

**RELATÓRIO ANUAL
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2025****1. SUMÁRIO** (*Summary*)**❖ 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 encontra-se em relativo equilíbrio com as oportunidades de pesca. No que se refere à frota do Continente, tem-se verificado a existência de algumas vulnerabilidades nos segmentos com comprimento fora a fora igual ou superior a 12 metros que operam com linhas e anzóis (HOK), situação que tem merecido nos últimos anos especial atenção, e relativamente aos quais têm vindo a ser implementadas medidas de ajuste de capacidade e de gestão da frota.

Foram igualmente identificadas algumas vulnerabilidades no segmento das embarcações que operam com salto e vara com comprimento fora a fora entre 24 e 40 metros (HOK) na Região Ultraperiférica da Madeira (RAM). Assim, entendendo-se que se mantém a necessidade de ajustamento da capacidade deste segmento, encontra-se em execução um plano de ação, nos termos apresentados no relatório anterior.

❖ Capacidade da frota

Em 31 de dezembro de 2025, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 780 embarcações com uma arqueação bruta total de 83 495 GT e uma potência propulsora total de 341 206 kW. A frota portuguesa encontra-se distribuída pelo Continente (MFL), e duas Regiões Ultraperiféricas (RUP): Região Autónoma dos Açores (RAA) e Região Autónoma da Madeira (RAM).

❖ Caracterização dos segmentos mais importantes

A frota nacional portuguesa do Continente é responsável pela maioria das capturas nacionais, contribuindo com cerca de 66% do total das espécies capturadas. Seguem-se a frota externa, com 24%, e as das regiões autónomas, que representam aproximadamente 10% das capturas totais.

No que concerne aos principais segmentos da frota, verifica-se que as embarcações do cerco são responsáveis por cerca de 43% do volume total de capturas, correspondendo, no entanto, em termos de valor total do pescado, a apenas a cerca de 20%. As principais espécies capturadas pelo cerco, em termos de volume e valor, são a sardinha, a cavala, o biqueirão e o carapau.

O segmento do arrasto representa aproximadamente 27% das capturas em peso e 29% do valor em euros. De referir que a frota do arrasto portuguesa conta com 10 embarcações do largo que operam exclusivamente fora das águas nacionais, sendo as principais espécies capturadas o bacalhau-do-atlântico e cantarilhos. O carapau é a principal espécie capturada pela frota do arrasto que opera nas águas nacionais, sendo que a gamba branca é a espécie mais representativa em termos de valor de descargas.

Por sua vez, a frota polivalente contribui com cerca de 30% do volume total capturado, destacando-se por representar aproximadamente 51% do valor total, o que demonstra a elevada valorização comercial das espécies capturadas por estas embarcações. De referir que 14 embarcações desenvolvem a sua atividade fora das águas nacionais, capturando maioritariamente tintureira e espadarte. Por sua vez, as principais espécies capturadas pelas embarcações polivalentes que operam em águas nacionais são o gaiado, polvo e peixe-espada preto.

❖ Entradas e saídas da frota durante o ano de 2025

Em 2025, entraram na frota de pesca nacional 36 embarcações (correspondendo a 56 GT e 1 088 kW,) e saíram 61 unidades (envolvendo 322 GT e 2 522 kW). Os movimentos de entrada e saída da frota ocorreram maioritariamente nos segmentos de pesca polivalente (PGP) e linhas e anzóis (HOK).

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

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa, sujeitos a Totais Admissíveis de Captura (TAC), verificam-se alterações menos positivas nos níveis de disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, refletidas no Regulamento (UE) 2025/202 do Conselho, de 30 de janeiro, com as respetivas atualizações. Os TAC adotados

seguiram os pareceres do ICES fixando máximos de capturas correspondentes aos resultados das avaliações científicas e aplicando reduções nos casos de inexistência de avaliação quantitativa, seguindo os princípios da precaução adotados pelo ICES. Neste contexto, em 2025, as oportunidades de pesca das principais espécies sujeitas a TAC diminuíram 37% relativamente às estabelecidas em 2024, verificando-se, no entanto, aumentos no biqueirão, (zona 9a), areeiro, galhudo-malhado, carapau (zona 8c), goraz (zona 9) e tamboril que não foram suficientes para compensar as reduções em outras espécies como o carapau na zona 9 e o carapau nas águas adjacentes à Madeira, goraz (zona 10), verdinho e sarda.

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), podendo evidenciar oscilações significativas de abundância. Nestes dois casos as duas espécies têm preferências distintas em termos de salinidade e temperatura, o que as mantém habitualmente em contraciclo. O biqueirão tem preferência por condições mais tropicais (temperaturas mais altas e salinidade mais baixa), em comparação com a sardinha que prefere condições temperadas. Assim, apesar de não competirem diretamente, anos ou períodos 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 2025, de uma forma geral as possibilidades de pesca no plano externo mantiveram-se relativamente estáveis, destacando-se a continuação do incremento do TAC de bacalhau da Divisão 3M da NAFO, em resultado da contínua melhoria da situação biológica deste recurso na zona do *Flemish Cap*. Esta melhoria resultou num aumento da quota nacional de bacalhau 3M em cerca de 8% face ao ano anterior.

No que concerne aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, importa destacar o seguinte:

- NAFO – O número de navios que opera no pesqueiro está estabilizado, e registou-se uma melhoria do bacalhau 3M, anteriormente referida.
- NEAFC - na reunião anual, realizada em novembro de 2024, foram adotadas as medidas de gestão para 2025 e, no que respeita a Portugal, regista-se a continuação da fixação do TAC de zero toneladas para o cantarilho, no mar de Irminger e a manutenção do cantarilho das áreas CIEM 1 e 2. Relativamente ao verdinho verificou-se uma diminuição de 5%, e de 22% para a sarda.
- ICCAT – Dos vários stocks com interesse para Portugal, mantiveram-se em 2025 os TAC acordados em 2024, e consequentemente as quotas portuguesas, designadamente para o atum rabilho, o espadarte Sul e atum voador Norte e Sul. Contudo, é de destacar, o atum patudo, stock de interesse estratégico para as frotas artesanais de salto e vara da R.A. Madeira e da R.A. Açores, que, após intensas negociações, foi estabelecido um TAC, para o período de 2025 a 2027, de 73.000 toneladas com medidas adicionais para as FADs. Para Portugal representou um incremento de 32 toneladas da sua quota, face a 2024. Relativamente ao espadarte Norte foram concluídos os trabalhos de Avaliação da Estratégia de Gestão (MSE), tendo sido aprovado o Procedimento de Gestão que definiu o TAC em 14.769 toneladas, o que representou, para os interesses nacionais, mais 104 toneladas, comparativamente a 2024. Na reunião anual, realizada em novembro de 2024, foi aprovada a proposta de alteração da Recomendação da ICCAT que institui o Programa plurianual de conservação e de gestão dos tunídeos tropicais, onde foi incluída uma especial atenção à pequena pesca, que exerce a sua atividade nas regiões ultraperiféricas, tendo em conta as suas especificidades e necessidades. Foram ainda revistos os procedimentos de gestão dos candidatos da avaliação da estratégia de gestão (MSE) do atum gaiado do Atlântico Ocidental, e foi adotado o procedimento de gestão. Além disso, chegou-se a acordo sobre os objetivos de gestão operacional para o atum voador do Atlântico Sul. O roteiro da ICCAT para a MSE foi atualizado, incluindo agora os novos processos de MSE a iniciar em 2025 para o atum voador do Atlântico Sul e a tintureira do Atlântico Norte e Sul.
- Acordo de Pesca UE/Noruega – No âmbito deste Acordo, Portugal beneficiou de um aumento de 3% da quota portuguesa de bacalhau-ártico para 2025.
- Svalbard - relativamente às águas do Svalbard a quota portuguesa sofreu uma diminuição de 26% de bacalhau-ártico para 2025.

❖ Regimes de redução do esforço e de ajustamento de capacidade

Para além do regime de controlo da capacidade de pesca, em 2025 vigoraram os seguintes planos:

- Plano Plurianual das Águas Ocidentais

- Plano de Gestão plurianual do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo
- Plano Plurianual para a Conservação e Gestão dos Atuns Tropicais
- Plano de Recuperação do tubarão-anequim do Atlântico Norte
- Plano de Gestão do tubarão-anequim do Atlântico Sul
- Plano de Gestão da Pesca da Sardinha
- Plano de Gestão da Enguia Europeia
- Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota MFL, classificada nos segmentos HOK VL1240
- Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota da RAM, classificada no segmento HOK VL2440.

❖ **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 2025, 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 da Madeira e dos Açores.

❖ **Procedimentos de gestão da frota**

Em 2025, 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 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, proporcionando uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca.

❖ **Aplicação dos indicadores de equilíbrio**

De acordo com as diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final) e de 18 de dezembro de 2025 (COM-798 final) foram calculados os indicadores de utilização dos navios, indicadores económicos e indicadores da sustentabilidade biológica, apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores, e da frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia.

2. BALANÇO ENTRE A CAPACIDADE DA FROTA E AS OPORTUNIDADES DE PESCA (*Balance between capacity and fisheries opportunities*)

Em 2025, deu-se continuidade à execução da 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, ainda assim são insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca nacional.

A análise conjugada dos indicadores económicos e biológicos permitem concluir, que a generalidade dos segmentos da frota portuguesa encontra-se numa situação de equilíbrio. Os segmentos que evidenciaram algumas vulnerabilidades nos últimos anos, têm sido objeto de acompanhamento e de intervenção, sempre que se revele necessário, através da adoção de medidas específicas.

No que se refere ao plano de ação apresentado para a frota MFL que opera com linhas e anzóis e de comprimento fora a fora igual ou superior a 12 metros, apenas para o segmento de frota dos 12 aos 18m foi possível verificar melhorias na sequência do ajustamento efetuado, considerando-se que o mesmo, apesar de ainda apresentar vulnerabilidades, já não se encontra em desequilíbrio. Contudo para as embarcações com comprimento fora a fora igual ou superior a 18m, não é possível, ainda, retirar conclusões sobre o balanço destes segmentos, dado que as cessações definitivas ocorreram em 2024 e 2025, e os indicadores ainda não refletem o impacto do ajustamento esperado para estas frotas. De referir que a frota do palangre de superfície que captura espadarte, tem sido monitorizada com particular atenção, dada a quota reduzida

atribuída a Portugal para esta espécie, que continua a ser insuficiente para assegurar a atividade regular durante todo o ano (Anexo X).

O plano de ação apresentado no relatório de 2023 para o segmento de frota MGP 1824 da RAM, previa a cessação definitiva de uma embarcação, o qual foi concretizado em 2025, resultando num melhor ajustamento entre a capacidade e as disponibilidades de pesca neste segmento (Anexo XI-a).

Quanto ao plano de ação referente ao segmento das HOK VL2440 da RAM, o mesmo encontra-se ainda em implementação (Anexo XI-b).

3.DESCRICÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS *(General description of the fleet in terms of fishing)*

Descrição da frota

Em 31 de dezembro de 2025, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 780 embarcações, com uma arqueação bruta total de 83 495 GT e uma potência propulsora total de 341 206 kW, distribuída pelo Continente (MFL), pela Região Autónoma dos Açores (RAA) e pela Região Autónoma da Madeira (RAM). As frotas das Regiões Ultraperiféricas representam 15,9 % do total de embarcações nacionais (682 registadas na RAA e 397 na RAM), cuja capacidade em arqueação bruta (GT) representa 15 % do total nacional (RAA com 8 994 GT e RAM com 3 567 GT) e 19,1% da potência propulsora (50 331 kW na RAA e 15 006kW na RAM). No decorrer do ano de 2025, foram licenciadas 3 501 embarcações (70 269 GT e 271 437 KW), das quais 494 são embarcações registadas na frota da RAA (6 830 GT e 37 732 KW) e 95 da RAM (1 992 GT e 10 286 KW).

A frota nacional caracteriza-se por uma prevalência de embarcações da pequena pesca, em que cerca de 90% 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 38,3 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 28,1 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional a 31 de dezembro de 2025.

Pescarias desenvolvidas

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das Regiões Ultraperiféricas da Madeira e dos Açores, 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 2025, por região e arte DCF, de acordo com a segmentação estabelecida no Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

MFL

A frota pesqueira que opera em águas nacionais desenvolve a sua atividade essencialmente nas Águas Portuguesas Ocidentais (27.9.a) em regime de pescarias multiespecíficas. Em 2025, as espécies com maior importância em termos económicos foram a sardinha, polvo, carapau, biqueirão e gamba branca, que totalizaram cerca de 48% do total nacional. As principais espécies descarregadas foram a sardinha, carapau, cavala, biqueirão e polvo que, apesar de totalizarem cerca de 73% das descargas, em termos económicos representam apenas 47% do total nacional.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2025, importa salientar que, no âmbito dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), não foi concedido qualquer licenciamento, assinalando-se, pela primeira vez num histórico ininterrupto de operação ao abrigo de acordos bilaterais, a ausência total de autorizações neste enquadramento. Relativamente a estes Acordos de Pesca, foram ainda objeto de acompanhamento, as rondas negociais, as Comissões Mistas e respetivas reuniões técnicas ou de coordenação dos APPS com Cabo Verde, Mauritânia, Maurícia, São Tomé e Príncipe, Costa do Marfim, Madagáscar, Seicheles e Guiné-Bissau.

Há a destacar a celebração dos novos Protocolos dos APPS UE-Costa do Marfim, em vigor desde 6 de Junho de 2025, com a validade de 5 anos, 2025-2029, permitindo a Portugal, a possibilidade de acesso às águas da Costa do Marfim de dois navios palangreiros, assim como, do APPS UE-São Tomé e Príncipe, com duração de 4 anos e vigência até 5 de outubro de 2029, importando destacar que Portugal, na sequência do processo negocial de renovação do Protocolo que implementa este Acordo, no qual tem vindo a utilizar, de forma ininterrupta desde 2020, a sua única possibilidade de pesca, conseguiu, neste novo enquadramento bilateral, aumentar de uma para duas as possibilidades de pesca na categoria de palangre de

superfície, um aspeto particularmente relevante face à perda gradual de oportunidades de pesca ao longo dos anos pela frota nacional, decorrente da não utilização das mesmas.

Portugal como Estado-membro da UE, beneficia de oportunidades de pesca nos seguintes APPS que se encontram em vigor: Guiné-Bissau, Cabo Verde, Maurícia, Madagáscar, Seicheles, Costa do Marfim e Mauritânia.

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 essencialmente na pesca do bacalhau.

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 cinco navios, em 2025, para as águas do Reino Unido, especialmente para a pesca de atum-voador norte.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2025, 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 carácter mais periférico, como 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.

RAA

A frota pesqueira da Região Autónoma dos Açores (RAA) é dominada por embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis (87% do total da frota ativa da Região), dentro dos limites da subárea Açores da Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, Subzona 10 da classificação estatística do CIEM (Conselho Internacional para a Exploração do Mar). Em 2025, as descargas efetuadas pela frota da RAA foram claramente dominadas pelos tunídeos que representaram cerca de 73% do total das descargas em peso. O segundo conjunto de espécies mais representativo foram as espécies demersais/profundidade que representaram cerca de 16% do total das descargas. Da análise da composição por grupos de espécies em termos de valor das descargas verifica-se que, em 2025, as espécies demersais/profundidade representaram 45% do valor total descarregado pela frota regional de pesca. Os tunídeos, apesar de serem dominantes em termos de quantidade, representam 40% do valor transacionado em lota pelas embarcações regionais.

RAM

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, operando essencialmente com linhas e anzóis (HOK). As espécies mais representativas são os tunídeos, peixe espada preto, e várias espécies demersais, sendo estas também as que detêm maior peso económico na Região Autónoma. As embarcações polivalentes (MGP, PGP e PMP) representam cerca de 10% da Frota licenciada.

Evolução da frota

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 2025 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 17,2% do número de embarcações, de 16,1% em termos da capacidade em arqueação bruta (GT) e 6,6% da capacidade em potência propulsora (kW), conforme se verifica na Tabela 1. Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2021-2025), por região, classe de comprimento e segmento da frota.

Tabela 1 – Evolução da frota entre 2014 e 2025

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2025			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	85 450	294 894	5701	70 934	275 870	-1 295	-14 516	-19 025	-18,51%	-16,99%	-6,45%
RAA	765	10 136	54 300	682	8 994	50 331	-83	-1 142	-3 970	-10,85%	-11,27%	-7,31%
RAM	430	3 896	15 966	397	3 567	15 006	-33	-329	-960	-7,67%	-8,45%	-6,01%
TOTAL PORTUGAL	8 191	99 482	365 160	6 780	83 495	341 206	-1 411	-15 987	-23 954	-17,23%	-16,07%	-6,56%

Evolução em 2025 - Entradas e Saídas

Em 2025, entraram na frota de pesca nacional 36 embarcações, totalizando uma capacidade de 56 GT e 1 088 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (MFL). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 77,7% respeitam a novas construções (CST), 22,2%, a embarcações são oriundas de outra atividade (CHA).

Tabela 2 – Entradas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIÃO	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	INATIVA	TOTAL
MFL	5	1	1		12	11	30
RAA				4		1	5
RAM				1			1
TOTAL	5	1	1	6	12	11	36

Tabela 3 – Entradas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CST	CHA	
MFL	25	5	30
RAA	3	2	5
RAM		1	1
TOTAL	28	8	36

Durante o ano de 2025, saíram da frota de pesca nacional 61 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 322 GT e em potência propulsora de 2 522 kW.

Tabela 4 – Saídas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIAO	HOK	PGP	INATIVA	TOTAL
MFL		17	34	51
RAA	3		4	7
RAM			3	3
TOTAL	3	17	41	61

Tabela 5 – Saídas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA		TOTAL
	DES	RET	
MFL	40	11	51
RAA	6	1	7
RAM	2	1	3
TOTAL	48	13	61

Tabela 6 – Evolução da Frota em 2025

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2025	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 01/01/2025	6 805	83 682	341 476	5 723	71 062	275 807	683	9 000	50 396	399	3 620	15 273
ENTRADAS EM 2025	36	56	1 088	30	47	900	5	6	131	1	3	57
MOD EM 2025		78	1 164		73	1 157		5	7		0,00	-0,01
SAÍDAS EM 2025	61	322	2 522	51	248	1 995	7	18	203	3	56	324
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2025	6 780	83 495	341 206	5 701	70 934	275 870	682	8 994	50 331	397	3 567	15 006
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-25	-187	-269	-22	-128	63	-1	-6	-65	-2	-53	-267
VARIAÇÃO EM PERCENTAGEM	-0,4%	-0,2%	-0,1%	-0,4%	-0,2%	0,0%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,5%	-1,5%	-1,7%

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.

Na Tabela 6, pode observar-se, por Região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2025 ao nível das entradas, saídas e alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução do número de embarcações e capacidades.

4. ESFORÇO DE PESCA (*Fishing effort*)

Regimes de Redução do esforço de Pesca e de Redução da Capacidade de Pesca

Em 2025 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

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

Em vigor em 2025 ou estabelecidos em 2025	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 <i>stocks</i> 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 plurianual 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
Plano de recuperação do tubarão-anequim do Atlântico Norte	Todas as frotas pesqueiras, que operam no Atlântico Norte.	Proibir a manutenção a bordo, transbordo e desembarque, de qualquer exemplar, total ou parcialmente, de Tubarão Anequim, mesmo que capturado conjuntamente com outras espécies ICCAT.
Plano de gestão do tubarão-anequim do Atlântico Sul	Todas as frotas pesqueiras, que operam no Atlântico Sul.	Proibir a manutenção a bordo, transbordo e desembarque, de qualquer exemplar, total ou parcialmente, de Tubarão Anequim, mesmo que capturado conjuntamente com outras espécies ICCAT.
Plano de Ação para ajustamento da capacidade da frota MFL (HOK VL1240)	Embarcações da frota MFL, que operam com linhas e anzóis (HOK) de comprimento fora a fora entre 12 e 40 metros	Melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis através da cessação definitiva e temporárias das atividades de pesca.
Plano de Ação para ajustamento da capacidade da frota da RAM (HOK VL2440)	Embarcações da frota RAM, que operam com linhas e anzóis (HOK) da classe de comprimento VL2440	Melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis através da cessação definitiva das atividades de pesca.

Impacto dos regimes de redução na capacidade de pesca

Regime de controlo da capacidade de pesca - tem permitido 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 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 precaucionária pelo CIEM/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, com base na regra de exploração, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha com cerco, ajustando as possibilidades de captura ao longo do ano e consequentemente o esforço de pesca através da publicação de vários normativos, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade.

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.

Plano Plurianual das 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 redação atual, registou em 2025 um decréscimo de 20,5% face ao ano anterior, totalizando 4 954 289 kw/dias.

Plano Plurianual 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. 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 em junho de 2020. No ano de 2025, 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 (UE) 2023/2053 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023.

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, inicialmente implementado para os anos 2020 e 2021, mantém a sua aplicação, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de mortalidade por pesca dos atuns tropicais. Relativamente ao atum patudo foi estabelecido um TAC, para o período de 2025 a 2027, de 73.000 toneladas com medidas adicionais para as FADs.

Plano de Recuperação do Tubarão-Anequim do Atlântico Norte - Implementado a partir de 2022, a fim de pôr termo à sobrepesca e atingir gradualmente níveis de biomassa suficientes para apoiar o rendimento máximo sustentável (MSY) até 2070.

Plano de Gestão da pesca do Tubarão-anequim do Atlântico Sul – Implementado a partir de 2023, para contrariar a sobrepesca e atingir gradualmente níveis de biomassa suficientes para apoiar o Rendimento Máximo Sustentável (MSY).

Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota MFL (HOK VL1240) – Implementado a partir de 2022, tem permitido a redução de esforço de pesca através da imobilização temporária das embarcações com pesca dirigida ao Espadarte. O processo de imobilização definitiva ocorreu entre 2024 e 2025, não sendo ainda possível avaliar o impacto desta medida para os segmentos das embarcações a partir dos 18m.

Plano de Ação para Ajustamento da Capacidade da Frota RAM (MGP VL1824) - Concluído em 2025, resultou na cessação definitiva de 1 embarcação deste segmento de frota, permitindo um melhor ajustamento entre a capacidade e as disponibilidades de pesca neste segmento.

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 2025, 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 bruta e potência propulsora da frota de pesca nacional a 1 de janeiro de 2014 e a 31 de dezembro de 2025, 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 envoltantes 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	85 450	294 894	449	3 751	3 312	11 438	136	777	2 261	29 377	7 875	24 923	99 482	365 160
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	2 738	7 598	0	0	0	0	50	268	0	0	0	0	2 788	7 866
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2025	91 316	305 870	604	3 969	4 114	12 734	131	509	2 617	29 870	12 979	25 721	111 761	378 673
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2025	70 934	275 870	419	3 613	3 063	10 884	86	509	2 182	27 464	6 812	22 866	83 495	341 206
SALDO	20 382	30 000	185	356	1 051	1 850	45	0	435	2 406	6 167	2 855	28 266	37 466

Nota: Relativamente à Região Autónoma dos Açores (RAA), nos segmentos Espécies demersais CFF <12m (4K9) e Espécies demersais e pelágicas CFF >=12m (4KA) não está incluída a capacidade saída com ajuda pública nacional, correspondente a 101 Gt e 1 716 kW.

6. GESTÃO DAS FROTAS DE PESCA (*Fleet management*)

Pontos fortes e fracos do regime de gestão da frota

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;
- 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.portugueseFLAGcontrol.pt/>);
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de subdeclaração;
- Existência de um modelo de Equipamento de Monitorização e Controlo, que permite uma eficaz monitorização e vigilância da atividade da frota;
- Implementação de um sistema eletrónico de monitorização remota a bordo (REM) na frota de pesca da Região Autónoma da Madeira, abrangendo 4 embarcações do segmento HOK VL1218, 1 embarcação do segmento MGP VL1824 e 2 embarcações do segmento HOK VL1824, reforçando a capacidade de controlo, verificação da atividade e recolha de dados;
- 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;

- 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;

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, traduzindo-se numa maior dificuldade na análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Considerando o elevado número de espécies capturadas, existe uma maior dificuldade em obter avaliações científicas representativas das várias espécies, capturadas pelos segmentos de frota;
- Envelhecimento da frota de pesca e deficientes condições de operacionalidade de um número elevado de embarcações, em particular na pequena pesca;
- Dificuldade no recrutamento de tripulações e na renovação geracional da atividade;
- 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

Mantêm-se as limitações de licenciamento relativamente à utilização de determinadas artes, em especial para a captura de espécies consideradas mais vulneráveis ou que apresentem níveis de exploração menos sustentáveis, ou ainda no âmbito da criação de reservas marinhas.

Por outro lado, com o objetivo de evitar o desperdício de recursos que podem ser explorados de forma sustentável e de aumentar a flexibilidade relevante para os resultados da atividade da pesca, a administração permite, em situações específicas, a transferência de artes entre embarcações.

Nos casos em que a viabilidade da atividade se encontra em causa, a atribuição de licença para a pesca com determinadas artes, é compensada pelo abate de outras embarcações licenciadas para a mesma arte, assegurando às embarcações que permanecem em atividade uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca. Para prevenir o incremento 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 sido reforçada a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de determinadas pescarias, bem como nos processos de co-gestão.

Realça-se, por fim, a implementação do Projeto Piloto para uso de dispositivos ou sistemas tecnológicos (estralhos alçados – *traplines* ou *loops*), pela frota palangreira do Atlântico, como medida de mitigação das capturas acessórias de aves e tartarugas marinhas.

Informações sobre o nível geral de cumprimento dos instrumentos da política da frota

Relativamente à regulamentação europeia em matéria de frota, considera-se pertinente destacar o seguinte:

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, com as alterações produzidas pelo Regulamento (CE) n.º 2023/2842, do Parlamento e do Conselho, de 22 de novembro de 2023 é efetuado 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 a partir dos 12 metros). Os dados transmitidos são cruzados com os dados das 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.

Foi disponibilizada uma nova versão do Diário de Pesca Eletrónico e respetivo Manual de Utilização e realizadas sessões de divulgação/informação dirigidas às Organizações de Produtores e Associações de Pescadores.

No âmbito da modernização e melhoria do Sistema de Monitorização Contínua das Atividades de Pesca (MONICAP) foi adquirido novo lote de equipamento Modelo M4X, com instalação a bordo de 73 equipamentos, e efetuada a reparação de 93 equipamentos Modelo MTX com a anomalia relacionada com o GPS (*rollover*).

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).

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.

O Centro de Controlo e Vigilância da Pesca (CCVP) presta apoio 24/7 às entidades SIFICAP tendo registada a seguinte atividade em 2025:

- Controlo (monitorização, vigilância e controlo de atividade e operações de pesca) das atividades e operações de pesca – navios monitorizados por área de atividades e operações de pesca:

Tabela 9 – Número de navios monitorizados por área de atividade e operação de pesca em 2025

Área de atividade	N.º ações de monitorização
ZEE Nacional (Continente, Açores e Madeira)	19 9435
ZEE de outros Estados-Membros	7 61
Internacionais	8 9540
Atlântico ^(a)	2 669
Índico ^(a)	702
Pacífico ^(a)	1 237
Mediterrâneo ^(a)	362
ORGP	76 695
NAFO	1220
NEAFC	659
ICCAT	66 674
CECAF	8142
Total	454 947

(a) águas fora da soberania ou jurisdição de países terceiros ou águas internacionais não reguladas por Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP)

- Relatórios de vigilância (com presumíveis infrações): 183

No ano de 2025 a DGRM levou a cabo 234 inspeções a embarcações sendo destas 113 em mar (em missões conjuntas com embarcações da Marinha, GNR, Polícia Marítima e OPV EFCA) e 121 em porto de que resultaram em 22 presumíveis infrações detetadas em mar.

A Inspeção Regional das Pescas dos Açores levou a cabo 47 inspeções em mar e 347 em porto de onde resultaram 37 presumíveis infrações em porto e 1 em mar.

A Direção Regional de Pescas da Madeira levou a cabo 110 ações de fiscalização de que resultaram 27 presumíveis infrações, o que equivale a 24,5% de infrações relativamente aos alvos. Do total de fiscalizações conduzidas pela Direção Regional de Pescas da Madeira, no ano de 2025, 44 foram realizadas ao sector da comercialização, 45 às embarcações e apanhadores profissionais, 11 à pesca lúdica e apanha familiar de lapas e 10 ao transporte.

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

Em 2025, as alterações de procedimentos administrativos adotados surgiram na sequência da publicação de alguns regulamentos UE, como é o caso do Regulamento (UE) 2025/202 do Conselho, de 30 de janeiro de 2025, que fixa, para 2025 e 2026, em relação a determinadas unidades populacionais de peixe, as possibilidades de pesca aplicáveis nas águas da União e as aplicáveis, para os navios de pesca da União, em certas águas não União, e que altera o Regulamento (UE) 2024/257 no que diz respeito a possibilidades de pesca para 2025.

Em termos nacionais foram publicados despachos referentes a medidas de gestão para áreas de atuação e/ou determinadas espécies, como é o caso da captura de espadarte, atuns e similares, biqueirão, sardinha, e também medidas de gestão para as embarcações que utilizam a arte da ganchorra, que operam na Ria de Aveiro, na Zona Sul e na Lagoa de Óbidos. Destaca-se ainda a definição de períodos de defeso para o polvo, savelha, lampreia-marinha, enguia, entre outras, e ainda a repartição de quotas de algumas espécies. Foram também definidas regras para o licenciamento específico de captura de raia curva e publicados vários despachos referentes a licenças experimentais para apanha de anémoma comum (*Anemonia sulcata*) em 2025, algas por métodos mecânicos, em flutuação ou arrojadas da espécie (*Gelidium corneum*) e utilização de estralhos alçados com amostra na pesca com palangre de superfície.

No caso da RAA, destaca-se a publicação de legislação que define ou altera o tamanho mínimo de exemplares de atum-patudo e outras espécies de atuns, bem como outras restrições aplicáveis a algumas espécies. Foram ainda publicados diplomas referentes a quotas e possibilidades de pesca do “goraz” e a primeira alteração do regulamento de usos de áreas protegidas na zona marítima da ilha de Santa Maria.

No que respeita à RAM, foi publicada legislação que regulamenta a cessação temporária do cerco para o ano de 2025 e ainda alterações à regulamentação dos limites de captura, manutenção a bordo, transbordo e desembarque de exemplares de atum-patudo.

No Anexo V encontra-se listada a legislação em vigor em 2025 no que respeita a alterações de procedimentos administrativos na gestão da frota.

8. INDICADORES DE EQUILÍBRIO *(Balance indicators) – a articular com restantes divisões depois de calcular indicadores*

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) e de 18 de dezembro de 2025 (COM-798 final), apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Ultraperiféricas 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

No Anexo VI apresenta-se o indicador que descreve a percentagem de navios que não exerceram qualquer atividade no ano. Pese embora se verifique que em termos globais, em 2025, a percentagem de embarcações inativas seja bastante elevada (53%), em termos de capacidade, em arqueação bruta e potência propulsora, representa apenas 22% e 27%, respetivamente, do total da frota.

Frota MFL

Em 2025, cerca de 54% das embarcações, 20% da arqueação bruta (GT) e 25% da potência propulsora (KW) da frota registada em Portugal Continental encontravam-se numa situação de inatividade. Constatase que a proporção de embarcações inativas é mais representativa em classes de comprimento que incluem embarcações de menores dimensões. Não obstante o elevado número de embarcações inativas de comprimento fora a fora inferior a 10 metros (58%), as mesmas representam cerca de 42% de arqueação bruta (GT) e 32% potência propulsora (Kw) daquela classe de comprimento. Por outro lado, a classe de comprimento VL2440 e VL40XX regista 15% e 19% de embarcações inativas, face ao total de embarcações naquela classe de comprimento.

Cerca de 90% das embarcações inativas encontram-se registadas na frota de pesca local, com uma idade média de 46 anos. Para além do evidente envelhecimento desta frota, maioritariamente composta por embarcações de casco em madeira e boca aberta.

Apesar da existência de situações pontuais de inatividade por motivo de paragem em estaleiro para modernização/reparação, falta de tripulação ou outros motivos, a maioria das situações inativas são resultado de uma inatividade prolongada. Neste sentido, Portugal tem vindo a desenvolver gradualmente o processo de retirada administrativa no ficheiro da frota de pesca de embarcações com inatividade prolongada, prevendo-se que entre 2026 e 2027, seja dada continuidade ao processo de retirada de um conjunto de embarcações que há vários anos não exercem uma atividade regular.

Frota RAA

No que respeita à Região Autónoma dos Açores em 2025, cerca de 31% das embarcações encontram-se numa situação de inatividade, correspondendo a 30% da arqueação bruta (GT) e 30% (kW) da potência propulsora. Constatase que a proporção de embarcações inativas é mais representativa em classes de comprimento que incluem embarcações de menores dimensões VL0010. Não obstante o número significativo de embarcações inativas de comprimento fora a fora inferior a 10 metros (28%), as mesmas representam cerca de 23% de arqueação bruta (GT) e 22% potência propulsora (Kw) daquela classe de comprimento.

As embarcações da Região Autónoma dos Açores que não apresentam atividade em 2025, corresponde maioritariamente a embarcações de pesca local, apresentando uma idade média de 44 anos.

À semelhança do que acontece no restante território nacional, apesar de existirem situações pontuais de inatividade por motivo de paragem em estaleiro para modernização/reparação, falta de tripulação ou outros motivos, a maioria das situações inativas são resultado de uma inatividade prolongada. A Região Autónoma dos Açores dará continuidade ao processo de retirada da frota de um conjunto de embarcações que há vários anos não exercem atividade regular.

Frota RAM

No que respeita à Região Autónoma da Madeira em 2025, cerca de 80% das embarcações encontram-se numa situação de inatividade, correspondendo a 54% da arqueação Bruta (GT) e 42% (kW) da potência propulsora. Observa-se que a proporção de embarcações inativas é mais expressiva na classe de menor dimensão VL0010. O elevado número de embarcações inativas de comprimento fora a fora menor que 10 metros (86%), é representativo de 58% de arqueação bruta e 37% de potência propulsora (kW) desta classe de comprimento. No anexo VI, regista-se ainda, que as classes com maior dimensão, VL1824 e VL2440, são representativas de 55% respetivamente, de embarcações com inatividade, face ao total de embarcações nesta classe de comprimento. De referir que a Classe VL1824 em termos de arqueação e potência propulsora detém 53% e 51% da frota inativa daquela classe.

As embarcações da Região Autónoma da Madeira que não apresentam atividade em 2025, corresponde maioritariamente a embarcações de pesca local, com uma idade média superior a 35 anos. Sublinhe-se que a grande maioria destas embarcações se encontram em inatividade prolongada, pelo que se prevê dar continuidade ao plano de cancelamento de registo por iniciativa administrativa prevista no Decreto-Lei nº 73/2020, de 23 setembro.

8.2. Indicador de utilização do navio

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 e o número máximo de dias no mar observado relativamente aos navios que integram o respetivo segmento de frota (Anexo VII).

Frota MFL

De acordo com os índices de utilização de navio calculados para 2024 e 2025 (provisórios), os rácios dos segmentos da frota MFL variam entre 0,26 e 1. A aplicação de um sistema de semáforos para 2024 indica que 68% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores inferiores a 0,70 (vermelho), 10% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e 2 segmentos registam valores satisfatórios, isto é, superiores a 0,90 (verde). Tal pode ser justificado pelo facto de terem sido implementadas medidas administrativas que implicaram restrições à atividade, nomeadamente adoção de períodos temporários de paragem das atividades de pesca, e encerramento da barra devido a condições atmosféricas adversas. Prevê-se que em 2025, a maioria dos rácios de utilização permaneçam numa situação semelhante a 2024, com exceção dos segmentos NAO DFN VL1824, NAO DTS VL40XX e OFR DTS VL40XX no qual é previsível uma melhoria do indicador, que se irá refletir no sistema de semáforos.

Todos os segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora apresentam rácios de atividade inferiores a 0,70, 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, o que provoca diferenças significativas nos dias máximos de atividade exercidos pela embarcações que operam nas zonas centro e sul do Continente, face aos dias máximos de atividade exercidos pelas embarcações que operam na zona Norte. De referir que estas embarcações correspondem a cerca de 80% do total da frota MFL ativa. Em 2024 e 2025, verificou-se que na zona Sul do país as capitania encerraram a barra, em média 11 e 20 dias/ano, respetivamente, devido a condições atmosféricas adversas, contrastando com a zona norte do país, na qual todas as Capitania encerraram a barra entre 45 e 133 dias no decorrer do ano em 2024 e entre 60 e 151 dias em 2025, com particular incidência no período de inverno.

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 dos segmentos de frota DRB, FPO, PS e TBB), e à presença de toxinas nos moluscos bivalves, também no caso do segmento DRB. Em 2024 e 2025 foram implementadas medidas adicionais referentes à gestão/preservação de recursos que contemplam períodos obrigatórios de paragem da atividade para os bivalves em determinadas zonas do Continente. No que se refere à interdição da captura de bivalves, importa referir que algumas zonas são particularmente afetadas pela presença de toxinas, o que obriga a interdições/restrições à captura, como a Ria de Aveiro, que em 2025 registou 18 dias de interdição total, e ainda a interdição parcial de algumas espécies que abrangeu 271 dias, o que se traduz, na prática, numa possibilidade total sem quaisquer restrições de apenas cerca de três meses.

Os segmentos que operam com arte de ganchorra (DRB), armadilhas (FPO NAO), arte xávega (MGO), polivalentes (PMP) e arrasto de vara (TBB) registaram em 2024, rácios de atividade não satisfatórios em todas as suas classes de comprimento. Em 2025, é previsível que a situação se mantenha semelhante nos segmentos mencionados.

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, perspetivando-se que em 2025 o segmento DFN VL1824 registre uma melhoria do indicador de atividade.

Em termos globais, o segmento do cerco (PS) tem apresentado variações no indicador de atividade nos últimos anos, verificando-se uma melhoria em 2024, prevendo-se, no entanto que em 2025 todas classes de comprimento voltem a

registar rácios inferiores a 0,70. Importa ainda referir que a sardinha, uma importante espécie para o segmento, tem sido objeto de medidas de gestão, como períodos de proibição de captura da espécie. Em 2025, a captura de sardinha esteve proibida cerca de 5 meses, o que poderá ter conduzido a uma redução dos dias de atividade desta frota.

O segmento do arrasto (DTS) tem apresentado nos últimos anos, rácios de utilização relativamente estáveis (isto é, superiores a 0,7). O segmento VL0010, composto por apenas 3 embarcações, registou um ligeiro decréscimo em 2024, prevendo-se que em 2025 a tendência de quebra se mantenha. Prevê-se igualmente que, em 2025, o segmento VL1012 (6 embarcações) registre um rácio inferior a 0,70.

O segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK) na classe VL0010 e VL1218 de comprimento fora a fora mantem rácios de atividade não satisfatórios fundamentalmente devido aos motivos já referidos anteriormente noutros segmentos com rácios idênticos. Quanto à classe de VL1824, observa-se uma melhoria do índice em 2025, face a 2024, não sendo ainda suficiente para considerar o índice satisfatório. Quanto à classe VL2440, tem mantido nos últimos anos, valores relativamente estáveis e superiores a 0,7. Importará salientar que os segmentos que operam com linhas e anzóis a partir dos 12 metros de comprimento, são acompanhados com especial atenção por Portugal, tendo sido implementadas medidas de ajustamento, no sentido de melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis. Assim, e para além do processo de cessação definitiva de embarcações, têm sido implementadas medidas de imobilização temporária da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte.

No que respeita à frota externa, verifica-se que em 2024 os segmentos de arrasto com mais de 40 metros a operar na NAO e OFR registaram uma diminuição do índice de atividade, prevendo-se uma melhoria do mesmo em 2025. Por outro lado, as embarcações que operam com linhas e anzóis (OFR), têm registado rácios de utilização relativamente estáveis, e superiores a 0,70.

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, decorre 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, destaca-se, como acima já referido, 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 defesos específicos para determinadas zonas e artes de pesca.

Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2021 e 2025 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida. No entanto, apesar de não existir uma tendência definida, em 2025, verifica-se uma melhoria do indicador na maioria dos segmentos de frota.

A relativa heterogeneidade nos níveis de utilização dos diferentes segmentos de frota da RAA está intrinsecamente relacionada com as características técnicas das embarcações e do seu padrão de exploração. Para esta heterogeneidade concorrem diferentes fatores tais como:

Condições meteorológicas diferenciadas

As condições meteorológicas afetam de forma significativa a capacidade de operação das embarcações, especialmente as de menores dimensões, e podem ser bastante diversas entre as diferentes ilhas do arquipélago (por ex: Grupo Ocidental vs Grupo Oriental; costa Norte vs costa Sul). Neste contexto, tomemos como exemplo as embarcações do segmento de anzol (HOK), VL0010, com porto de registo na ilha do Corvo (Grupo Ocidental) e em São Miguel (Grupo Oriental). À semelhança de anos anteriores, em 2025, as embarcações com armamento na ilha do Corvo, nomeadamente devido às condições atmosféricas e de utilização dos portos, apresentaram índices de utilização de apenas 66 % face aos observados pelas embarcações registadas em São Miguel. No entanto, esta subutilização operacional não representa, em termos comparativos, um desempenho económico mais fraco, pelo que nada se pode concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica destas embarcações (Tabela 10).

Tabela 10 – Número médio de dias de mar e indicadores económicos do segmento HOKVL0010, em 2025 (Corvo vs São Miguel)

ILHAS	DIAS MAR	ROFTA	RATIO
Corvo	63	1,05	4,69
São Miguel	95	0,17	1,67

Diversificação de atividades

Em algumas ilhas, 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 de pesca (por exemplo, durante a safra de atum).

Segmentação heterogénea

Existem segmentos que contêm frota com regimes de operação muito distintos que influenciam as suas taxas de utilização. Por exemplo, o segmento de anzol (HOK), VL2440, é composto por embarcações atuneiras e por palangreiros. Conforme referido anteriormente, as embarcações atuneiras têm um regime de operação marcadamente sazonal, tradicionalmente entre abril e setembro, e de acordo com a dinâmica dos recursos que exploram, contrastando com o regime mais intensivo da frota palangreira que opera durante todo o ano.

Medidas técnicas de gestão

A implementação de TACs e quotas impostas por legislação da União, os limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais estabelecidos por legislação regional, bem como os limites de captura por ilha, por trimestre, por maré e por embarcação estabelecidos para algumas espécies condicionam de forma efetiva o regime de operação das embarcações.

Dado o exposto, conforme referido nos relatórios dos anos anteriores, considera-se que o indicador de utilização, conforme definido, nada permite concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica. Assim, deve interpretar-se estes dados com cautela e tendo em boa conta as especificidades de uma região ultraperiférica e que são reconhecidas no artigo 349º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, com as inerentes implicações às suas comunidades costeiras e piscatórias.

Frota RAM

Em 2025, foi avaliada a atividade da frota pesqueira registada na Região Autónoma da Madeira (RAM), considerando todos os navios autorizados a operar durante o ano e que estiveram efetivamente no mar pelo menos um dia. A análise baseou-se no rácio entre o esforço médio das embarcações ativas e o esforço máximo observado, expresso em dias de mar, permitindo avaliar o nível de utilização da frota ao longo do tempo.

O segmento HOK VL0010 apresentou um padrão de atividade variável no período 2021-2025, com uma recuperação do indicador em 2022, seguida de um decréscimo nos anos subsequentes. Esta variabilidade reflete a heterogeneidade das pescarias incluídas no segmento, que recorrem a diferentes artes de pesca e englobam tanto atividades sazonais como anuais. Adicionalmente, o número de dias de mar é significativamente influenciado pelas diferenças climáticas entre as vertentes norte e sul da ilha, introduzindo um enviesamento no indicador.

O segmento HOK VL1012 registou um padrão de atividade moderadamente variável ao longo do período analisado (2021-2025), caracterizado por uma diminuição do indicador em 2022 face a 2021, seguida de uma recuperação em 2023 e posterior estabilização em níveis semelhantes até 2025. Esta evolução sugere um ajustamento progressivo da atividade da frota após um ano de menor utilização, refletindo possivelmente constrangimentos operacionais ou de disponibilidade de recursos em 2022.

O segmento HOK VL1218 evidenciou um padrão globalmente estável, ainda que com alguma variabilidade ao longo do período 2021-2025. Após um nível elevado de utilização em 2021, observou-se uma diminuição em 2022 e 2023 seguida de uma recuperação em 2024 e relativa estabilidade em 2025. No entanto, os valores registados não refletem ainda um equilíbrio pleno da atividade, estando esta situação associada a constrangimentos operacionais, nomeadamente avarias em parte da frota, que condicionaram o número efetivo de dias no mar dessas embarcações. Esta circunstância originou uma discrepância entre embarcações com atividade contínua e outras com atividade reduzida, influenciando negativamente o indicador global, apesar da tendência de estabilização observada nos anos mais recentes.

O segmento HOK VL1824 apresentou um comportamento com alguma oscilação no período em análise (2021-2025), evidenciando um declínio do indicador em 2022 face a 2021, seguido de uma relativa estabilização em 2023 e 2024. No entanto, em 2025 observa-se uma nova redução do indicador, refletindo uma diminuição da utilização da frota neste segmento. Esta evolução é consistente com a natureza heterogénea das pescarias associadas, que combinam operações sazonais com atividades ao longo de todo o ano, introduzindo variabilidade na interpretação dos resultados. Adicionalmente, fatores operacionais e ambientais, incluindo eventuais constrangimentos na atividade de parte da frota, poderão ter contribuído para as flutuações observadas.

O segmento HOK VL2440 apresentou um padrão de atividade caracterizado por desequilíbrios persistentes ao longo do período analisado (2021-2025). Após um valor relativamente elevado em 2021, registou-se uma queda acentuada em 2022, mantendo-se o indicador abaixo do limiar de 0,70 em 2023 e 2024, evidenciando uma utilização reduzida da frota durante este período. A diminuição mais expressiva em 2024 está associada ao atingimento precoce da quota de atum patudo nos primeiros meses do ano, o que limitou significativamente a atividade de parte das embarcações do segmento. Em 2025 observa-se uma recuperação do indicador, sugerindo uma melhoria das condições operacionais e um aumento da atividade.

Em 2025, o segmento MGP VL0010 apresentou um nível de atividade condicionado pela ausência de apanha de lapas ao longo de todo o ano, decorrente do encerramento desta pescaria como medida de proteção das populações. Apesar deste condicionamento, o valor do indicador manteve-se estável, refletindo a continuidade de outras atividades no segmento e a forma como o esforço é distribuído entre as embarcações. Ainda assim, a interrupção da principal pescaria associada ao segmento teve impacto na interpretação do nível de equilíbrio, evidenciando a influência determinante das medidas de gestão sobre a atividade deste tipo de pescaria.

O segmento MGP VL1824 apresentou um padrão de atividade variável ao longo do período recente, evidenciando uma diminuição acentuada do indicador em 2024 face a 2023, associada a uma discrepância na atividade das embarcações do segmento, com uma unidade a operar de forma contínua ao longo do ano, enquanto as restantes registaram níveis de atividade mais reduzidos. Em 2025, observa-se uma recuperação significativa do indicador, refletindo uma maior homogeneidade na utilização da frota.

❖ **Nota sobre o Indicador de utilização do navio**

Conforme estabelecido nas *Guidelines* da Comissão Europeia (COM-545 final), Portugal calcula o indicador de utilização baseado em dias de mar, através do rácio entre a média de dias no mar por navio e o número máximo efetivamente exercido num determinado segmento de frota.

É ainda possível calcular o indicador através de um máximo teórico de dias mar ou através do esforço médio por navio (em Kw-dias e GT-dias). Contudo, não se afigura viável a definição de um único máximo teórico para todos os segmentos de frota, dada a heterogeneidade dos mesmos. Note-se que Portugal tem cerca de 55 segmentos de frota, incluindo duas Regiões Ultraperiféricas, que operam em áreas geográficas distintas, com diferentes condições atmosféricas e outras condicionantes que afetam diretamente a atividade das embarcações.

Atendendo aos constrangimentos que o indicador apresenta e face à realidade das frotas, considera-se que o indicador, independente da forma como pode ser apresentado, não permite aferir a sustentabilidade das frotas, uma vez que não reflete as medidas de gestão aplicáveis, especificamente, a determinados segmentos de frota e espécies, bem como outros condicionalismos que interferem com a regular atividade das embarcações.

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

Para a avaliação dos indicadores de sustentabilidade biológica da frota nacional foram utilizados os dois indicadores referidos nas diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final) e de 18 de dezembro de 2025 (COM-798 final): indicador de capturas sustentáveis (SHI) e indicador das unidades populacionais em risco (SAR). Importa referir que para o cálculo do SAR foram consideradas apenas as unidades populacionais consideradas em situação de alto risco biológico que representam mais de 10% das capturas da frota, dado que não é possível verificar se a frota é responsável por mais de 10 % das capturas da unidade populacional, por se desconhecer o total do stock. No caso da frota das regiões ultraperiféricas com menos de 12 metros, foi aplicado o limiar de 20% das capturas do segmento, conforme previsto nas *Guidelines* COM-798 final.

No Anexo VIII, apresentam-se os dados finais relativamente ao ano de 2024 e dados provisórios para 2025, uma vez que para este último ano, os dados ainda não se encontram totalmente estabilizados.

No Anexo VIII-a e Anexo VIII-b apresenta-se, para as Regiões Ultraperiféricas, o número de stocks considerados para efeito de cálculo do indicador de capturas sustentáveis (SHI) para cada segmento de frota, bem como a respetiva cobertura e fonte dos dados.

MFL - Embarcações que operam exclusivamente em águas nacionais

Os principais segmentos da frota considerados por Portugal são o cerco, o arrasto e a pesca polivalente, esta última englobando, no território continental, embarcações muito diversificadas que capturam uma ampla variedade de espécies, muitas vezes de forma sazonal. Essa captura ocorre principalmente por meio de artes como armadilhas (de gaiola) que dirigem a pesca ao polvo e o choco, redes de emalhar ou tresmalho e anzóis. Algumas embarcações deste segmento dirigem a pesca a espécies específicas, como a língua (com arrasto de vara), pequenos pelágicos (com xávega) ou bivalves (com dragas). Outras pescarias com licenciamento específico incluem a pesca de profundidade e a pesca dirigida ao espadarte.

De acordo com *Guidelines* verifica-se que para 2024 e 2025, em 71% dos segmentos da frota MFL a operar em águas nacionais, o indicador de capturas sustentáveis (SHI) não é estatisticamente representativo, uma vez que mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} . Esta situação decorre das características da frota e da natureza multiespecífica das pescarias em Portugal. De referir que das cerca de 300 espécies desembarcadas em lota, foram identificadas 27 espécies exploradas em águas continentais portuguesas geridas por quotas fixadas pela União Europeia. Contudo, mesmo entre estas espécies com quotas, nem sempre existe avaliação quantitativa que permita estimar as taxas de mortalidade por pesca que possibilite calcular indicadores de sustentabilidade biológica. O aconselhamento para gestão, elaborado pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM), baseia-se sobretudo no princípio da precaução e em análises de tendências.

A grande diversidade de espécies em águas portuguesas, cuja captura é realizada no âmbito da pesca polivalente, dificulta a avaliação quantitativa, tanto por questões metodológicas quanto pelos elevados custos envolvidos. Essa dificuldade é agravada pela predominância da pequena pesca, que utiliza diferentes artes ao longo do ano, o que complica a estimativa do esforço de pesca por arte utilizada.

Relativamente ao cálculo do indicador de capturas sustentáveis (SHI) observou-se o seguinte:

No segmento das armadilhas (FPO), que opera na área FAO 37, verifica-se a captura exclusivamente da gamba da Madeira, espécie que não se encontra avaliada naquela área de operação, pelo que não é possível calcular os respetivos indicadores biológicos.

No que se respeita ao segmento das redes de emalhar e tresmalho (DFN), verifica-se que existe uma grande variedade de espécies capturadas como moluscos cefalópodes, espécies demersais e pequenos pelágicos. Uma vez que mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , considera-se que o indicador SHI não está disponível.

Para o segmento das dragas (DRB), não existem atualmente dados suficientes que permitam o cálculo do indicador SHI, uma vez que as capturas incidem sobre espécies para as quais não se encontram disponíveis estimativas de F / F_{msy} , designadamente moluscos bivalves. Ainda assim, estes recursos são objeto de acompanhamento científico e monitorização contínua por parte do IPMA, no âmbito do Sistema Nacional de Monitorização de Moluscos Bivalves (SNMB), que assegura o controlo regular das zonas de produção e das condições de exploração destes recursos. O SNMB inclui programas de monitorização de biotoxinas marinhas, fitoplâncton nocivo, contaminantes químicos e parâmetros microbiológicos, permitindo avaliar o estado sanitário das zonas de produção e determinar situações de permissão ou interdição da apanha e comercialização de bivalves. A monitorização abrange diversas espécies comerciais em zonas estuarino-lagunares e litorais do continente português. Paralelamente, o IPMA realiza campanhas regulares de monitorização e avaliação dos bancos naturais de moluscos bivalves em zonas litorais e estuarino-lagunares, com o objetivo de acompanhar a abundância, biomassa, estrutura populacional, recrutamento e distribuição espacial das principais espécies exploradas comercialmente. Estas campanhas integram amostragens no terreno, recolha de dados biológicos e ambientais, e avaliação do estado de conservação dos bancos, constituindo um importante suporte científico à gestão sustentável da atividade de apanha e pesca por draga. Os resultados obtidos permitem apoiar a definição de medidas de gestão, nomeadamente períodos de defeso, tamanhos mínimos de captura, delimitação de zonas de exploração e avaliação da recuperação dos recursos explorados.

No segmento do arrasto (DTS), apenas o segmento DTS VL2440 totaliza mais de 40% de espécies avaliadas face ao total, pelo que se considera que o indicador está disponível. Para 2024, o SHI traduz uma situação de sustentabilidade biológica, sendo que para 2025 se prevê uma deterioração do indicador (dados provisórios), em resultado do aumento do F / F_{msy} da sarda, que apesar de pouco importante no cômputo geral das espécies capturadas por este segmento (apenas 7%) acaba por se refletir no indicador de forma negativa. De referir que o carapau da área FAO 27.9.a, que representa cerca de 21%

do valor das capturas deste segmento mantém-se estabilizado face aos valores de 2024 (cujo F/F_{msy} é de 0,37), e que, outras espécies importantes economicamente como a gamba branca e o camarão vermelho não têm valores disponíveis de F e F_{msy} . Para os restantes segmentos DTS, uma vez que mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , considera-se que o indicador SHI não está disponível.

No que se refere ao segmento das armadilhas (FPO) NAO, verifica-se que existe um predomínio de moluscos cefalópodes como o polvo vulgar (79%), mas também pequenos pelágicos ou espécies demersais. Dado que mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , considera-se que o indicador SHI não está disponível.

O segmento das linhas e anzóis (HOK) é composto por 4 classes de comprimento, verificando-se que em duas (HOK VL0010 e HOK 1218) mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , pelo que se considera que o indicador SHI não está disponível. Nos dois segmentos onde o SHI está disponível (HOK VL1824 e HOK VL 2440), verifica-se uma situação de equilíbrio e sustentabilidade biológica. No que se refere à pesca com palangre de superfície dirigida a grandes migradores, a espécie mais representativa é o espadarte, sendo a única espécie alvo desta pescaria pela frota do Continente, com uma quota repartida por cerca de 35 embarcações. Embora os índices disponíveis não indiquem sinais de insustentabilidade, a frota portuguesa dispõe de uma quota reduzida, especialmente a unidade populacional capturada a norte dos 5º Norte. Esta limitação obriga a reforços de quota através de trocas com Espanha.

No segmento da arte xávega (MGO) é possível obter o indicador das capturas sustentáveis (SHI) para os dois segmentos: MGO VL0010 e MGO VL1012. Para estes segmentos, os indicadores de sustentabilidade biológica calculados para 2024 e 2025 evidenciam uma situação de equilíbrio, uma vez que o SHI é inferior a 1, o que indica que o segmento não está dependente, em termos económicos, de possibilidades de pesca estruturalmente fixadas acima dos níveis correspondentes aos níveis de MSY.

Para as embarcações polivalentes (PGP e PMP), não foi possível calcular o SHI dado que mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} . No que se refere ao SAR, não se identificam unidades populacionais em risco que representem mais de 10% do total de capturas nos segmentos de frota FPO, em 2024 e 2025. Este segmento caracteriza-se pelas múltiplas artes dirigindo a pesca a um leque amplo de espécies, sendo as mais representativas, os polvos, berbigão, choco e robalo.

No segmento do cerco (PS) o SHI foi calculado para todas as classes de comprimento deste segmento, verificando-se que em 2024 e 2025, os dados apontam para uma situação de sustentabilidade biológica, com um SHI inferior a 1.

No segmento do arrasto de vara (TBB) mais de 60% do valor das capturas são referentes a unidades populacionais para as quais não existem valores de F e F_{msy} , pelo que se considera que o indicador SHI não está disponível. Importa referir que, estão definidas na legislação nacional medidas de gestão aplicáveis às principais espécies alvo desta pescaria.

Relativamente ao indicador dos stocks em risco (SAR), não se identificam unidades populacionais em risco que representem mais de 10% do total de capturas nos segmentos de frota que operam exclusivamente em águas nacionais.

MFL - Embarcações que operam exclusivamente fora das águas nacionais

No caso das embarcações que operam exclusivamente fora das águas nacionais, verifica-se que é possível obter o indicador das capturas sustentáveis (SHI) para os dois segmentos que operam com linhas e anzóis: OFR HOK VL2440 e OFR HOK VL40XX. De referir que as principais espécies capturadas (grandes pelágicos) encontram-se avaliadas pelas respetivas Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP's), pelo que mais de 90% do valor de capturas são constituídos por unidades populacionais para os quais existem valores F e F_{msy} . Para estes segmentos, os indicadores de sustentabilidade biológica calculados para 2024 e 2025 evidenciam uma situação de equilíbrio, uma vez que o SHI é inferior a 1, o que indica que o segmento não está dependente, em termos económicos, de possibilidades de pesca estruturalmente fixadas acima dos níveis correspondentes aos níveis de MSY.

Quanto aos segmentos do arrasto (DTS) que operam exclusivamente fora das águas nacionais, verifica-se que o SHI calculado não é representativo uma vez que mais de 60% do valor de capturas é constituído por unidades populacionais para os quais não existem valores F e F_{msy} , pelo que, de acordo com as *Guidelines*, considera-se que o indicador não se encontra disponível. De referir que no segmento OFR DTSVL40XX a principal espécie capturada, pescada argentina, representa cerca de 58% do valor das descargas e não se encontra avaliada. Por outro lado, no segmento NAO DTS VL40XX predominam espécies demersais como o bacalhau do Atlântico e pequenos pelágicos, como cantarilhos, os quais, embora regulados e avaliados pela NAFO, não têm valores F e F_{msy} que permitam calcular o SHI.

No que respeita ao SAR, não se identificam unidades populacionais em risco que representem mais de 10% do total de capturas nos segmentos de frota que operam exclusivamente fora das águas nacionais em 2024 e 2025.

Frota RAA

Para uma parte significativa dos recursos explorados na subdivisão dos Açores não existe uma avaliação analítica que permita conhecer os pontos de referência biológica, estimar indicadores primários e o Maximum Sustainable Yield (MSY). De acordo com o Relatório do 2.º ciclo da Estratégia Marinha – Reavaliação do Estado Ambiental e Definição de Metas – Subdivisão dos Açores, o motivo para a falta 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.

De salientar que, em 2024, no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) para a subdivisão dos Açores, foi realizada 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, o Programa de Monitorização de Recursos e Ambientes Costeiros dos Açores (MONICO) e o Plano Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

Para o cálculo do indicador de capturas sustentáveis foram utilizados os resultados das avaliações analíticas periódicas mais recentes realizadas pela Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT) e pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM), bem como avaliações analíticas pontuais constantes em relatórios de programas de monitorização em curso na Região, conforme previsto nas diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca para segmentos de frota com comprimentos inferiores a 12 metros registados em regiões ultraperiféricas, 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 (2025) 798 final.

A informação disponível permitiu calcular o indicador de espécies em risco (SAR) para a totalidade dos segmentos de frota da RAA. A ausência de avaliação quantitativa para um conjunto significativo de espécies permitiu apenas calcular o SHI para seis dos nove segmentos de frota, que representam cerca de 96% da frota ativa desta Região Ultraperiférica (Anexo VIII, Anexo VIII-a e Anexo VIII-b).

DFN VL0010

As capturas deste segmento de frota são dominadas pela veja (*Sparisoma cretense*) que representou, em 2025, 55% do valor total do pescado transacionado em lota por este segmento. Ambos os indicadores biológicos indicam que este segmento está em equilíbrio com as possibilidades de pesca exploradas.

HOK VL0010

As capturas deste segmento de frota, que representa 63% do total da frota ativa da RAA, são claramente dominadas por espécies demersais/profundidade que representam mais de 70 % do valor transacionado em lota por este segmento. O valor obtido para o indicador de capturas sustentáveis (SHI) é substancialmente influenciado pela mortalidade de pesca relativa do goraz (F/F_{msy}), que representou, em 2025, 38% do valor transacionado em lota por este segmento. De salientar que o referido indicador foi calculado tendo por base apenas a avaliação de 8 espécies de um total de 89 espécies capturadas por este segmento.

Para um conjunto substancial destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito dos diferentes programas de monitorização em curso na RAA. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do CIEM 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 de algumas destas espécies, nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

No entanto, consciente da necessidade de reduzir o esforço de pesca sobre algumas espécies demersais, o Governo Regional dos Açores (GRA) tem apresentado um conjunto significativo de iniciativas legislativas que visam implementar medidas de conservação, gestão e exploração sobre um conjunto alargado de espécies, incluindo o goraz, das quais se destacam as seguintes:

- A Portaria n.º 50/2012, de 27 de abril, determinou a proibição de utilização de qualquer tipo de palangre a menos de 3 milhas náuticas de distância à costa e limitou significativamente o uso do palangre de fundo a menos de 6 milhas náuticas de distância à costa das ilhas. De acordo com o disposto nesta Portaria a partir de 1 de janeiro de 2017 o uso de palangre de fundo entre as 3 e as 6 milhas náuticas de distância à costa passou a restringir-se exclusivamente às ilhas de São Miguel e Terceira;
- A Portaria n.º 116/2018, de 25 de outubro, no âmbito da pesca à linha, estabeleceu áreas de operações mais restritivas para as embarcações costeiras. Destaca-se a impossibilidade das embarcações com comprimento fora-a-fora igual ou inferior a 14 metros, quando operem fora da respetiva ilha de registo, operarem a menos de 3 milha náutica de distância à costa e das embarcações com mais de 24 metros de comprimento fora-a-fora estarem impedidas de operar a menos de 30 milhas náutica de distância da costa;
- A Portaria n.º 116/2018, de 25 de outubro, aumentou o tamanho mínimo do anzol para 14 milímetros de abertura, no caso de utilização das artes de palangre de fundo e linhas de mão, exceto corrico, toneira, cana de pesca e linha de mão que utilize um número de anzóis inferior a 9 e seja confeccionada com monofilamento de nylon;
- A Portaria n.º 74/2015, de 15 junho, na sua redação atual, fixou um tamanho mínimo de captura para 21 espécies e um período de defeso para 7 espécies, eliminando a margem de tolerância de 15% abaixo do tamanho mínimo no total de capturas de goraz anteriormente estabelecida na Portaria n.º 1/2010, de 18 de janeiro;
- A Portaria n.º 74/2015, de 15 junho, determinou ainda que o encerramento de qualquer pescaria por se ter atingido os Totais Admissíveis de Captura (TAC) e quotas atribuídas, implica a proibição imediata, também no que respeita à pesca lúdica;
- A Portaria n.º 92/2019, de 30 de dezembro, fixou 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.

Relativamente ao goraz (*Pagellus bogaraveo*), as medidas técnicas implementadas promoveram uma redução efetiva do esforço de pesca, uma vez que, de acordo com a informação constante em ICES (2024), a mortalidade de pesca relativa (F/F_{msy}) desta espécie terá sido reduzida em cerca de 46% entre os anos de 2015 e 2023. O indicador de capturas sustentáveis (SHI) apresenta uma tendência decrescente ao longo do período em análise, passando de 1,35 em 2020 para 1,08 em 2025, que corresponde a uma redução de 20%.

Neste contexto, não obstante, a eventual revisão dos limites de captura por legislação comunitária, é intenção do GRA continuar a desenvolver esforços, em estreita concertação com os parceiros do setor, para a implementação de novas medidas técnicas.

Acresce que com a publicação do Decreto Legislativo Regional n.º 14/2024/A, de 24 de dezembro, na sua redação atual, que procedeu à revisão da estrutura do Parque Marinho dos Açores, tendo por objetivo antecipar o cumprimento das metas internacionais do ODS14 e da Convenção da Biodiversidade, foram criadas Áreas Marinhas Protegidas (AMPs) oceânicas que permitem proteger 30% do Mar dos Açores.

Dado o exposto, o GRA considera que está em curso uma transição gradual para o objetivo MSY, pelo que, conforme previsto na Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2014) 545 final, os indicadores biológicos são suscetíveis de ultrapassar os valores limiar relativos ao MSY.

HOK VL1012

As capturas do segmento HOKVL1012 são dominadas pelo goraz, que representou, em 2024, 30% do valor transacionado em lota por este segmento. À semelhança do segmento HOKVL0010, os valores do indicador de capturas sustentáveis (SHI) são muito influenciados pela mortalidade de pesca relativa estimada para esta espécie. Este indicador apresenta uma tendência decrescente ao longo do período em análise, passando de 1,26 em 2020 para 1,00 em 2024, que corresponde a uma redução de cerca de 21%.

Durante o ano de 2025, este segmento descarregou um total de 71 espécies, sendo que as capturas são dominadas por espécies demersais/profundidade que representam mais de 50 % do valor transacionado em lota por este segmento.

HOK VL1218

Em 2025, o segmento HOKVL1218 teve como principais espécies alvo as diferentes espécies de atuns que ocorrem nos Açores, com destaque para o bonito (*Katsuwonus pelamis*) e para o atum-patudo (*Thunnus obesus*), que representaram 27% e 23% do total do valor descarregado por este segmento, respetivamente. O indicador de espécies em risco (SAR) segmento apresenta resultados negativos, uma vez que a espécie atum-patudo (*Thunnus obesus*) foi considerada em risco

de acordo com os critérios definidos nas diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca. Importa referir que o atum-patudo não é considerado uma espécie em situação de sobrepesca pela ICCAT.

HOK VL2440

Este segmento de frota, composto por atuneiros e palangreiros, tem como principais espécies alvo, unidades populacionais geridas ao nível do Atlântico pela ICCAT, com especial incidência nos atuns que representam 88% do valor total do pescado desembarcado. Tal como para o segmento HOKVL1218, o indicador de espécies em risco (SAR) deste segmento apresenta resultados negativos, pelos motivos expostos anteriormente.

PGP VL0010

Atento este ser um segmento de frota polivalente, a composição das descargas deste segmento engloba um total de 71 espécies, não existindo uma espécie ou grupo de espécies predominantes. Conforme previsto na Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2024) 223 final, são apresentados os resultados do indicador de capturas sustentáveis (SHI), para 2025, apesar de mais de 60% dos valores das capturas serem constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores F e F_{msy} .

PS VL0010, VL1012 e VL1218

O chicharro (*Trachurus picturatus*) é a principal espécie alvo da frota de cerco/sacadas da RAA, representando cerca de 70 % do total das capturas. No período compreendido entre 2016 e 2025, o volume de descargas de pequenos pelágicos apresenta variações interanuais, sem tendência definida, com um valor médio anual de 899 toneladas.

Para o conjunto das espécies alvo desta pescaria 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 (ICES Working Group on Southern Horse Mackerel, Anchovy and Sardine - WGHANSA). 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, inviabilizando assim o cálculo do indicador SHI para os segmentos PSVL0010, PSVL1012 e PSVL1218.

No entanto, de acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, valores referentes ao índice de biomassa desovante para avaliação do critério D3C2, no âmbito da DQEM (3º ciclo), a principal espécie alvo, *Trachurus picturatus*, apresenta uma avaliação positiva.

Frota RAM

A frota ativa da Região Autónoma da Madeira (RAM), em 2025, na área CECAF 34.1.2., apresentou estimativas de indicadores biológicos, nomeadamente o indicador de capturas sustentáveis (SHI) e o indicador de unidades populacionais em risco (SAR).

A obtenção dos indicadores biológicos para a frota ativa da RAM foi realizada em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Comunicação da Comissão, designadamente o documento COM(2014) 545 final e COM (2025) 798 final. Para o efeito, foram utilizados os dados de desembarques da frota de pesca regional fornecidos pela Direção Regional de Pescas.

Os valores de referência utilizados no cálculo do SHI, sempre que disponíveis, incluíram F_{msy} (ou aproximações, como F_{max} e $F_{0.1}$) e F publicados por instituições científicas internacionais. Este procedimento foi aplicado às espécies de tunídeos e afins (patudo, voador, gaiado, albacora, rabil e espadarte), para as quais foram adotados os valores de referência divulgados pela ICCAT (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas*), com base nas avaliações mais recentes disponíveis para cada espécie.

A avaliação de algumas das restantes espécies (por exemplo, cavala, chicharro e peixe-espada preto), apesar da ausência de avaliações por organismos científicos internacionais, baseou-se em informação quantitativa e qualitativa sobre o estado dos recursos. Esta informação resulta de dados biológicos e estatísticos recolhidos no âmbito do Programa Nacional de Recolha de Dados de Pesca (PNRD), posteriormente tratados a nível regional, permitindo a estimativa dos parâmetros requeridos. As fontes consideradas incluíram artigos científicos publicados, trabalhos em preparação para publicação e comunicações pessoais de especialistas, tendo sido, em todos os casos, utilizada a informação mais recente disponível.

HOK VL0010

A composição deste segmento da frota regional da RAM caracteriza-se por uma elevada diversidade nos valores de desembarques. Destacam-se, em particular, as capturas de atum rabil (BFT - 5%), peixe-espada preto (BSF - 48%), albacora (YFT - 5%) e atum patudo (BET - 2%), bem como uma variedade de outras espécies, nomeadamente peixes demersais, para as quais não existem estimativas de F e F_{msy} , motivo pelo qual não foram incluídas no cálculo do SHI.

O desempenho deste segmento da frota, no que respeita ao valor de SHI obtido, situou-se abaixo de 1 (0,87), evidenciando, de acordo com este indicador biológico, a existência de equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de captura. Importa salientar que o SHI obtido é representativo, uma vez que foi estimado com base em espécies que correspondem a mais de 40% dos desembarques anuais deste segmento da frota.

O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero, dada não ser efetuada a captura de espécies em situação de alto risco biológico, representando mais de 20% das capturas da frota deste segmento.

HOK VL1012

A estrutura deste segmento da frota regional da RAM evidencia igualmente uma elevada diversidade nos valores de desembarques. Destacam-se, em particular as capturas de atum patudo (BET - 12%), peixe-espada preto (BSF - 56%) e atum rabil (BFT - 22%), a par de outras espécies com menor expressão relativa.

O desempenho deste segmento da frota, no que respeita ao valor de SHI obtido, situou-se abaixo de 1 (0,87), indicando, de acordo com este indicador biológico, a existência de equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de captura. O valor de SHI é representativo, uma vez que foi estimado com base em espécies que correspondem a mais de 40% dos desembarques anuais deste segmento da frota.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresentou igualmente um valor de zero, uma vez que a captura da única espécie considerada vulnerável pela IUCN (atum patudo) representa menos de 20% das capturas totais deste segmento.

HOK VL1218

A composição deste segmento da frota caracteriza-se por uma forte concentração na captura de peixe-espada preto (BSF), que representa aproximadamente 90% do valor dos desembarques, sendo o atum patudo (BET) a segunda espécie mais capturada, com cerca de 4%.

O desempenho deste segmento da frota, no que respeita ao valor de SHI obtido, situou-se abaixo de 1 (0,88), evidenciando, de acordo com este indicador biológico, a existência de equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de captura. O valor de SHI é representativo, na medida em que foi estimado com base em espécies que correspondem a mais de 40% dos desembarques anuais deste segmento da frota.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresentou um valor nulo, refletindo o facto de não existirem, neste segmento, unidades populacionais exploradas em situação de elevado risco biológico que representem mais de 20% dos desembarques.

HOK VL1824

A atividade deste segmento da frota caracteriza-se por uma predominância da captura de peixe-espada preto (BSF), que representa aproximadamente 63% do valor dos desembarques, sendo o atum patudo (BET) outra espécie com expressão relevante, correspondendo a cerca de 22%.

O valor de SHI obtido situou-se abaixo de 1 (0,88), indicando, de acordo com este indicador biológico, a existência de equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de captura. Importa salientar que o SHI é representativo, uma vez que foi estimado com base em espécies que correspondem a mais de 40% dos desembarques anuais deste segmento da frota.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresentou o valor de 1, refletindo a captura de uma espécie (atum patudo) considerada vulnerável pela IUCN, cuja proporção excede 20% das capturas deste segmento, sendo, por conseguinte, enquadrada em situação de elevado risco biológico.

HOK VL2440

A atividade deste segmento da frota caracteriza-se principalmente pela pesca de tunídeos com salto e vara e recurso a isco vivo. As espécies com maior expressão nos desembarques foram, no ano em análise, o atum patudo (BET - 46%), o gaiado (SKJ - 49%) e o voador (ALB - 2%).

O valor de SHI obtido para este segmento situou-se abaixo de 1 (0,80), evidenciando, de acordo com este indicador biológico, a existência de equilíbrio entre a capacidade de pesca e as oportunidades de captura. Importa salientar que o SHI é representativo, na medida em que foi estimado com base em espécies que correspondem a mais de 40% dos desembarques anuais deste segmento.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresenta valor de 1, refletindo a forte dependência deste segmento de uma unidade populacional explorada que representa mais de 20% das capturas totais e que se encontra em situação de elevado risco biológico, nomeadamente o atum patudo, classificado como vulnerável pela IUCN.

MGP VL0010

A caracterização deste segmento da frota evidencia a inclusão de embarcações que se dedicam quase exclusivamente à apanha de moluscos, designadamente da lapa branca e da lapa preta.

O indicador de capturas sustentáveis (SHI) não foi calculado para este segmento, em virtude da reduzida atividade registada, decorrente do prolongamento ao longo de 2025 do período de defeso das lapas, que abrangeu a totalidade do ano. Esta medida foi adotada pelas autoridades regionais competentes com vista à salvaguarda da sustentabilidade da exploração destes moluscos gastrópodes.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresentou valor de zero, refletindo a inexistência de capturas de espécies em situação de elevado risco biológico que representem mais de 20% dos desembarques do segmento.

Os desembarques associados a este segmento limitaram-se a pequenas quantidades de diversas espécies demersais, não incluídas no âmbito do DCF, relativamente às quais não existem valores de F/F_{msy} ou proxies adequados que permitam o cálculo do SHI, nomeadamente para as espécies mais representativas na ausência de capturas de lapas.

MGP VL1824

A atividade deste segmento da frota integra as embarcações cercadoras dedicadas à captura de pequenos pelágicos, sendo os desembarques compostos maioritariamente por chicharro (JAA - 68%) e cavala (VMA - 30%), a par de outras espécies capturadas em quantidades reduzidas.

O valor de SHI obtido para este segmento foi inferior a 1 (0,80), evidenciando, de acordo com este indicador biológico, a existência de um equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de captura. Importa referir que o SHI é representativo, uma vez que foi estimado com base no chicharro (*Trachurus picturatus*), espécie que representa mais de 40% dos desembarques deste segmento da frota. Regista-se ainda uma evolução positiva deste indicador, decorrente maioritariamente da redução da capacidade do segmento, nomeadamente do abate de uma das três embarcações ocorrido no início de 2025.

O indicador de unidades populacionais em risco (SAR) apresentou valor de zero no ano em análise, refletindo o facto de, por um lado, as espécies avaliadas localmente apresentarem biomassa reprodutora acima dos pontos críticos (B_{lim}) e, por outro, as capturas incidirem sobre espécies classificadas pela Lista Vermelha da IUCN como de “menor preocupação” (*Least Concern*).

8.4. Indicadores económicos

Para a avaliação económica da frota nacional foram calculados 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. No Anexo IX apresentam-se os dados finais relativamente ao ano de 2024 bem como uma projeção/tendência para 2025. Salienta-se que para 2025 os dados estimados para a frota MFL, RAA e RAM não são dados finais e resultam de uma projeção com base nos dados de 2021 a 2024.

Frota MFL

Relativamente à frota MFL, e tal como se pode observar no Anexo IX, em 2024 a maioria dos segmentos cujas embarcações operam em águas nacionais registaram um desempenho económico positivo (94% do total das embarcações). A estimativa para 2025 aponta para uma situação semelhante à do ano transato, com 96% das embarcações com situação económica favorável.

Em 2024, verifica-se que dos 38 segmentos de frota MFL, 29 apresentam uma performance económica positiva (76%), prevendo-se uma melhoria generalizada da performance económica da maioria dos segmentos, em 2025. De salientar que os segmentos de frota VL0010, têm apresentado um bom desempenho económico nos últimos anos, prevendo-se que em 2025 a situação se mantenha positiva. De salientar que as embarcações acima referidas (VL0010 com performance económica positiva) correspondem a 80% do total da frota MFL.

Os dados económicos calculados para a frota que opera em águas nacionais permitem identificar que, em 2024, 6 segmentos de frota apresentam uma performance económica negativa, tendência que se prevê manter para 2025. No que respeita aos segmentos FPO VL2440, DTS VL2440, HOK1824, HOK 2440, MGOVL1012 e TBBVL1012 verifica-se que nos últimos 4 anos têm apresentado algumas variações em termos de viabilidade económica a curto e a longo prazo, sendo que em 2024 apresentaram resultados negativos, prevendo-se a mesma tendência para 2025.

Os segmentos HOK VL1824 e HOK VL2440, têm sido monitorizados com especial atenção dado que são segmentos que integram o plano de ação apresentado em 2021 e 2022, para ajustamento da capacidade desta frota às possibilidades de pesca disponíveis. Como se tem referido nos últimos relatórios, estes segmentos têm como principal problema a reduzida quota para a captura de espadarte, pelo que, em 2024 e 2025, foram definidos períodos de paragem obrigatórios (cessações temporárias).

No que concerne às embarcações que operam exclusivamente em águas internacionais, tem-se verificado algumas variações em termos de viabilidade económica a curto e a longo prazo. Os valores calculados para 2024 apresentam resultados negativos para todos os segmentos que operam nas OFR, contudo, a estimativa efetuada para 2025 indicia uma ligeira melhoria no segmento HOK VL2440.

Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verificamos que, no período 2021-2025, a maioria dos segmentos de frota da RAA apresentaram indicadores de desempenho económico positivos. De acordo com a informação recolhida para este período, a maioria dos 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.

Para o ano de 2025, foi calculada uma estimativa deste indicador de acordo com a metodologia acordada a nível nacional.

No período 2021-2025, o único segmento que dá alguns sinais de instabilidade no desempenho económico é o segmento de anzol, VL2440, constituído maioritariamente por embarcações que se dedicam exclusivamente à captura de tunídeos com arte de salto e vara. Nos Açores ocorrem as principais espécies de atuns do Atlântico sendo a capturas dominadas pelo atum-patudo (*Thunnus obesus*) e o bonito (*Katsuwonus pelamis*), com capturas médias anuais de cerca de 4.609 toneladas (2016-2025). A localização geográfica do arquipélago dos Açores, no limite Norte de distribuição das espécies de atuns tropicais, 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. Tradicionalmente a safra de atum tem início na subárea da Madeira da Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, durante o mês de abril, deslocando-se posteriormente para o Mar dos Açores onde decorrer até ao final de setembro. Apesar deste segmento depender de unidades populacionais em bom estado, a sazonalidade operacional, acrescida de custos operacionais crescentes e de uma quota de atum-patudo claramente insuficiente torna a rentabilização desta frota um

desafio. De salientar que desta frota depende uma indústria conserveira que emprega cerca de 750 trabalhadores e labora anualmente cerca de 12.000 toneladas de pescado. Dado o exposto, considera-se que o desempenho económico atual deste segmento resulta de uma situação conjuntural adversa, que carece de monitorização atenta, mas que não representa desde já um desequilíbrio estrutural. A administração regional reconhece a importância social e económica deste segmento que enfrenta desafios de gestão inerentes à sazonalidade da pescaria, modelada por variáveis biológicas dinâmicas que podem alterar o seu desempenho/ eficácia num determinado ano (por exemplo: disponibilidade/ distribuição temporal dos recursos marinhos explorados).

Frota RAM

No que diz respeito à frota da RAM, podemos observar que nos últimos anos, a maioria dos segmentos da frota da RAM, apresentam desempenhos económicos positivos, estimando-se que se mantenha a perspetiva de crescimento para 2026.

Em resultado da análise dos indicadores económicos de 2024, verifica-se que os segmentos que oferecem maior instabilidade económica é o segmento HOK VL2440, constituído maioritariamente por embarcações que se dedicam à captura de tunídeos, com arte de salto e vara, e o segmento MGP VL1824, constituído exclusivamente por embarcações cercadoras que capturam pequenos pelágicos (chicharro e cavala).

De referir que o plano de ajustamento proposto à Comissão Europeia em 2023, para este segmento (MGP VL1824) que culminou com o abate de uma das embarcações em 2025, possibilitará o ajustamento da capacidade deste segmento às possibilidades de pesca.

Em 2024, o segmento HOK VL1012, sofreu um ligeiro decréscimo no que consiste ao seu desempenho económico, apresentando alguma vulnerabilidade económica, merecendo uma motorização com especial atenção.

9. PLANO DE ACÇÃO (Action plan)

Frota MFL

Considerando o Plano de Ação referente à necessidade de ajustamento da capacidade da frota face aos recursos disponíveis nos segmentos que operam com linhas e anzóis (HOK), de classe de comprimento entre os 12 e os 40 metros, verificou-se que foram implantadas as medidas previstas, designadamente cessação definitiva e temporária das atividades de pesca neste segmento. No Anexo X apresenta-se um ponto de situação mais detalhado sobre as medidas implementadas.

Frota RAM

No que respeita ao plano de ação apresentado em 2023 referente ao segmento MGP VL1824, o mesmo foi concluído em 2025, na sequência do abate de uma embarcação que integrava o segmento. No Anexo XI-a é apresentado um ponto de situação mais detalhado. O segmento de frota HOK 2440, cujo plano de ação foi apresentado no relatório da frota 2024, encontra-se ainda em execução (Anexo XI-b).