, incluídos em clusters, mantendo deste modo a confidencialidade dos dados primários.

### 8.1. Indicador de frota inativa

Em 2022, não desenvolveram atividade 4 237 embarcações que, apesar de se tratar de um número significativo de unidades inativas, em termos de capacidade de frota, representa apenas cerca de 22% da arqueação bruta (GT) e 25% da potência propulsora (kW), do total da frota registada. A maioria da frota inativa (cerca de 93%) 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.

Importa referir que está em curso um processo de abate de embarcações com inatividade prolongada, prevendo-se que o mesmo abranja cerca de 20% da frota inativa e decorra no próximo ano.

### 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 quatro 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, inclui ainda embarcações 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 2022, os rácios dos segmentos da frota MFL traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,28 e 0,87. A aplicação de um sistema de semáforos para 2022 indica que 61,8% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho) e 38,2% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) no que se refere à frota a operar em águas nacionais.

De referir que, com exceção do segmento do arrasto, todos segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora apresentam rácios de atividade insatisfatórios, fundamentalmente devido a situações relacionadas com condições atmosféricas adversas que impedem as embarcações mais pequenas de operarem de forma regular, durante o inverno, nomeadamente as da zona norte do país, onde ocorrem maiores condicionalismos de natureza atmosférica, face

à frota que opera no sul. Acresce referir que as embarcações até 10 metros de comprimento fora a fora correspondem a 71% do total das embarcações licenciadas na frota de pesca continental.

Os segmentos que operam com arte de ganchorra (DRB), armadilhas (FPO), arte xávega (MGO), polivalentes (PMP) e arrasto de vara (TBB) registam rácios de atividade não satisfatórios em todas as suas classes de comprimento. No caso das redes de emalhar e tresmalho (DFN), verifica-se a existência de uma tendência pouco satisfatória nos últimos anos, com particular incidência nos segmentos com menos de 12 metros.

No segmento cerco (PS), os rácios de atividade não satisfatórios decorrem sobretudo das restrições à pesca da sardinha (com um minino de três meses de defeso) e das restrições relacionadas com a pesca do biqueirão, para gestão da quota. Verifica-se, que pese embora os rácios das embarcações com mais 18 metros sejam poucos satisfatórios, registam ainda assim uma melhoria face a 2021.

Para além das condicionantes acima referidas relativamente às embarcações de menor dimensão, importa mencionar que as embarcações destes segmentos de frota estão também sujeitas a situações que impedem o exercício continuado da sua atividade por longos períodos do ano, nomeadamente devido a períodos de defeso a que estão obrigadas (como é o caso das DRB, FPO, PS e TBB) e à presença de toxinas nos moluscos bivalves, também no caso do segmento DRB.

O segmento do arrasto tem apresentado nos últimos anos, rácios de utilização estáveis (ainda que, de acordo com o sistema de semáforos, sejam inferiores 0,9), o que traduz uma relativa homogeneidade entre a média de dias no mar e o número máximo de dias no mar.

O segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK) nas classes de comprimento entre 0 a 10 metros de comprimento fora a fora e dos 12 aos 18m mantêm rácios de atividade não satisfatórios fundamentalmente devido aos motivos já referidos anteriormente noutros segmentos com rácios idênticos.

No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, verifica-se que a performance do segmento HOK VL2440 e VL40XX a operar na OFR (Other Fishing Regions) melhorou face a 2021, registando um rácio de 0,81 e 0,90, respetivamente. As embarcações do segmento DTS que operam na NAO (North Atlantic Ocean) registaram, igualmente, uma melhoria da sua performance em relação ao ano anterior. Importa mencionar que embora esta frota tenha uma atividade regular ao longo do ano, em 2021 a situação pandémica influenciou esta regularidade.

Tal como tem vindo a ser referido nos Relatórios de anos anteriores, considera-se que o indicador, tal como está definido, não se afigura como o mais adequado para aferir a real atividade das embarcações não permitindo, consequentemente, 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 2017 e 2022 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 9 – Indicador de utilização na frota da RAA

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2017			2018			2019			2020			2021			2022		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
Açores AREA 27	DFN	VL0010	74	142	0,52	80	153	0,52	68	156	0,44	60	149	0,40	64	185	0,35	65	215	0,30
	HOK	VL0010	59	250	0,24	69	203	0,34	63	237	0,27	59	221	0,27	70	191	0,36	69	268	0,26
		VL1012	90	244	0,37	110	134	0,82	127	225	0,56	113	212	0,53	90	196	0,46	110	258	0,43
		VL1218	63	198	0,32	71	186	0,38	118	217	0,54	126	260	0,48	90	188	0,48	116	225	0,52
		VL2440	12	49	0,24	89	165	0,54	129	254	0,51	106	232	0,46	76	187	0,41	112	237	0,47
	PGP	VL0010	83	162	0,51	91	153	0,59	85	222	0,38	81	185	0,44	78	190	0,41	72	151	0,48
	PS	VL0010	74	134	0,55	71	123	0,58	92	143	0,64	73	133	0,55	77	173	0,44	94	180	0,52
		VL1012	118	185	0,64	136	194	0,70	195	259	0,75	181	261	0,69	162	184	0,88	166	221	0,75
		VL1218	-	-	-	-	-	-	-	-	-	174	185	0,94	134	178	0,75	110	179	0,61

### Frota RAM

A atividade da frota registada na RAM em 2022, considerando todos os navios autorizados a pescar durante o ano e que registaram pelo menos um dia no mar, foi analisada considerando o rácio entre o esforço efetivo desenvolvido por cada navio e o esforço máximo observado.

O segmento HOK VL0010, continua a apresentar um padrão variável ao longo do período analisado (2017-2022), com um decréscimo no valor do indicador entre 2019 e 2020, uma recuperação em 2021 e um novo decréscimo em 2022. As razões da oscilação no valor do indicador resumem-se à atividade marcadamente sazonal deste segmento, que é influenciado significativamente pelas condições atmosféricas. Em 2022, o valor do rácio para o segmento HOK VL1218 diminuiu relativamente ao ano de 2021, contudo acima dos valores de sobre capacidade técnica. O segmento HOK VL2440 em 2022, apresentou a mesma tendência verificada em 2021, aproximando-se dos valores de equilíbrio com um rácio de 0,79.

O rácio determinado para o segmento MGP VL0010 permitiu aferir uma franca recuperação na sua atividade, seguindo a tendência geral de recuperação crescente verificada entre 2017 e 2020 e contrariando o ano de 2021. Em 2022, observou-se uma atividade média superior a 90% da atividade máxima, indicando que este segmento da frota apresenta presentemente uma atividade em grande parte homogénea. O segmento MGP VL1824, apresentou o mesmo padrão verificado para o período compreendido entre 2017 e 2019, verificando-se um equilíbrio, tendo atingindo o valor máximo para este indicador (1,00), indicando que a atividade média é igual à atividade máxima (100%).

Tabela 10 – Indicador de utilização na frota da RAM

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2017			2018			2019			2020			2021			2022		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
Madeira NAO	HOK	VL0010	187	212	0,88	170	188	0,91	173	200	0,87	177	228	0,78	166	199	0,83	120	162	0,74
		VL1218	262	296	0,89	244	276	0,88	245	269	0,91	221	253	0,87	204	221	0,92	156	206	0,76
		VL2440	184	259	0,71	180	208	0,86	163	187	0,87	132	187	0,71	165	212	0,78	124	157	0,79
	MGP	VL0010	96,8	108	0,90	80,2	105	0,76	83	103	0,81	77	93	0,83	75	115	0,65	71	75	0,95
		VL1824	184	189	0,97	180	193	0,93	207	212	0,98	91	106	0,86	147	177	0,83	126	126	1,00

### 8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

#### MFL

Os grandes segmentos da frota considerados por Portugal no continente são o cerco, o arrasto e a polivalente que inclui frotas muito diversas que capturam inúmeras espécies, em muitos casos sazonalmente, sobretudo com armadilhas de gaiola dirigidas ao polvo ou ao choco, redes de emalhar ou tresmalho e anzol. Outras embarcações deste segmento dirigem a captura a espécies como a língua com arrasto de vara, pequenos pelágicos com xávega ou bivalves com dragas. Outras pescarias bem identificadas com licenciamento específico são as pescarias de profundidade e a pesca dirigida ao espadarte.

Das cerca de 300 espécies descarregadas em lota identificaram-se 27 espécies exploradas em águas continentais portuguesas geridas através de quotas fixadas pela União europeia. Mesmo relativamente às espécies com quotas, nem sempre existe avaliação quantitativa que permita estimar as taxas de mortalidade por pesca que possibilite calcular os índices de sustentabilidade biológica. De facto, o aconselhamento para gestão, realizado pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM), tem sobretudo em conta os princípios da precaução e a informação de tendências.

Refira-se que, dada a enorme diversidade de espécies presentes em águas portuguesas, cuja captura é realizada sobretudo no âmbito de pescas polivalente, conforme já referido, torna a tarefa de avaliação quantitativa muito difícil e com um custo desproporcionado, a que acresce a predominância da pequena pesca que utiliza diversas artes consoante as épocas do ano, e onde a estimativa do esforço de pesca com cada uma das artes tem dificuldades acrescidas.

Existe ainda informação proveniente do 2º Relatório da Avaliação das medidas da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (2021) efetuada pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) de acordo com as diretrizes do ICES. Da mesma, que recaiu sobre 48 espécies com interesse comercial, infere-se que existe tendência de estabilidade nos recursos de profundidade, designadamente no peixe-espada-preto (BSF), imperadores (ALF) e goraz (SBR) e uma tendência de redução na abrótea do alto (GFB). Verifica-se igualmente uma tendência de estabilidade nas conquilhas (DON) e de um aumento na amêijoia branca (DPS), explorados pelas dragas.

No caso da frota de arrasto de crustáceos esta análise indica redução da gamba branca (DPS) e aumento no camarão vermelho (ARA) e carabineiro (ARV). No que se refere ao lagostim existe avaliação pelo CIEM com indicações de estabilidade nas unidades funcionais exploradas na costa continental portuguesa.

Relativamente ao cerco, que captura sobretudo espécies de pequenos pelágicos com flutuações relevantes de abundância, o referido relatório indica estabilidade no caso da boga (BOG) e tendência para aumento na cavala (MAS).

Ainda tendo em conta a análise qualitativa para a frota polivalente constata-se uma tendência de redução para a faneca (BIB) e uma tendência positiva noutros importantes recursos explorados por esta frota, nos moluscos a lula (SQR), polvo (OCC) e choco (CTC) e nas espécies demersais como a pata roxa (SYC), safia (CTB), galo negro (JOD), e várias raias (RJC, RJM, RJN, RJU).

Nas tabelas nº 11, 12, e 13 estão estimados os índices de sustentabilidade para os segmentos de frota em que é possível dispor de informação quantitativa proveniente da avaliação científica realizada pelo ICES, para os segmentos DTS, PS, PGP e HOK (espardarte).

Como se pode verificar mantém-se a reduzida dependência de cada segmento em relação às unidades populacionais sujeitas a avaliação, comparativamente com o total de unidades exploradas, bem como o reduzido número das unidades populacionais exploradas acima de MSY, designadamente, e por ordem decrescente do valor do rácio, a sarda (MAC) (1,35), o verdinho (WHB) (1,16) e a sardinha (1,10).

De destacar que, no caso da sarda, a espécie é capturada sazonalmente a título dirigido por cerca de 25 embarcações de arrasto licenciadas para operar em Espanha e que o verdinho é um componente da pescaria mista de arrasto de crustáceos, capturado a título acessório. No caso da sardinha o rácio F/FMS é positivo, mas a espécie é explorada na pescaria de cerco com limites de pesca que estão conformes o Plano de Gestão aprovado pelo CIEM, com pontos de referência que foram calculados com base num regime de baixa produtividade que agora não se justifica dada a recuperação do recurso.

Tabela 11- Índices de sustentabilidade para a frota de arrasto, indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação.

Capturas	HKE	MON	ANK	MEG	LDB	HOM	WHB	MAC	Total	Total segmento
DTS-VL0010	2 935		1 431	142	2	24 653		3 339	32 502	137 621
DTS-VL1012	46 785	2 326	9 915	8 223	15	87 004	17 859	7 788	179 915	552 783
DTS-VL1218	21 913	4 689	9 474	202	121	39 860	255 574	1 542	333 375	740 749
DTS-VL1824	29 666	8 055	35 138	1 658	921	4 662	56 269	142	136 511	633 666
DTS-VL2440	637 227	28 368	44 702	30 245	28836	5 028 406	1 929 069	3 423 268	11 150 121	17 940 715
Índice										
F/FMSY	0,90	0,37	0,36	0,60	0,53	0,15	1,16	1,35		
DTS-VL0010	2 630		509	85	1	3 616	0	6 841	0,42	23,6%
DTS-VL1012	41 916	853	3 525	4 943	8	12 761	20 716	10 514	0,53	32,5%
DTS-VL1218	19 632	1 719	3 369	121	64	5 846	296 466	2 082	0,99	45,0%
DTS-VL1824	26 579	2 954	12 494	997	487	684	65 272	192	0,80	21,5%
DTS-VL2440	570 909	10 402	15 894	18 182	15 237	737 500	2 237 720	4 621 412	0,74	62,1%

Todos os segmentos de pesca do arrasto apresentam índices inferiores a 1, indicando sustentabilidade biológica, mas apenas no segmento das embarcações maiores a representatividade das espécies com avaliação é superior a 50%. Estas são as embarcações típicas de arrasto costeiro dirigido a peixes.

Tabela 12 - Índices de sustentabilidade para a frota do cerco, indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação.

Capturas	MAC	HOM	PIL	Total	Total segmento
PS-VL0010	26	49 886	229 410	279 322	532 765
PS-VL1012	1 376	221 523	1 294 986	1 517 885	3 136 998
PS-VL1218	5 131	908 955	3 700 442	4 614 528	7 897 451
PS-VL1824	26 997	7 622 946	13 370 284	21 020 227	33 454 999
PS-VL2440	12 103	2 799 905	6 728 439	9 540 447	15 295 424
Índice					
F/FMSY	1,35	0,15	1,10		
PS-VL0010	35	7 483	252 351	0,93	52,4%
PS-VL1012	1 858	33 228	1 424 485	0,96	48,4%
PS-VL1218	6 927	136 343	4 070 486	0,91	58,4%
PS-VL1824	36 446	1 143 442	14 707 312	0,76	62,8%
PS-VL2440	16 339	419 986	7 401 283	0,82	62,4%

Todos os segmentos de pesca de cerco apresentam índices inferiores a 1, indicando sustentabilidade biológica. A representatividade das espécies com avaliação é maioritariamente superior a 50% porque a sardinha, com avaliação é muito representativa. Combinando com a avaliação de tendências para a cavala (MAS) e o biqueirão (ANE) conclui-se que o segmento é sustentável.

Tabela 13 - Índices de sustentabilidade para a frota polivalente, indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação.

	HKE	MEG	MAC	LDB	ANK	HOM	PIL	MON	Total	Total segmento
PGP-VL0010	74 294	217	10 735	12	18 421	82 738	9 960	2 363	198 740	7 065 875
PGP-VL1012	343			7	73	174		135	732	57 120
PGP-VL1218	44 452	113	20 514	52	17 013	36 632	39 578	16 054	174 408	1 172 043
PGP-VL1824	18 264	27	3 909	9	148	8 380		182	30 919	304 137
Índice										
F/FMSY	0,90	0,60	1,35	0,53	0,36	0,15	1,1	0,37		
PGP-VL0010	66 562	130	14 492	6	6 550	12 135	10 956	866	0,56	2,8%
PGP-VL1012	307	0	0	4	26	26	0	50	0,56	1,3%
PGP-VL1218	39 826	68	27 694	27	6 049	5 373	43 536	5 886	0,74	14,9%
PGP-VL1824	16 363	16	5 277	5	53	1 229	0	67	0,74	10,2%

Os resultados da análise deste segmento não são conclusivos, dada a reduzida representatividade das espécies com avaliação no conjunto desta frota.

Tabela 14 - Índices de sustentabilidade para a frota de palangre de superfície com capturas de espadarte indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação

Capturas	SWO-N	SWO-S	Total	Total segmento
HOK-VL0010		50	50	818 311
HOK-VL1012		201	201	42 934
HOK-VL1218		17 121	17 121	1 573 155

HOK-VL1824	604 399		604 399	2 132 065
HOK-VL2440	743 273	220 000	963 273	4 017 083
Índice				
F/FMSY	0,80	1,03		
HOK-VL0010	40	0	0,80	0,0%
HOK-VL1012	161	0	0,80	0,5%
HOK-VL1218	13 697	0	0,80	1,1%
HOK-VL1824	483 519	0	0,80	28,3%
HOK-VL2440	594 618	0	0,85	24,0%

No que se refere à pesca com palangre de superfície dirigida a grandes migradores designadamente espadarte, única espécie objeto de pesca dirigida pela frota do Continente, com repartição de quota por cerca de 50 embarcações, apesar dos índices obtidos não indicarem insustentabilidade, a frota portuguesa tem uma quota reduzida, o que obriga a sucessivo reforço de quotas através de trocas com Espanha. Como uma componente importante desta pescaria são os tubarões de superfície que estão agora com estatutos especiais de proteção ou proibidos, considera-se que a curto prazo esta frota não tem condições para ser sustentável.

### Frota RAA

Em 2022, as descargas efetuadas pela frota da RAA foram claramente dominadas pelos tunídeos que representaram cerca de 61% do total das descargas em peso. O segundo conjunto de espécies mais representativo foram os demersais/profundidade que representaram cerca de 20% do total das descargas (Figura 4).

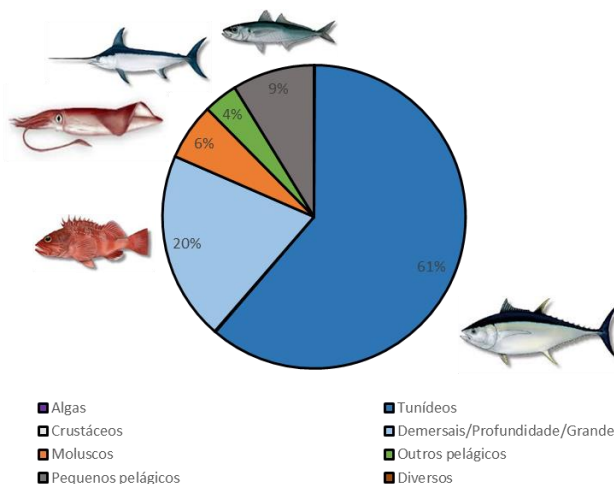


Figura 4 – Composição relativa, em peso, das descargas efetuadas pela frota da RAA, em 2022.

Da análise da composição por grupos de espécies em termos de valor das descargas verifica-se que, em 2022, as espécies demersais/profundidade representaram 47% do valor total descarregado pela frota regional de pesca. Os tunídeos, apesar de serem dominantes em termos de quantidade, representam 29% do valor transacionado em lota pelas embarcações regionais.

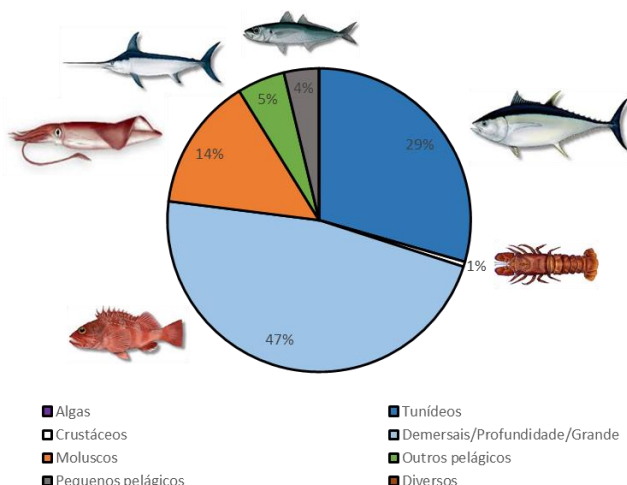


Figura 5 – Composição relativa, em valor, das descargas efetuadas pela frota da RAA, em 2022.

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, da Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2014) 545 final, os indicadores biológicos a utilizar são os seguintes: indicador de capturas sustentáveis (SHI-Sustainable Harvest Indicator) e indicador de espécies em risco (SAR-Stock at Risk Indicator).

#### Indicador de capturas sustentáveis (SHI)

Para a maioria dos recursos explorados na subdivisão dos Açores não existe uma avaliação analítica que permita conhecer os pontos de referência biológica e estimar indicadores primários e o Maximum Sustainable Yield (MSY). A inexistência de avaliações analíticas relaciona-se com a dificuldade de definir unidades de gestão local, dado que a maioria das espécies tem uma distribuição espacial que extravasa largamente os limites da subárea Açores da ZEE portuguesa. Deste modo, estas unidades populacionais são consideradas limitadas em termos de dados e são geridas segundo a abordagem de precaução (unidades populacionais de categoria 3–5).

No âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) para a subdivisão dos Açores, foi realizada em 2020 uma reavaliação do estado ambiental das espécies exploradas comercialmente utilizando como indicadores a taxa de exploração (rácio captura/índice de biomassa), a capacidade reprodutora (índice de biomassa desovante) e a estrutura populacional. Esta avaliação teve como principais fontes de informação as campanhas de investigação ARQDAÇO e o programa de recolha de dados da pesca (PNRD).

As únicas unidades populacionais exploradas pela frota regional sujeitas a avaliações analíticas periódicas, são as geridas a nível do Atlântico pela ICCAT, nomeadamente o atum patudo, o bonito/gaiado, o atum voador, o atum rabilho, o espadarte, o espadim-branco e o espadim-azul, tendo sido utilizados os valores de referência resultantes das avaliações mais recentes para o cálculo do indicador de capturas sustentáveis (Tabela 15).

Tabela 15 - Mortalidade relativa das unidades populacionais avaliadas pela ICCAT

	Mortalidade relativa (F/FMSY ou F0.1)	Referência
Atum patudo	1,00	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BET_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BET_ENG.pdf</a>
Bonito/Gaiado	0,63	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SKJ_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SKJ_ENG.pdf</a>
Atum voador	0,62	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/ALB_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/ALB_ENG.pdf</a>
Atum rabilho	0,43	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BFT_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BFT_ENG.pdf</a>
Atum galha-à-	0,96	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/YFT_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/YFT_ENG.pdf</a>
Espadarte	0,80	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SWO_ATL_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SWO_ATL_ENG.pdf</a>
Espadim-azul	1,03	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BUM_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BUM_ENG.pdf</a>
Espadim-	0,65	<a href="https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/WHM_ENG.pdf">https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/WHM_ENG.pdf</a>

O único segmento para o qual foi possível calcular este indicador foi o segmento HOK-VL2440, constituído fundamentalmente pelas embarcações da frota atuneira de salto-e-vara, que de acordo com resultados obtidos não

depende de unidades populacionais sobre-exploradas. Para os restantes segmentos de frota, conforme as diretrizes constantes na COM (2014) 545 final, considera-se que o indicador de capturas sustentáveis não está disponível, uma vez que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores de F e Fmsy.

Tabela 16 - Indicador de capturas sustentáveis (SHI - Sustainable Harvest Indicator), por segmento de frota no período 2020-2022.

		2020	2021	2022
DFN	VL0010	n/a	n/a	n/a
HOK	VL0010	n/a	n/a	n/a
	VL1012	n/a	n/a	n/a
	VL1218	n/a	n/a	n/a
	VL2440	0,80	0,78	0,85
PGP	VL0010	n/a	n/a	n/a
PS	VL0010	n/a	n/a	n/a
	VL1012	n/a	n/a	n/a
	VL1218	n/a	n/a	n/a

#### Indicador de espécies em risco (SAR)

De acordo com as diretrizes constantes na COM (2014) 545 final, apenas os Beryxs spp. estão em condições de ser considerados uma unidade populacional em situação de alto risco biológico, uma vez que de acordo com a legislação comunitária em vigor, Regulamento (UE) 2023/194 do Conselho, de 30 de janeiro de 2023, não é permitida a pesca dirigida a estes recursos. No entanto, em 2022, este conjunto de espécies, imperador (*Beryx decadactylus*) e alfonsim (*Beryx splendens*), não representaram mais de 10% do total das capturas efetuadas por nenhum dos segmentos de frota da RAA.

Na secção seguinte é apresentada a evolução das descargas dos principais grupos de espécies capturados pela frota regional de pesca, no período 2012-2022.

#### Espécies demersais e de profundidade

Da análise das descargas de espécies demersais verificamos que, apesar do ligeiro aumento registado nos dois últimos anos, no período compreendido entre 2012 e 2022, o volume de descargas apresenta uma tendência decrescente, apresentando um valor médio anual de 2.926 toneladas (Tabela 17). De salientar que a Região tem vindo a implementar um conjunto de medidas técnicas, como tamanhos ou pesos mínimos de desembarque, limitação do número de licenças e limites máximos de captura tendo por objetivo limitar o esforço de pesca desenvolvido sobre este conjunto de espécies. Neste contexto, de salientar que a Portaria n.º 92/2019, de 30 de dezembro, e posteriormente a Portaria n.º 130/2021, de 21 de dezembro, e a Portaria n.º 105/2022, de 28 de dezembro, fixaram limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais, impondo igualmente limites de captura por trimestre, por maré e por embarcação para algumas destas espécies.

Tabela 17 - Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2012 e 2022.

Ano	Descargas em Peso (t)
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
2016	3.229
2017	2.939
2018	2.553
2019	2.080
2020	2.056
2021	2.344
2022	2.241
Média	2.926



As capturas de espécies demersais na RAA incluem cerca de 70 espécies, sendo que dez espécies representam cerca de 75% do total das descargas. As mais importantes no período em análise são o goraz (*Pagellus bogaraveo*) com descargas médias anuais de 558 toneladas, o congro (*Conger conger*) com 363 toneladas, o boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 219 toneladas, o peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 212 toneladas, a veja (*Sparisoma cretense*) com 205 toneladas, abrótea (*Physis physis*) com 198 toneladas, os alfonsins (*Beryx spp.*) com 150 toneladas, o cherne (*Polyprion americanus*) com 115 toneladas, o peixe-porco (*Balistes capriscus*) com 110 toneladas e a raia (*Raja clavata*) com 100 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito do Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD). Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, conforme referido anteriormente, dadas as características e complexidade da pescaria de demersais na RAA, não tem sido possível concretizar a avaliação analítica do estado de exploração destas espécies, nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, no âmbito da DQEM, das vinte e quatro espécies demersais avaliadas quanto à tendência do nível de biomassa para o período 2012-2017, sete apresentavam tendência crescente, sete tendência decrescente, três tendência estável e para sete espécies não foi possível realizar avaliação. De salientar que apesar da espécie demersal/profundidade de maior importância na RAA, o goraz (*Pagellus bogaraveo*), apresentar uma tendência decrescente no referido estudo, o Total Admissível de Captura (TAC) foi aumentado para o biénio 2021-2022.

#### Pequenos pelágicos

Da análise das descargas de pequenos pelágicos, no período compreendido entre 2012 e 2022, verificamos que existe alguma variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.082 toneladas (Tabela 18).

Tabela 18 - Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2012 e 2022.

Ano	Descargas em Peso (t)
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
2016	887
2017	831
2018	1.074
2019	1.289
2020	1.175
2021	1.116
2022	975
Média	1.082

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 762 toneladas, a cavala (*Scomber colias*) com 300 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 21 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica 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 analítica do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, no âmbito da DQEM, não foi possível concluir a avaliação de nenhuma das espécies de pequenos pelágicos explorados comercialmente na Região.

### Tunídeos

Estas unidades populacionais, geridas a nível do Atlântico pela ICCAT, são exploradas 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 2012-2022 as descargas de atum representaram em média 6.610 toneladas (Tabela 19), correspondendo, em 2022, a aproximadamente a 61% do total das descargas de pescado, em peso, efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 19 - Descargas de tunídeos, no período compreendido entre 2012 e 2022.

Ano	Descargas em Peso (t)
2012	7.994
2013	9.035
2014	6.308
2015	4.311
2016	2.749
2017	5.523
2018	9.334
2019	6.601
2020	5.002
2021	9.050
2022	6.805
Média	6.610

Nos Açores ocorrem as principais espécies de atuns do Atlântico sendo a capturas dominadas pelo bonito (*Katsuwonus pelamis*) e o atum-patudo (*Thunnus obesus*) que, no período compreendido entre 2011 e 2022, representaram 49% e 42% do total dos atuns descarregados na Região, respetivamente. A localização geográfica do arquipélago dos Açores e o carácter migratório dos tunídeos, relacionado com a abundância de alimento disponível e com as correntes oceânicas, fazem com que esta pescaria apresente grandes flutuações nas capturas anuais e uma forte sazonalidade.

### **Frota RAM**

Relativamente à frota ativa da Região Autónoma da Madeira, na área CEECAF 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 seguidas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes emanadas pela Comunicação da Comissão, designadamente o documento COM(2014) 545 final. Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de  $F_{msy}$  (ou aproximações como  $F_{max}$  e  $F_{0,1}$ ) e  $F_{act}$  publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, rabil e espadarte) em que foram utilizados os valores de referência publicados pela ICCAT referentes às mais recentes avaliações disponíveis para cada uma das espécies.

Para algumas das restantes espécies (e.g. cavala, chicharro, lapa branca e lapa preta) cujas populações comprovadamente não são influenciadas por movimentos migratórios significativos e cuja exploração é apenas efetuada localmente, apesar de não existir avaliações realizadas pelos organismos científicos internacionais, existe informação quantitativa e qualitativa do estado do recurso, que tem por base informação biológica e estatística recolhida no âmbito de programas de amostragem, no âmbito do Programa Nacional de Recolha de dados de pesca, a qual permitiu obter os parâmetros requeridos considerando cada unidade populacional como unidade funcional que deve ser gerida.

Os resultados obtidos tendo como referência os anos 2017 a 2022 encontram-se resumidos na Tabela “*Indicadores biológicos RAM*” (tabela 20).

Tabela 20 – Indicadores biológicos na frota da RAM

ARTEDCF	CLASSE_CFF	SHI (Valor dos Desembarques)						SAR											
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HOK	VL0010	1,11	1,03	1,22	0,75	0,90	0,91	1	1	1	1	1	1						
	VL1218	1,11	1,19	1,51	0,91	0,92	0,90	1	1	1	1	1	1						
	VL1824																		
	VL2440	1,05	1,28	1,05	1,75	0,98	0,99	1	1	1	1	1	1						
MGP	VL0010	0,80	0,60	1,14	0,95	0,96	0,94	0	0	1	1	1	1						
	VL1824	3,24	3,12	3,11	3,14	3,12	3,15	2	2	2	2	2	2						

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

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 mais recentes efetuadas localmente às populações de lapa branca (*Patella aspera*), lapa preta (*Patella ordinaria*), 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).

Dos segmentos avaliados verifica-se que o ICS (SHI) é superior a 1 em apenas um segmento. Tal situação acontece concretamente no segmento MGP VL1824 o qual é dominado por três embarcações cercadores da região, capturando fundamentalmente cavala e chicharro. A avaliação mais recente destas duas espécies, considerando-se as unidades populacionais exploradas localmente, pelo modelo de produção por recruta, indicam em ambos os casos limites acima de MSY ( $F_{act}/F_{max}>1$ ).

Relativamente aos segmentos HOK, em que predomina a pescaria de peixe-espada preto (*Aphanopus sp*), designadamente no segmento VL1218, os resultados permitem verificar que a capacidade da frota está em equilíbrio com os recursos pesqueiros disponíveis.

#### 8.4. Indicadores económicos

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

Os custos de depreciação já contemplam os valores atribuídos para a vida útil dos diversos componentes utilizados no método PIM (Método de Inventário Permanente), adequando os mesmos a valores com mais aderência à realidade da frota de pesca nacional. Na Tabela 21 constam os valores utilizados no método PIM.

Tabela 21 – Vida útil (nº de anos) considerada em função da classe de comprimento das embarcações

Classe de comprimento	Casco	Motor	Eletrónicos	Outros
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: a viabilidade económica a longo prazo e a curto prazo. Para avaliar o retorno do investimento (viabilidade a longo prazo) foi utilizado o ROFTA e, na avaliação a curto prazo, foi calculado o rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio (CR/BER), infra discriminados:

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

Conforme proposto nas diretrizes da Comissão (COM (2014) 545 final, de 2 de setembro de 2014) e tendo em vista uma avaliação sobre a rentabilidade obtida com o mesmo capital se este tivesse sido investido na melhor alternativa disponível, o ROFTA foi comparado com a taxa de juro de referência.

Os indicadores foram construídos através dos dados do PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2022 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 2017 a 2021 para a frota MFL.

### **Frota MFL**

Relativamente à frota MFL, e tal como se pode observar nos Anexos VII, VII-a e VII-b, na estimativa efetuada para 2022, prevê-se que 88% dos segmentos cujas embarcações operam em águas nacionais registem um desempenho positivo. Relativamente às embarcações que operam exclusivamente em águas internacionais, os valores estimados apresentam resultados negativos.

Comparando o ano de 2022 face a 2021, é possível observar que as estimativas apontam para a manutenção de desempenhos negativos em 4 segmentos e uma quebra na rentabilidade económica em 3 segmentos de frota que se traduzem igualmente em rácios negativos. Importará referir que a projeção para 2022 tem como base a tendência verificada nos últimos anos, podendo a mesma estar relacionada com a situação pandémica verificada nos últimos dois anos. Assim, para 2022, aparentemente haverá uma ligeira quebra no desempenho dos seguintes segmentos de frota: DTS, HOK e PS.

Por outro lado, verifica-se que em todas as classes de comprimento dos segmentos DFN, DRB, FPO, PGP, PMP e TBB se mantem a tendência de desempenho positivo, registada nos últimos anos.

Relativamente às embarcações que operam com arte de cerco (PS) verifica-se que, não obstante as limitações que têm atingido esta frota nos últimos anos, na maioria dos segmentos tem-se mantido um bom desempenho económico. Prevê-se que, para o ano de 2022, o segmento PS VL1218 possa registar uma ligeira quebra na rentabilidade.

No que respeita às embarcações que operam no continente no segmento HOK VL2440, verifica-se que as mesmas registaram nos últimos três anos uma rentabilidade económica insuficiente, demonstrando semelhante comportamento as embarcações externas que operam com a mesma arte e na mesma classe de comprimento.

Ainda no que respeita à frota que opera exclusivamente em águas internacionais prevê-se para 2022, a continuação de alguma debilidade económica, com particular incidência no segmento HOK VL40XX que, pelo terceiro ano consecutivo apresenta uma quebra de rendimento que se traduz em valores negativos em termos de rentabilidade dos ativos fixos tangíveis e rácio entre as receitas correntes (CR) e as receitas no ponto de equilíbrio (BER).

### **Frota RAA**

Da análise dos indicadores económicos verifica-se que, no período 2017-2019 todos os segmentos de frota da RAA apresentam indicadores de desempenho económico positivos. De acordo com a informação recolhida para este período, todos os segmentos da frota regional eram sustentáveis do ponto de vista económico a longo prazo e apresentavam a capacidade de cobrir os custos a curto prazo.

No entanto, no ano de 2020, devido ao impacto da pandemia da COVID-19, verificou-se uma quebra significativa na quantidade e no valor do pescado descarregado em lota. Essa quebra traduziu-se naturalmente numa deterioração do desempenho económico da quase totalidade dos segmentos da frota da região, com especial relevo nas embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis. No ano de 2021, e apesar do preço do gasóleo pesca ter sofrido um aumento de 78% ao longo do ano, de 0,434 €/lt. em janeiro para 0,772 €/lt. em dezembro, verificou-se uma evolução positiva do desempenho económico da frota.

Para o ano de 2022, e atendendo ao facto de não estarem ainda disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 5 anos.

Tabela 22 - Indicadores económicos da frota da Região Autónoma dos Açores no período 2017-2022

Fishin Thec	Vessel Length	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
		ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER
DFN	VL0010	0,41	3,55	0,49	0,41	0,45	3,01	0,11	1,45	0,13	1,55	0,32	1,99
HOK	VL0010	0,26	2,77	0,22	0,26	0,32	2,56	0,15	1,68	0,33	2,61	0,26	1,98
	VL1012	0,26	2,85	0,33	0,26	0,37	2,24	-0,17	0,76	0,30	2,13	0,22	1,65
	VL1218	0,21	2,28	0,25	0,21	0,45	2,69	0,21	1,75	0,36	2,34	0,30	1,85
	VL2440	0,12	1,69	0,13	0,12	0,02	1,14	-0,10	0,50	0,02	1,11	0,04	0,91
PGP	VL0010	0,15	1,91	0,10	0,15	0,41	2,85	0,08	1,33	0,33	2,09	0,21	1,67
PS	VL0010	0,29	2,38	0,29	0,29	0,17	1,83	0,27	2,18	0,36	2,62	0,28	1,87
	VL1012	0,51	4,55	0,05	0,51	0,19	2,22	0,21	1,75	0,18	1,75	0,23	2,16
	VL1218	-	-	-	-	0,74	4,79	0,42	2,58	0,19	1,86	0,45	3,08

### Frota RAM

Para o ano de 2022, e atendendo ao facto não estarem disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 5 anos.

A exemplo do ano de 2020, o ano de 2021 foi atípico, devido ao surto pandémico COVID-19 que atingiu severamente o setor das pescas, em particular a produção pesca, fruto da redução significativa da procura com o encerramento dos mercados e canais de distribuição, como o HORECA, dos alojamentos turísticos e restauração (turismo e setores conexos têm um peso significativo no PIB e emprego na RAM). Por outro lado, o escoamento para fora da Região sofreu um revés apreciável, atendendo a que os mercados tradicionais europeus também passam pelas mesmas dificuldades.

Por esse facto, os dados provisórios relativos a 2022, obtidos pela média dos últimos 5 anos, poderão refletir a retoma que se verificou nesse ano, sendo que, os dados económicos definitivos de 2022 irão seguramente confirmar este facto.

Tabela 23 - ROFTA

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
HOK	VL0010	0,28	0,39	0,71	0,38	0,53	0,46
	VL1218	0,76	1,32	1,34	0,89	0,46	0,95
	VL2440	0,45	0,08	0,13	-0,04	-0,40	0,04
MGP	VL0010	0,76	0,71	1,12	1,47	1,80	1,17
	VL1824	0,01	0,20	-0,12	-0,11	-0,08	-0,02

Tabela 24 - RATIO

Fishin Thec	Vessel Length	RATIO					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
HOK	VL0010	2,37	2,96	4,52	2,49	2,63	2,99
	VL1218	4,07	6,08	6,85	3,16	2,26	4,48
	VL2440	3,10	2,27	1,61	0,80	0,24	1,60
MGP	VL0010	3,71	3,79	5,64	4,65	6,60	4,88
	VL1824	1,05	2,40	0,46	0,60	0,68	1,04

O segmento MGP VL1824 - cercadores na pesca de pequenos pelágicos, tem apresentado nos últimos anos rentabilidades baixas ou negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital. Este

indicador conjugado com os indicadores biológicos e de atividade, poderá apontar para a necessidade de um ajustamento futuro neste segmento, pelo que o mesmo deve ser seguido com particular atenção.

O segmento HOK VL2440 apresenta no ano de 2021 uma rentabilidade negativa, justificada, como já referido, pelo surto pandémico COVID-19 que atingiu severamente o setor, ano em que as vendas das embarcações da RAM registaram uma quebra de 24% em quantidade e 23% em valor face ao ano de 2019, prevendo-se já em 2022 uma inversão deste indicador.

Não se registam outros segmentos com desempenho negativo, o que é um fator encorajador, equilibrando os armadores a exploração da sua atividade, diga-se custos, face ao rendimento da pesca.

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

## **9. PLANO DE ACÇÃO**

A análise dos indicadores de utilização de navio e dos indicadores económicos relativamente à frota de pesca que opera com anzóis, conjugada com o facto de existirem limitações no que respeita às capturas do espadarte e também de espécies de profundidade, apontam para a necessidade de se equacionar um ajustamento da capacidade desta frota. De facto, alguns segmentos da frota que operam com anzóis têm vindo a apresentar nos últimos anos um fraco desempenho económico, observando-se que a tendência é para se manter esta vulnerabilidade, sobretudo nas embarcações com maiores dimensões. Os resultados observados e o facto da quota para a captura do espadarte ser insuficiente para promover uma boa rentabilidade da frota que captura esta espécie, conduziram à decisão de dar seguimento ao Plano de Acção constante do Anexo VIII.