

**RELATÓRIO ANUAL  
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2020****1.SUMÁRIO****❖ *Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca.***

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

O segmento do cerco, em 2020, continua a considerar-se o mais vulnerável face às limitações de captura impostas para a sardinha a Portugal e Espanha no quadro do Plano de Recuperação e Gestão 2018-2023, apresentado à Comissão Europeia, após sucessivos pareceres do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES) que apontavam para o mau estado do *stock*, ainda que tal não fosse reconhecido pelos profissionais do sector. Contudo, o modelo de gestão e de acompanhamento adotado para esta pescaria, que envolve a administração, o sector e a comunidade científica, tem sido proveitoso na aplicação das restrições à captura de sardinha, permitindo manter algum equilíbrio socioeconómico sustentável nas principais comunidades piscatórias dependentes desta espécie.

**❖ *Capacidade da frota***

Em 31 de dezembro de 2020, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 718 embarcações com uma arqueação bruta total de 86 457 GT e uma potência propulsora total de 345 249 kW.

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

Os segmentos das embarcações do cerco e das embarcações do arrasto, em termos de pescado fresco e refrigerado capturaram cerca de 48% e 13% respetivamente do volume total de capturas de pescado fresco e refrigerado. A cavala, a sardinha e o biqueirão são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 84% do total de descargas deste segmento, destacando-se a cavala com cerca de 57% (37.470 toneladas) como a espécie mais representativa do cerco. No segmento do arrasto, o carapau, a cavala e o verdinho foram as três principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado e representaram 68% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 45% (7 905 toneladas). O segmento da frota polivalente cujas principais espécies capturadas são os atuns e similares, a cavala, o polvo e o peixe-espada-preto, descarregou cerca de 49% (26.099 toneladas) do total de capturas de pescado fresco e refrigerado.

**❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2020***

Em 2020, entraram na frota de pesca nacional 36 embarcações (totalizando 283 GT e 1 707 kW) e saíram 80 unidades (totalizando 896 GT e 2 552 kW). Os movimentos de entrada e saída da frota ocorreram maioritariamente no segmento de pesca polivalente (PGP), os quais na sua maioria configuraram situações de renovação da frota de pesca.

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

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa e submetidos a Totais Admissíveis de Captura (TAC), a introdução de um número crescente de TACs determinados com base no Rendimento Máximo Sustentável (MSY na sigla em inglês), resulta em oscilações mais frequentes nos limites máximos de capturas permitidas. Assim, ainda que globalmente se verifiquem alterações positivas nos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2020/123, de 27 de janeiro, com as respetivas atualizações, são agora mais frequentemente propostas reduções de TAC em reflexo de pequenas oscilações na abundância dos stocks, não necessariamente resultantes do nível da exploração. Realça-se que em 2020 as oportunidades de pesca das espécies sujeitas a TAC aumentaram 20% relativamente a 2019, verificando-se aumentos na quota do carapau, areeiro, goraz dos Açores, raias,

tamboril e lagostim. Os aumentos das oportunidades de pesca traduzem o bom estado dos *stocks* a que não será alheia a gestão responsável que tem vindo a ser seguida pela administração nacional. Para além disso, também tem sido frequente a revisão de metodologias de avaliação, com consequências diretas na perceção do estado dos recursos e impacto nas oportunidades de pesca, em função do trabalho desenvolvido pelas instituições científicas, nomeadamente as representadas no Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES).

A abundância do biqueirão tem vindo a diminuir, algo que se pode considerar expectável para um pequeno pelágico de vida curta, sujeito a grande influência das condições ambientais. Sendo uma espécie que explora um nicho semelhante ao da sardinha, na mesma área geográfica, tem, contudo, preferências distintas em termos de salinidades e temperaturas. O biqueirão tem preferência por condições mais tropicais (temperaturas mais altas e salinidades mais baixas), em comparação com a sardinha que prefere condições temperadas. Assim, apesar de não competir diretamente com a sardinha, ocorre estar habitualmente em contraciclo com ela o que tem implicações para a disponibilidade à pesca.

No que respeita à sardinha, já no final de 2019, o parecer do CIEM veio reconhecer a melhoria do estado do recurso, e admitia que esta espécie estava a ser gerida de acordo com uma regra de exploração precaucionária face à situação de baixa produtividade. Mas na verdade, em 2020, as oportunidades de pesca mantiveram-se a níveis muito reduzidos, face aos níveis históricos de exploração, e continuaram a ser implementadas medidas de gestão restritivas, baseadas na sua maioria em compromissos entre o sector e a administração, de limitação das quantidades diárias e possibilidades de fecho da pesca em tempo real.

Importa acrescentar que a Comissão deixou de fixar TAC para as unidades populacionais exploradas em águas europeias abrangidas pela CEEAF, delegando nos Estados Membros (EM) com oportunidades nessas águas, a determinação dos níveis de exploração a solicitar, com base em pareceres científicos das instituições nacionais ou do CIEM. Da mesma forma, a Comissão passou a considerar que sempre que se torne evidente que o sistema de gestão não tem qualquer impacto na abundância de um stock, o mesmo deixa de ser gerido com base em oportunidades de pesca. Essa situação verificou-se este ano no caso das abróteas, as quais deixaram de estar sujeitas a TAC.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2020, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo à exceção do bacalhau 3M da NAFO, mantiveram-se relativamente estáveis em 2020.,

No que toca aos pesqueiros de maior relevância para a frota nacional, as alterações mais significativas foram respeitantes à atividade exercida no contexto da:

- NAFO - verificou-se uma diminuição na ordem dos 82% da quota de bacalhau da NAFO 3M. Espécies como o cantarilho, a abrótea e a raia mantiveram as mesmas quotas face ao ano anterior, contudo há a salientar a manutenção da pesca do camarão, com um sistema de gestão baseado no esforço de pesca, em vez de TAC, tendo Portugal a possibilidade de pescar esta espécie durante 17 dias;
- NEAFC - na reunião anual, realizada em novembro de 2020, foram adotadas as medidas de gestão para 2021 e, no que respeita a Portugal, um TAC de 0 toneladas para o cantarilho, no mar de Irminger e o aumento de 21 % do cantarilho das áreas ICES 1 e 2;
- ICCAT - foi adotada uma nova Recomendação de conservação e gestão para os atuns tropicais, que implicará alterações significativas ao quadro regulatório anterior, ao nível do TAC global e, sobretudo, na quota da União Europeia, com uma descida das possibilidades de pesca da União de 21%. A reunião anual não se realizou tendo havido o *roll over* da maior parte das medidas e possibilidades de pesca, destacando-se, contudo, a redução do TAC do atum patudo, devido ao stock se encontrar sobrepescado e sujeito a sobrepesca, tendo a quota de Portugal diminuído 14% face ao ano anterior. Relativamente ao tubarão anequim a recomendação permite a possibilidade de retenção a bordo, unicamente, de peixes já capturados mortos e desde que o navio tenha um observador a bordo ou um sistema de monitorização eletrónico, apesar de ser um assunto em discussão. Foi estabelecido, pela 1.ª vez, uma repartição do TAC da Tintureira. Em todos os demais stocks relevantes para Portugal manteve-se, numa forma geral, o status quo em matéria de possibilidades de pesca e de condições de atividade, tendo havido o incremento da cobertura por observador científico, para o segmento do palangre, de 5% para 10%.

Em 2020 vigoraram os seguintes planos de recuperação/ajustamento do esforço de pesca ou regimes de controlo de capacidade:

#### Plano Plurianual das Águas Ocidentais

Com vista à organização da gestão específica dos recursos economicamente mais relevantes em águas europeias, especificamente para otimização do potencial produtivo de um conjunto alargado de recursos geridos a RMS (MSY), foi publicado pela Comissão Europeia o Plano de Gestão das Águas Ocidentais (Regulamento (U.E) 2019/472 de 19 Março), que anulou alguns planos de recuperação subsistentes, apesar de tecnicamente ultrapassados.

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

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*, com o objetivo de reduzir os atuais níveis de mortalidade por pesca de atum tropical, em particular o patudo e a albacora, foi implementado este plano provisório para 2020 e 2021, enquanto a Comissão obtém pareceres científicos adicionais para adotar uma estratégia a longo prazo.

Plano de Recuperação e de Gestão da Pesca da Sardinha (2018-2023), em execução desde 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, o qual define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (ICES Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de julho de 2017), que determinou que o anterior não era precaucionário. Tratando-se de um Plano que procura dinamizar a informação científica mais atual, é operacionalizado através da publicação de vários diplomas legislativos com ajustamentos ao esforço e à sua implementação.

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. Em 2018 entrou em vigor um novo plano de reporte periódico e alargamento da época de defeso a todos os países da UE (/ \* COM/2012/0413 final - 2012/0201 (COD) \*/ e (EU) 2018/120, de 23 de janeiro).

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

O regime de entradas e saídas da frota é efetuado de acordo com o estabelecido no 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 2020, Portugal cumpriu os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos pelo Anexo II do Regulamento da PCP, quer para a frota registada no Continente (MFL) quer para as frotas registadas nas Regiões Ultraperiféricas.

#### ❖ **Planos de melhoria no sistema de gestão da frota**

Em 2020, no âmbito da melhoria do sistema de gestão da frota, mantiveram-se em vigor as restrições ao licenciamento para determinadas artes com vista à regulação do esforço de pesca e capturas de espécies consideradas mais vulneráveis ou a níveis de exploração menos sustentáveis, ou para determinadas bacias hidrográficas, ou ainda no âmbito do estabelecimento de reservas marinhas de biodiversidade. Manteve-se igualmente o condicionamento na atribuição de novas licenças para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e favorecer a manutenção dos equilíbrios existentes. Outra medida que tem sido utilizada na gestão da frota é o abate de embarcações, por vezes, com transferência das respetivas artes para outras embarcações que se mantêm ativas, proporcionando uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca.

#### ❖ **Aplicação dos indicadores de equilíbrio**

Foram calculados os indicadores de utilização dos navios e indicadores económicos em todos os segmentos e foram utilizados indicadores da sustentabilidade biológica para as espécies com maior peso nas capturas portuguesas e para as quais existe avaliação do Conselho Internacional para a Exploração do Mar (CIEM/ICES).

## **2. BALANÇO ENTRE A CAPACIDADE DA FROTA E AS OPORTUNIDADES DE PESCA**

*(Balance between capacity and fisheries opportunities)*

Em 2020, deu-se continuidade à execução de uma política de exploração sustentável dos recursos visando conciliar-se esta vertente com uma gestão equilibrada da capacidade da frota de pesca nacional. Paralelamente, têm vindo a ser adotadas medidas destinadas a melhorar as condições de segurança e habitabilidade das embarcações, no sentido de proporcionar às tripulações maior segurança e melhores condições de trabalho no exercício da atividade, mas a nível global insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca.

Para o balanço entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca, e tendo por base a aplicação conjugada dos indicadores biológicos, económicos e de atividade, verifica-se que não existem segmentos de frota estruturalmente em desequilíbrio. Não obstante, o segmento das embarcações até aos 10m de comprimento fora a fora que operam com dragas (DRB) apresenta valores que devem ser acompanhados com particular atenção para, caso se considere necessário, sejam implementadas medidas que possam melhorar a performance deste segmento de frota. O segmento do cerco é o mais significativo da frota costeira no que diz respeito ao volume de descargas sendo também o principal responsável pela captura de pequenos pelágicos e de sardinha. Apesar das limitações aplicáveis à sardinha, a abundância de biqueirão, não obstante estar a diminuir comparativamente anos anteriores, permitiram que o desempenho económico do segmento do cerco se mantenha globalmente positivo. No que respeita aos indicadores biológicos, a generalidade dos segmentos encontra-se numa situação de equilíbrio biológico.

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

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

Em 31 de dezembro de 2020, a frota de pesca portuguesa era composta por 7 718 embarcações, com uma arqueação bruta total de 86 457 GT e uma potência propulsora total de 345 249 kW, distribuída pelo Continente (MFL), pela Região Autónoma dos Açores (RAA) e pela Região Autónoma da Madeira (RAM).

A frota nacional caracteriza-se por uma prevalência de embarcações da pequena pesca, em que cerca de 91% das unidades registadas têm um comprimento de fora a fora inferior a 12 metros e têm uma arqueação bruta reduzida, que no seu conjunto representa apenas cerca de 14,35% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 36 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 26 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional

#### **Pescarias desenvolvidas** *(Link with fisheries)*

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das regiões ultraperiféricas da Madeira (RAM) e dos Açores (RAA), desenvolvendo-se as respetivas pescarias de acordo com as áreas de operação e as artes atribuídas, agrupando-se da seguinte forma: Redes de Emalhar e Tresmalho (DFN); Dragas (DRB); Arrasto (DTS); Armadilhas (FPO); Linhas e Anzóis (HOK); Xávega (MGO); Cerco (PS); Arrasto de Vara (TBB) e Embarcações Polivalentes (MGP, PGP e PMP). No Anexo II, é efetuada uma caracterização das pescarias, apresentando-se informação quanto às principais espécies capturadas, zonas de operação e proporção da atividade de cada grupo relativamente ao total da frota ativa. No Anexo III, pode observar-se a situação da frota portuguesa a 31 de dezembro de 2020, por região e artes licenciadas, de acordo com a segmentação estabelecida no Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD).

A frota de pesca registada na RAM desenvolve a sua atividade essencialmente na subárea 2 da ZEE-Madeira, havendo embarcações que operam em determinadas épocas do ano nas águas dos Açores e das Canárias, ao abrigo de Acordos de Reciprocidade e em águas internacionais da CECAF. Esta frota, maioritariamente polivalente, encontra-se licenciada fundamentalmente para as artes de salto e vara, palangre derivante de profundidade e cerco, sendo as espécies mais representativas os tunídeos, o peixe-espada preto e os pequenos pelágicos (cavala e chicharro) que representam cerca de 91% do pescado descarregado. As espécies demersais costeiras e moluscos constituem cerca de 9% do total descarregado na Região, sendo capturadas essencialmente por palangre fundeado, linhas de mão, armadilhas e utensílios de apanha no caso dos moluscos (lapas).

A frota pesqueira da Região Autónoma dos Açores (RAA) é uma frota artesanal, constituída maioritariamente por embarcações com comprimentos inferiores a nove metros, que apesar de apresentarem uma diminuição ao longo do tempo ainda representam, em 2020, cerca de 65% da totalidade da frota pesqueira da RAA (Figura 1).

A frota regional de pesca é dominada por embarcações que desenvolvem a sua atividade com aparelhos de linhas e anzóis e que representam 81% do total da frota ativa da Região (Figura 2). De salientar ainda a existência de um conjunto de embarcações, cerca de 10% do total, que desenvolvem a sua atividade recorrendo a diversas artes de pesca, de acordo com a disponibilidade sazonal dos diferentes recursos pesqueiros.

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

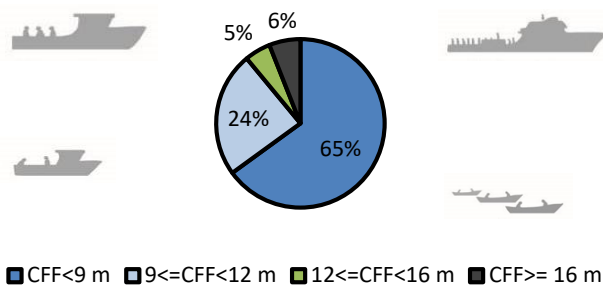
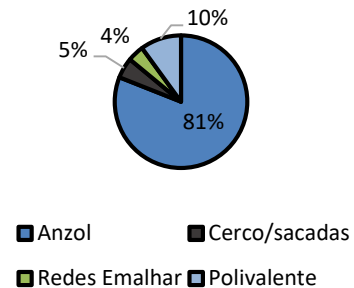


Figura 2 – Composição relativa dos grupos de artes de pesca mais usadas pela frota da RAA.

mais usadas pela frota da RAA.



Importa salientar que relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2020, e no que respeita à atividade ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), há a sinalizar a atividade desenvolvida pela frota portuguesa a operar ao abrigo dos APPS com autorizações de pesca emitidas no âmbito dos acordos com a Mauritânia, Marrocos, Seicheles e São Tomé e Príncipe.

Relativamente aos Acordos de Pesca sustentável, prosseguem as negociações com as ilhas Cook após procedimento de troca de cartas para a prorrogação de um ano do protocolo atual, expirado a 13 de outubro de 2020 e a conclusão de um novo APPS da UE com o Gabão no qual Portugal não dispõe de oportunidades de pesca.

Foi igualmente estabelecida a segunda prorrogação do protocolo relativo ao APPS UE-Mauritânia com a aplicação provisória do Acordo sob a forma de troca de cartas.

Portugal como estado membro da UE, beneficia de oportunidades de pesca nos seguintes APPS que se encontram em vigor: Marrocos, Maurícia, Guiné-Bissau, Cabo Verde, Costa do Marfim, Seicheles, Senegal, São Tomé e Príncipe 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 duas unidades de pesca, envolvidas, primariamente, na pesca do bacalhau.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2020, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, tal é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC), que contou com a presença de três 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.

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

### Evolução da frota (*Development in fleets*)

Mantém-se a tendência de redução da frota de pesca nacional em resultado do processo que tem vindo a ser desenvolvido no sentido da adaptação da capacidade aos recursos disponíveis. Comparando a situação a 31 de dezembro de 2020 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 6,2% do número de embarcações, de 15,1% em termos da capacidade em arqueação bruta e 5,7% da capacidade em potência propulsora (Tabela 1). Ao nível da frota ativa, nos Anexos IV e IV-a, pode observar-se a evolução dos últimos cinco anos (2016-2020), por região, classe de comprimento e segmento da frota, verificando-se que houve uma redução de cerca de 7% do número de embarcações licenciadas, assim como de 1% da arqueação bruta (GT) e de 2% da potência propulsora (kW).

Tabela 1

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2020			DIFERENÇA EM VALORES ABSOLUTOS			DIFERENÇA EM VALORES PERCENTUAIS		
	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)	Nº	GT	POT(kw)
MFL	6 996	85 453	294 683	6 567	73 411	277 253	-429	-12 042	-17 430	-6,53	-16,40	-6,29
RAA	764	10 112	54 124	734	9 269	52 164	-30	-843	-1 960	-4,09	-9,10	-3,76
RAM	438	3 938	16 222	417	3 777	15 833	-21	-161	-389	-5,04	-4,26	-2,46
TOTAL PORTUGAL	8 198	99 503	365 029	7 718	86 457	345 249	-480	-13 046	-19 780	-6,22	-15,09	-5,73

### Evolução em 2020 - Entradas e Saídas

Em 2020, entraram na frota de pesca nacional 36 embarcações, totalizando uma capacidade de 283 GT e 1 707 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente (75%). Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 44,4% respeitam a novas construções (CST) e 55,6%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA). Os valores observados traduzem o esforço do armamento em renovar a frota de pesca, por novas unidades, de modo a ter melhores condições de segurança e condições de trabalho a bordo.

ENTRADAS POR SEGMENTO DE FROTA

Tabela 2

SEGMENTO / REGIÃO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	INACTIV	Total Geral
MFL	2	2	1	3	3	14	1		1	27
RAA					7			1		8
RAM									1	1
TOTAL	2	2	1	3	10	14	1	1	2	36

ENTRADAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 3

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CHA	CST	
MFL	11	16	27
RAA	8		8
RAM	1		1
TOTAL	20	16	36

Durante o ano de 2020, saíram da frota de pesca nacional 80 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 896 GT e em potência propulsora de 2 552 kW. Na Tabela 4, pode observar-se o número de embarcações abatidas por segmento de frota e a Tabela 5 permite observar o número de saídas da frota por tipo de acontecimento, concluindo-se que 61% ocorreu por demolição (DES) e 39% por registo noutra atividade que não a pesca (RET).

SAÍDAS POR SEGMENTO FROTA

Tabela 4

SEGMENTO / REGIÃO	DFN	FPO	HOK	PGP	PS	INATIVA	TOTAL
MFL	2	1	1	10		50	64
RAA	1		3	1	3	5	13
RAM						3	3
TOTAL	3	1	4	11	3	58	80

SAÍDAS POR TIPO DE ACONTECIMENTO

Tabela 5

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA		TOTAL
	DES	RET	
MFL	39	25	64
RAA	8	5	13
RAM	2	1	3
TOTAL	49	31	80

Tabela 6

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2020	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 01/01/2020	7 762	87 049	344 922	6 604	73 969	276 881	739	9 302	52 322	419	3 778	15 719
ENTRADAS EM 2020	36	283	1 707	27	268	1 435	8	13	257	1	1	15
MOD EM 2020	0	21	1 172	0	10	986	0	10	59	0	1	128
SÁIDAS EM 2020	80	896	2 552	64	836	2 049	13	56	475	3	3	29
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2020	7 718	86 457	345 249	6 567	73 411	277 253	734	9 269	52 164	417	3 777	15 833
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-44	-592	+327	-37	-558	+372	-5	-33	+159	-2	-1	+114
VARIAÇÃO EM PORCENTAGEM	-0,57	-0,68	+0,09	-0,56	-076	+0,13	-0,68	-0,36	-0,30	-0,48	-0,03	-0,72

Na Tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2020 ao nível das entradas, das saídas e das alterações de capacidades (GT e kW), mantendo-se a tendência global de redução do número de embarcações e da capacidade de arqueação bruta.

#### 4.ESFORÇO DE PESCA

##### Regimes de Redução do esforço de Pesca e de Redução da Capacidade de Pesca (Statement of effort reduction schemes and capacity reduction)

Em 2020 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

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

Tabela 7

Em vigor em 2020 ou estabelecidos em 2020	Destinatários	Objetivos
Plano de Plurianual de Gestão da Pescada e Lagostim/	Embarcações com licença de pesca especial incluídas no Plano Plurianual de Gestão da Pescada Branca do Sul e do Lagostim	Limitação da taxa de mortalidade por pesca, que tem sido implementada através da manutenção da atividade da frota após cerca de 10 anos de redução, para as embarcações com comprimento fora a fora > 10 m que apresentam descargas superiores a 5 toneladas de pescada ou 2,5 toneladas de lagostim.
Regime de controlo da capacidade de pesca	Embarcações licenciadas para um número alargado de artes de pesca	Limitação da capacidade de pesca através do número de licenças.
Plano de Recuperação e Gestão da Sardinha Ibérica (2018-2023)	Todas as capturas de sardinha, em particular para as embarcações licenciadas com a arte de cerco e xávega	Limitação das capturas diárias por embarcação para recuperação da Biomassa desovante a um ritmo mínimo de 10%/ano.
Plano de Gestão da Enguia Europeia (em execução desde 2009)	Todas as embarcações/pescadores da pesca comercial e lúdica	Recuperar a biomassa da enguia prateada para valores prístinos.
Plano de implementação do salmão do Atlântico Norte	Embarcações licenciadas para operar nas zonas entre o Rio Lima e o Rio Minho até à fronteira com a Galiza	Em vigor desde 2007 com o objetivo de gerir as pescarias de salmonídeos.
Plano plurianual das águas ocidentais	Todas as embarcações a operar nos mares territoriais da Holanda, Bélgica, França, Espanha e Portugal, dentro das zonas 8b, 8c, 9a e 10 do CIEM.	Fazer a gestão conjunta de determinados stocks de maior relevância em toda a área, equilibrando os respetivos intervalos de Rendimentos Máximos Sustentáveis, para que possam ser compatibilizados os diversos níveis ótimos de exploração.
Plano de Gestão do Atum Rabilho	Armações Embarcações licenciadas para palangre de superfície ou salto e vara (capturas acessórias) e embarcações licenciadas para a pesca dirigida nas RUP's	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 de atum tropical

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

Plano de Recuperação e Gestão da Pesca da Sardinha (2018 – 2023)

Em 2018 por iniciativa conjunta das administrações portuguesa e espanhola, foi implementado um Plano que define as quantidades passíveis de captura, e determina medidas de gestão e de controlo da atividade das embarcações que capturam sardinha. Este Plano foi elaborado em resposta ao parecer do CIEM (*ICES Special Request Advice, Bay of Biscay and the Iberian Coast Ecoregion, sr.2017.15, de 14 de julho de 2017*), que determinou que o anterior não era precaucionário. Desde a criação do novo Plano, tem sido ajustado o esforço através da publicação de vários normativos legais, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade, adaptando a atuação dos pescadores ao nível de exploração e à ocorrência de juvenis.

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

O Plano Plurianual de Gestão foi publicado no início de 2019, fazendo cair o Plano de Recuperação da Pescada e Lagostim.

Plano de Gestão do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo

A transição de um plano de recuperação para um plano de gestão permitiu que, em 2019, as capturas de atum rabilho deixassem de estar reservadas às armações e o plano interno passasse a contemplar a pesca dirigida ao *stock* por frotas mais artesanais, por parte das Regiões ultraperiféricas (RUP's). Nesse mesmo ano foi adotada a recomendação 19-04 que continua a adotar um “Plano de Gestão Plurianual” para a espécie de atum rabilho e que entrou em vigor no mês de junho do ano 2020.

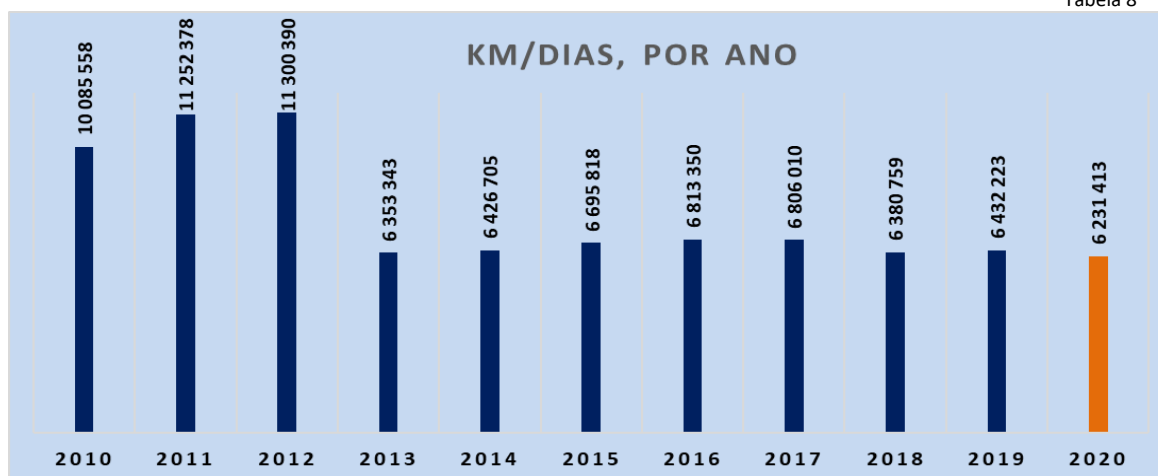
No ano de 2020 manteve-se a autorização da pesca dirigida ao atum rabilho por parte das RUP's e, graças a uma maior flexibilidade introduzida pelo novo plano de gestão, houve um incremento na percentagem de *bycatch* para 7%.

As disposições adotadas no contexto da ICCAT têm vindo a ser refletidas no ordenamento jurídico na União - através do Regulamento 2016/1627 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016 - resultando na revogação do Regulamento (CE) n.º 302/2009, do Conselho.

Esforço de Pesca global nas Águas Ocidentais Sul

O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de novembro de 2003, na atual redação, encontra-se descrito na Tabela 8, verificando-se que entre 2010 e 2020, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 38%.

Tabela 8





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

No que respeita às capacidades da frota de pesca da União, cada Estado Membro tem a sua segmentação definida. No caso de Portugal, a gestão das capacidades (em GT e kW) é efetuada por região (Continente, RAA e RAM) sendo a frota do Continente (frota MFL) gerida na sua globalidade e as frotas das Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e da Madeira (RAM) geridas de acordo com a segmentação estabelecida no Anexo II do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, para as frotas ultraperiféricas de Portugal. Em 2020, Portugal cumpriu as normas aplicáveis ao regime de entradas e saídas e respeitou os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos para a frota do Continente e para as frotas das regiões ultraperiféricas.

Na Tabela 9 pode observar-se, por região, as capacidades em arqueação e potência propulsora da frota de pesca nacional a 01 de janeiro de 2014 e a 31 de dezembro de 2020, de acordo com o estabelecido nos artigos 22º e 23º do Regulamento (UE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

Tabela 9

CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DOS LIMITES MÁXIMOS DA CAPACIDADE DE PESCA CONFORME O ESTABELECIDO NOS N.ºS 6 E 7 DO ARTIGO N.º 22 DO REGULAMENTO (UE) N.º 1380/2013 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) N.º 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	85 447	294 621	486	3 997	3 333	11 581	136	777	2 257	29 497	7 845	24 578	99 503	365 051
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	1 946	4 319	0	0	0	0	0	0	24	557	0	0	1 969	4 876
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2020	92 108	309 149	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 593	29 313	12 979	25 721	112 580	381 663
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2020	73 411	277 253	451	3 707	3 191	11 349	136	777	2 282	28 843	6 987	23 321	86 457	345 249
SALDO	18 698	31 896	153	262	923	1 385	45	0	312	470	5 992	2 400	26 123	36 414

## 6. GESTÃO DAS FROTAS DE PESCA

### Pontos fortes e fracos do regime de gestão da frota (weaknesses and strengths of fleet management system)

#### Pontos fortes:

- Existência de um Sistema Integrado de Informação das Pescas (SI2P) eficiente que, para além de permitir o registo de todos os movimentos das embarcações de pesca nomeadamente, as entradas, as alterações e as saídas, possibilita uma boa gestão das capacidades da frota nacional, e assegura, entre outras funcionalidades, a gestão e o controlo das licenças de pesca e o controlo das capturas;
- Criação de um sistema de licenciamento digital, que permite o cruzamento das autorizações de pesca com as épocas de defeso, e ainda a gestão dos certificados de navegabilidade, ativando e inativando as licenças conforme se revele necessário. O sistema permite ainda o controlo das especificidades de cada licença por parte dos elementos de fiscalização e controlo, através de um sítio internet dedicado (<https://www.portugueseFLAGcontrol.pt/>);
- Existência de um sistema de monitorização das embarcações (MONICAP) assegurando a vigilância e o controlo da atividade da pesca;

- Obrigatoriedade da primeira venda do pescado ocorrer em lota, permitindo um maior controlo das descargas relativamente às capturas efetuadas;
- Funcionamento do Centro de Controlo e Vigilância 24/24 horas durante os 7 dias da semana, permitindo uma monitorização e acompanhamento permanente da atividade da frota;
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de sub-declaração;
- 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, dificultando o processo de análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Elevada idade média da frota e deficientes condições de operacionalidade de um número elevado de embarcações, em particular na pequena pesca;
- Elevado número de embarcações de pequena ou muito pequena dimensão que não se encontram dotadas de equipamentos de monitorização o que dificulta o seu controlo bem como o controlo cruzado de informação.

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

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

Sublinha-se a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de certas pescarias. É de referir ainda a criação de um Comité de Cogestão do percebe da Berlenga, que tem obtido resultados extremamente encorajadores, apesar do carácter informal com que presentemente ainda exerce as competências determinadas por consenso da totalidade dos apanhadores licenciados. Outras movimentações do sector começam a afazer-se notar, no sentido de aumentar a quantidade de sistemas naturais (bacias hidrográficas) ou pescarias que venham a ser geridas em sistema de co-gestão.

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

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

##### Controlo de capacidades da frota de pesca

As capacidades da frota nacional em arqueação (GT) e em potência propulsora (kW) são geridas através de um controlo rigoroso das capacidades entradas face às capacidades saídas, de acordo com a Política Comum das Pescas - Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, detendo a Direção-Geral de

Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) a competência para autorizar quer a entrada de novas capacidades na frota do Continente, quer os aumentos de capacidade da frota registada. Esta mesma competência é detida pelas entidades regionais relativamente às frotas das regiões ultraperiféricas. O controlo da capacidade da frota é efetuado caso a caso para todas as situações que implicam novas entradas ou aumentos de capacidade, sendo feitas avaliações periódicas com base nos dados registados no ficheiro da UE (Fleet Register).

#### Controlo e inspeção da atividade da pesca

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

O controlo e inspeção da pesca e das atividades conexas no âmbito da Política Comum das Pescas, bem como o combate à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INN) são assegurados pelas autoridades competentes das Regiões Autónomas e pela DGRM, que detém competências de coordenação da atividade desenvolvida pelas diversas entidades com responsabilidades em matéria de controlo e fiscalização. Para além da DGRM, contribuem para o desenvolvimento das ações de controlo, inspeção e vigilância, a Inspeção Regional das Pescas dos Açores, a Direção Regional de Pescas da Madeira, a Guarda Nacional Republicana, a Força Aérea e a Direção Geral da Autoridade Marítima, que integram o Sistema de Informação, Fiscalização, Inspeção e Controlo das Atividades da Pesca (SIFICAP).

No domínio da inspeção, foram estabelecidos como principais objetivos em 2020, ações com especial incidência às espécies sujeitas a TAC e a planos de recuperação, tendo-se fixado como prioritárias, inspeções dirigidas às embarcações que praticam esse tipo de pesca. Nesse âmbito, todas as descargas provenientes da NAFO foram submetidas a inspeção, ou seja, 160 ações de fiscalização a 8 embarcações, que totalizaram 30542690,40 Kg de pescado descarregado, tendo sido detetadas 63 presumíveis infrações.

Relativamente ao Programa Específico de Controlo e Inspeção (SCIP) aplicável às pescarias que exploraram a unidade populacional Atum Rabilho (BFT) no Atlântico Leste, para dar cumprimento à obrigatoriedade de reporte prevista no artigo 11.º, n.º 1 da Decisão de Execução (UE) 2018/1986 da Comissão, de 13 de dezembro, foram efetuadas 11 Inspeções em mar e 78 inspeções de desembarque, bem como 45 horas de vigilância aérea que totalizaram 33 avistamentos. Foram detetadas 17 Infrações graves, perfazendo uma taxa média de infrações graves de 21,8% (Por taxa de infração entende-se o rácio entre o número de presumíveis infrações e o número de inspeções, expresso em %). Foram capturados, em 2020, 591 288 Kg de BFT.

A Autoridade Marítima Nacional, efetuou 8076 ações de fiscalização em todo o território nacional, incluindo Açores e Madeira, e detetou 452 presumíveis infrações, ou seja 5,56% do total de fiscalizações. A Inspeção Regional de Pesca dos Açores (IRPA), levou a cabo 1150 ações de fiscalização e detetou 43 presumíveis infrações o que equivale a 3,7% de infrações relativamente aos alvos. A Força Aérea Portuguesa (FAP) avistou 142 alvos nas suas ações de vigilância. A Guarda Nacional Republicana (GNR), no âmbito das suas competências, procedeu no ano de 2020, à fiscalização de pesca lúdica, pesca profissional, armazéns, transportes, peixarias, mercados, aquacultura, empresas, entre outros, totalizando 2037 ações de fiscalização, 1586 em terra e 450 em mar, totalizando 1157 infrações.

Durante o ano de 2020, no universo das entidades SIFICAP, foram levantados 1416 autos de contraordenação. No mesmo período foram levantados 4 autos de inspeção por parte de autoridades Espanholas a embarcações de pesca Portuguesas.

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

O SIFICAP, permite a coordenação entre as diferentes entidades que dele fazem parte, bem como o acesso aos dados da frota, licenciamento, cadastro e outras informações relevantes para o processo de controlo. Com base nestas informações

é desenvolvida uma análise de risco que permite estabelecer prioridades em termos de controlo e inspeção e que é distribuída pelas entidades competentes em matéria de fiscalização da atividade da pesca. Marinha, GNR e Força Aérea e à Autoridade Nacional de Pesca - DGRM.

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

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

Em 2020, decorrentes do estabelecimento de medidas de gestão da atividade da pesca e medidas técnicas, foram adotadas seguintes as alterações de procedimentos administrativos que configuram implicações na gestão da frota de pesca:

- Despacho n.º 1/DG/2020, de 17 de janeiro relativo às regras para o licenciamento específico de captura de raia curva para dar continuidade aos estudos científicos que têm vindo a ser realizados.
- Portaria n.º 19/2020, de 26 de janeiro que estabelece, para a pesca do biqueirão, as limitações diárias por embarcação e dias de pesca por semana.
- Portaria n.º 26/2020, de 30 de janeiro, que estabelece, para o ano de 2020, um regime excecional para a captura de espécies acessórias nas pescarias de cerco, relativamente ao previsto no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de Pesca por Arte de Cerco, aprovado pela Portaria n.º 1102-G/2000, de 22 de novembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs 346/2002, de 2 de abril, e 397/2007, de 4 de abril.
- Portaria n.º 88-B/2020 de 6 de abril que suspende a atividade da pesca, em condições específicas, no período compreendido entre as 22:00 horas de sexta -feira e as 22:00 horas de domingo e até 31 de maio de 2020.
- Despacho n.º 9/DG/2020, de 30 de abril, relativo aos períodos de defeso no ano de 2020 para a pesca com ganchorra.
- Portaria n.º 105-A/2020, de 30 de abril, que determina a cessação do período de suspensão semanal da atividade da frota, revogando a Portaria n.º 88-B/2020. Mantém-se em vigor as restrições à atividade de pesca específicas durante o período do fim-de-semana, como sejam a interdição da pesca do polvo no Algarve.
- Despacho n.º 5713-A/2020, de 2 de maio, que determina a reabertura da pesca da sardinha a partir das 00:00 horas do dia 1 de junho e até às 24:00 horas do dia 31 de julho de 2020.
- Despacho n.º 11/DG/2020 de 7 de junho que estabelece os limites diários de capturas de sardinha que entram em vigor a partir de 8 de junho de 2020.
- Portaria n.º 143/2020 de 17 de junho - Interdição parcial à atividade da pesca na zona de elevação submarina denominada «Monte (Pico) Gonçalves Zarco»
- Despacho n.º 6790/2020 de 1 de julho que determina que excecionalmente, em 2020, a pesca dirigida ao polvo e o uso de piteira e de covos ou armadilhas de gaiola de classe de malhagem 30 mm a 50 mm seja autorizada durante todo o ano, não se cumprindo o habitual período de defeso nos meses de julho e agosto.
- Despacho n.º 18/DG/2020 de 23 de julho que determina os limites de captura e descarga de biqueirão (*Engraulis encrasicolus*)
- Despacho n.º 7424-A/2020, de 24 de julho - determina o limite de descargas de sardinha (*Sardina pilchardus*) capturada com a arte de cerco
- Despacho nº 20/SubDG/2020 de 21 de agosto, relativo às medidas de regulação da pesca de sardinha (entrada em vigor a partir de 24 de agosto).
- Despacho nº 21/DG/2020 de 8 de setembro, relativo à regulação da pesca da sardinha (entada em vigor às 00:00h de dia 10 de setembro).
- Despacho nº 19/DG/2020 de 16 de setembro que estabelece as condições de instalação e características dos equipamentos de dissuasão acústicos a utilizar nas redes da pesca com arte de Xávega.
- Despacho n.º 9747-A/2020, de 8 de outubro, que interdita a captura, manutenção a bordo e descarga de sardinha (*Sardina pilchardus*) (entrada em vigor a partir das 00:00 horas do dia 10 de outubro de 2020).
- Despacho nº 28/DG/2020 de 9 de dezembro, relativo à regulação da pesca do biqueirão - interdição de captura
- Portaria n.º 308/2020, de 30 de dezembro, que estabelece as regras para a gestão da quota disponível do biqueirão (*Engraulis encrasicolus*) na subzona 9 do Conselho Internacional de Exploração do Mar.

## 8. INDICADORES DE EQUILÍBRIO

A aplicação dos indicadores para a análise do equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca da frota portuguesa foi efetuada de acordo com as diretrizes da Comissão Europeia de 2 de setembro de 2014 (COM-545 final), apresentando-se separadamente os dados das frotas do Continente, das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, e da frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia.

### 8.1. Indicador de frota inativa

Em 2020, não desenvolveram atividade 4180 embarcações. Apesar de se tratar de um número significativo de unidades inativas, em termos de capacidade de frota, representam apenas cerca de 18% da arqueação bruta (GT) e 23% da potência propulsora (kW), do total da frota registada. A maioria da frota inativa (cerca de 94%) tem um comprimento de fora a fora até aos 10 metros. No Anexo V, pode observar-se, por classe de comprimento e por região, o número e as capacidades (GT e kW) das embarcações inativas.

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

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

#### Frota MFL

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

Como se pode verificar, em 2020, os rácios dos segmentos da frota MFL traduzem percentagens de utilização que variam entre 0,32 e 1. A análise do período de 2017 a 2020 permite verificar que se mantém a tendência de redução dos rácios de utilização relativamente às embarcações dos segmentos das dragas (DRB), armadilhas (FPO), xávegas (MGO), polyvalentes (PGP), redes de emalhar e tresmalho (DFN) e arrasto de vara (TBB). De referir que alguns destes segmentos, têm associadas restrições periódicas de atividade que nalguns casos se traduz em épocas de pesca bastante reduzidas.

Em 2020 no segmento das embarcações que operam com arte de ganchorra (DRB) todas as classes de comprimentos registaram rácios de atividade não satisfatórios, situação para a qual poderá ter contribuído a forte redução da atividade destas embarcações, motivada pela presença de toxinas nos moluscos bivalves nos últimos anos, o que as impede de poderem exercer a sua atividade por longos períodos do ano.

No segmento cerco (PS), os rácios de atividade não satisfatórios decorrem sobretudo por se tratarem de embarcações cujas pescarias continuaram sujeitas às restrições de atividade implementadas no âmbito dos planos e de medidas de gestão, como é o caso da recuperação da espécie sardinha e ainda da interdição da apanha do biqueirão, que esteve interdita até 30 de junho de 2020, cfr. Despacho n.º 10003-A/2019.

Nos segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora, continua a verificar-se a existência de rácios de atividade menos satisfatórios, fundamentalmente devido a situações relacionadas com condições atmosféricas adversas que impedem as embarcações mais pequenas de operarem de forma regular, durante o inverno. Acresce referir que as embarcações até 10 metros de comprimento fora a fora correspondem a 66% do total das embarcações a operar na frota de pesca nacional.

A aplicação de um sistema de semáforos para 2020 indica que 64,7% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho) e 32,4% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) no que se refere à frota a operar em águas nacionais.

No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, verifica-se que a performance do segmento HOK a operar na OFR (Other Fishing Regions) diminuiu, registando um rácio negativo nas duas classes de comprimento fora a fora. Por outro lado, verifica-se a melhoria da performance das embarcações do segmento DTS e HOK que operam na NAO (North Atlantic Ocean). Tratando-se de uma frota que desenvolve uma atividade continuada ao longo do ano, considera-se que os rácios obtidos sugerem que o indicador utilizado não é o mais adequado para aferir a atividade das embarcações.

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

No que se refere ao ano de 2020 deverá atender-se ainda à atual conjuntura motivada pela situação excecional de pandemia (SARS\_COV2) e que se traduziu em dificuldades acrescidas no setor da pesca, como o caso de situações de isolamento profilático que não permitiram que as embarcações laborassem na sua atividade diária e conseqüentemente implicou uma redução global da atividade da frota

### Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2008 e 2020 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida. A relativa heterogeneidade dos diferentes segmentos de frota da RAA está intrinsecamente relacionada com as características técnicas das embarcações e o seu padrão de exploração. Para esta heterogeneidade concorrem diferentes fatores tais como as condições meteorológicas que afetam de forma significativa a capacidade de operação das embarcações, especialmente as de menores dimensões, e que podem ser bastante diversas entre as diferentes ilhas do arquipélago (por ex: Grupo Ocidental vs Grupo Oriental; costa Norte vs costa Sul). Há ainda a considerar que uma fração significativa dos proprietários de embarcações de menores dimensões apresenta mais do que uma atividade profissional ou desenvolve sazonalmente a sua atividade como profissional de pesca a bordo de outras embarcações (por exemplo, durante a safra de atum). Dadas as características da frota da RAA a aplicação do indicador de utilização proposto não permite concluir quanto à existência de eventuais desequilíbrios de capacidade técnica.

Tabela 10

			2016			2017			2018			2019			2020		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
			Açores AREA 27	DFN	VL0010	87	157	0,55	74	142	0,52	80	153	0,52	68	156	0,44
HOK	VL0010	63		195	0,32	59	250	0,23	69	203	0,34	63	237	0,27	59	221	0,27
	VL1012	90		194	0,46	90	244	0,37	110	134	0,82	127	225	0,56	113	212	0,53
	VL1218	82		185	0,44	63	198	0,32	71	186	0,38	118	217	0,54	126	260	0,49
	VL2440	83		176	0,47	12	49	0,25	89	165	0,54	129	254	0,51	106	232	0,46
PGP	VL0010	89		134	0,66	83	162	0,51	91	153	0,59	85	222	0,38	81	185	0,44
PS	VL0010	83		155	0,54	74	134	0,55	71	123	0,58	92	143	0,64	73	133	0,55
	VL1012	126		168	0,75	118	185	0,64	136	194	0,70	195	259	0,75	181	261	0,69
	VL1218	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	174	185	0,94

**Frota RAM**

Em relação à atividade da frota registada na RAM, podemos observar de uma forma geral, ligeiro declínio da atividade dos vários segmentos da frota local, influenciado pela situação de emergência e calamidade, ainda em curso, que o país atravessa face à Pandemia SARS\_COV2.

Podemos observar que no período 2015-2019, o segmento VL1218HOK manteve uma trajetória positiva, atingido no ano 2019 uma situação de equilíbrio com ligeiro declínio no ano 2020. O segmento VL2440HOK apresenta uma ligeira melhoria, aproximando-se dos valores de equilíbrio e redução no ano 2020. O segmento VL0010HOK, apresenta um padrão variável ao longo do período analisado, com um decréscimo em 2019, muito por força de ser um segmento composto por embarcações com uma atividade marcadamente sazonal e também influenciada pelas condições atmosféricas.

No que respeita ao segmento MGP0010 apresenta uma franca recuperação dos rácios de atividade, invertendo a trajetória de anos anteriores (2014-2016). O segmento MGP1824, mantém-se em equilíbrio, registando-se uma melhoria substancial dos valores do rácio até 2019, pelo que a redução observada em 2020 se prende com a situação pandémica mencionada.

Tabela 11

Madeira OFR	ARTEDCF	CLASSE_CFF	2015			2016			2017			2018			2019			2020		
			Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind	Med	Max	Ind
			HOK	VL0010	153	210	0,73	186	235	0,79	187	212	0,88	170	188	0,91	173	200	0,87	177
VL1218	276	323		0,85	263	312	0,84	262	296	0,89	244	276	0,88	245	269	0,91	221	253	0,87	
VL1824	177	274		0,65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
VL2440	130	158		0,82	120	149	0,81	184	259	0,71	180	208	0,86	163	187	0,87	132	187	0,71	
MGP	VL0010	107	178	0,60	94	138	0,68	96,8	108	0,90	80,2	105	0,76	83	103	0,81	77	93	0,83	
	VL1824	193	214	0,90	200	219	0,91	184	189	0,97	180	193	0,93	207	212	0,98	91	106	0,86	

**8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica**

**Frota MFL**

A frota foi agrupada nos segmentos em componentes já identificados em anos anteriores, porém agregados por arte de pesca: Dragas rebocadas, Dragas de mão, Armadilhas de gaiola, Galrichos, Redes de emalhar fundeadas, Redes mistas (emalhar e tresmalho), Redes de tresmalho, Linhas simples e de vara manuais, Palangres derivantes, Palangres de fundo, Arrastos com portas, Cercos, Xávegas e Arrastos de vara. Em 2020 foram identificadas 72 unidades populacionais sujeitas a algum tipo de avaliação científica, com propostas de limites de captura. Destas, 26 são espécies exploradas em águas continentais portuguesas.

Tabela 12 – Interações entre artes de pesca e espécies incluídas em unidades populacionais exploradas em águas continentais portuguesas.

	MEG	LDB	ANE	HOM	POL	NEP	SOL	SOO	HKE	MAC	PLE	MON	ANK	WHB	LIN	DGS	RJC	RJM	RJH	RJN	RJU	PIL	SBR	BSF	BYS	BXD	26	Prop.
DRB	DRB	--	--	1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	3,8%
	DRH	--	--	--	--	--	1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	3,8%
FPO	FPO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23	88,5%
	FYK	--	--	--	1	--	1	--	--	--	1	--	--	--	--	--	1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4	15,4%
DFN	GNS	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25	96,2%
	GTN	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25	96,2%
	GTR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25	96,2%
	LHP	--	--	--	1	--	1	--	1	1	--	--	--	--	--	1	--	1	--	--	--	1	1	--	--	--	8	30,8%
HOK	LLD	--	--	--	1	--	1	--	1	--	--	--	--	--	--	1	--	1	--	--	--	1	1	--	--	--	8	30,8%
	LLS	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24	92,3%
DTS	OTB	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	--	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25	96,2%
PS	PS	--	--	1	1	1	--	1	1	1	1	1	--	1	--	--	1	1	1	--	1	1	--	--	--	--	15	57,7%
MGO	SB	--	--	1	1	--	1	--	1	1	1	--	--	--	--	1	--	1	--	--	1	1	--	--	--	--	10	38,5%
TBB	TBB	--	--	1	1	1	--	1	--	1	1	--	1	--	--	1	1	1	--	1	1	--	--	--	--	--	13	50,0%

Todos os segmentos de frota exploram uma parte variável das unidades populacionais, sendo as dragas os segmentos com menor número de interações (3,8%). O arrasto de portas e as redes de emalhar e tresmalho exploram o maior número de unidades populacionais, 96,2% das unidades populacionais.

Em média, cada um dos segmentos de frota identificados explora 56,9% das unidades sujeitas a avaliação.

Tal como em anos anteriores, o número total de unidades populacionais exploradas é elevado, 338. Isto significa que a proporção daquelas que são avaliadas cientificamente continua a ser reduzida (7,7%), mesmo tendo em conta o crescimento verificado, em grande medida por serem poucas as que têm um interesse transversal à maioria dos estados da UE, e, portanto, para as quais são alocados recursos humanos e financeiros de investigação.

Regista-se um aumento do número de unidades sujeitas a avaliação e reduzida dependência de cada segmento destas unidades populacionais, em relação ao total de unidades exploradas, bem como o reduzido número das unidades populacionais exploradas acima de MSY (8% das avaliadas).

São 3 os stocks em sobrepesca em 2019 (tabela 12), ou seja, aqueles stocks cuja mortalidade por pesca ultrapassa os máximos sustentáveis, designadamente, e por ordem decrescente do valor do rácio, a sardinha (2,0), o biqueirão (1,63) e o verdinho (1,38). Na tabela 13 apresentam-se as percentagens das capturas de cada arte de pesca que correspondem a cada unidade em risco, bem como a percentagem que corresponde ao total das capturas dessas unidades em risco.

Tabela 13- Percentagem da captura das unidades em sobrepesca por arte de pesca (relativamente a todas as capturas da arte)

	DRB		FPO		DFN			HOK			DTS	PS	MGO	TBB
	DRB	DRH	FPO	FYK	GNS	GTN	GTR	LHP	LLD	LLS	OTB	PS_	SB_	TBB
<b>ANE</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	13,0%	0,2%	0,0%
<b>PIL</b>	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,6%	0,1%	0,0%	0,6%	0,0%	0,7%	0,1%	19,3%	1,9%	0,2%
<b>WHB</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>CAPTURAS NÃO SUSTENTÁVEIS</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,5%</b>	<b>16,6%</b>	<b>46,8%</b>	<b>4,0%</b>	<b>0,4%</b>

Estas poucas unidades populacionais presentemente em risco são capturadas por relativamente poucos segmentos da frota. Os segmentos analisados exploram no máximo duas unidades populacionais vulneráveis, mas o indicador de unidades populacionais em risco não identifica nenhuma unidade nessas condições, tendo a situação melhorado consideravelmente relativamente aos períodos anteriores, em função da melhoria generalizada do estado das unidades populacionais.

Relativamente ao indicador de capturas sustentáveis (tabela 14), o segmento do cerco apresenta uma dependência económica relevante (46,84 %) dos stocks de sardinha e biqueirão, e o do arrasto depende 16,55% do conjunto das espécies sobre exploradas, embora principalmente do verdinho. Contudo, os segmentos correspondentes às redes de emalhar também exploram, embora de forma mais limitada, os stocks da pescada (3,7%).

Atendendo à importância da pesca do cerco (PS), importa analisar mais detalhadamente a situação dos respetivos segmentos. Verifica-se que presentemente entre os stocks em risco, é o biqueirão que domina as capturas, embora a sardinha continue a ser uma espécie relevante na sua atividade. Esta situação tem tendido a criar constrangimentos significativos, traduzindo-se na necessidade de encurtar as épocas de pesca, em particular sempre que o biqueirão apresentar disponibilidade de oportunidades mais reduzida, já que as restantes espécies exploradas não conseguem assegurar a sustentabilidade desta componente da frota. Em peso, porém, a maior parte das capturas são compostas de cavala, espécie não sujeita a TAC e não avaliada pelo ICES, o que pode igualmente constituir motivo de preocupação.

De acordo com as avaliações do ICES dos últimos anos, o stock ibérico de sardinha tem tido falhas no recrutamento, que tem sido reduzido, encontrando-se abaixo da média desde 2005. Apesar das reduções na mortalidade por pesca, as avaliações do ICES quanto ao estado do stock ainda não sofreram alterações significativas.

Tabela 14 - Indicador de capturas sustentáveis

	DRB		FPO		DFN			HOK			OTB	PS	MGO	TBB
	DRB	DRH	FPO	FYK	GNS	GTN	GTR	LHP	LLD	LLS	OTB	PS_	SB_	TBB
ANE	8	0	51	0	2137	598	950	0	0	8641	898	14830020	8261	21
PIL	0	0	9198	0	52044	14328	3392	248	0	88994	29910	27037114	110514	4270
WHB	0	0	104	0	2012	527	2619	0	0	1017	4894351	1352	0	0
<b>F/Fmsy&gt;1</b>	8	0	9352	0	56193	15453	6962	248	0	98652	4925159	41868487	118775	4291
<b>Outras</b>	2471339	1838782	4569025	80821	4341119	5048623	3581402	21178	5162403	6481615	24825159	47509325	2856766	1023330
<b>Capturas sustentáveis</b>	100,00%	100,00%	99,80%	100,00%	98,72%	99,69%	99,81%	98,84%	100,00%	98,50%	83,45%	53,16%	96,01%	99,58%

ANE = Biqueirão; Pil = Sardinha; WHB = Verdinho



Apesar das medidas de gestão, entretanto implementadas, que têm vindo a reduzir a dependência da frota de unidades populacionais ameaçadas, e do número destas se ter reduzido, pese embora a ocorrência de flutuações interanuais, o indicador de capturas sustentáveis voltou a mostrar uma dependência considerável das unidades de frota do cerco quanto às unidades populacionais sujeitas a avaliação negativa, especificamente o biqueirão e a sardinha. Os outros segmentos mostraram-se consideravelmente independentes de unidades populacionais em risco, apesar do impacto relativamente elevado da pesca do verdinho para o segmento do arrasto.

### **Frota RAA**

No âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) para a subdivisão dos Açores, em 2020, 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 que teve como principais fontes de informação as campanhas de investigação ARQDAÇO e o programa de recolha de dados da pesca (PNRD), serviu exclusivamente como indicador da sustentabilidade biológica dos diferentes grupos de espécies.

### Espécies demersais, de profundidade e grande profundidade

Da análise das descargas de espécies demersais, no período compreendido entre 2011 e 2020, verificamos que o volume de descargas apresenta uma tendência decrescente, apresentando um valor médio anual de 3.087 toneladas (Tabela 15). De salientar que a Região tem vindo a implementar várias medidas técnicas, como tamanhos ou pesos mínimos de desembarque, limitação do número de licenças e máximos de captura tendo por objetivo limitar o esforço de pesca desenvolvido sobre este conjunto de espécies. Neste contexto, de salientar que a Portaria n.º 92/2019, de 30 de dezembro, fixou limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais, impondo igualmente limites de captura por maré e por embarcação para algumas destas espécies.

Tabela 15 – Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2020

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	3.268
2012	3.739
2013	3.528
2014	3.797
2015	3.684
2016	3.229
2017	2.939
2018	2.553
2019	2.080
2020	2.056
<b>Média</b>	<b>3.087</b>

As capturas de espécies demersais na RAA incluem cerca de 70 espécies, sendo que oito espécies representam cerca de 70% do total das descargas. As mais importantes no período em análise são o Goraz (*Pagellus bogaraveo*) com descargas médias anuais de 572 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 400 toneladas, o Boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 235 toneladas, o Peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 234 toneladas, Abrótea (*Physis physis*) com 210 toneladas, a Veja (*Sparisoma cretense*) com 204 toneladas, os Alfonsins (*Beryx spp.*) com 163 toneladas e o Cherne (*Polyprion americanus*) com 142 toneladas.

Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito do Programa Nacional de Recolha de Dados (PNRD). Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do ICES que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, dadas as características e complexidade da pescaria

de demersais na RAA, não tem sido possível concretizar a avaliação analítica do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, no âmbito da DQEM, das vinte e quatro espécies demersais avaliadas quanto à tendência do nível de biomassa para o período 2012-2017, sete apresentavam tendência crescente, sete tendência decrescente, três tendência estável e para sete espécies não foi possível realizar avaliação. De salientar que apesar da espécie demersal/profundidade mais importante na RAA, Goraz (*Pagellus bogaraveo*), apresentar uma tendência decrescente no referido estudo, de acordo com a informação científica mais atual, o manancial desta espécie apresenta sinais de recuperação que tiveram como consequência o aumento da quota de pesca estabelecida para o ano de 2021.

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

#### Pequenos pelágicos

Da análise das descargas de pequenos pelágicos, no período compreendido entre 2011 e 2020, verificamos que existe alguma variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.121 toneladas (Tabela 16).

Tabela 16 – Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2011 e 2020

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	1.395
2012	945
2013	1.022
2014	1.307
2015	1.282
2016	887
2017	831
2018	1.074
2019	1.289
2020	1.175
<b>Média</b>	<b>1.121</b>

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o Chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 800 toneladas, a Cavala (*Scomber colias*) com 301 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 20 toneladas.

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

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

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

#### Tunídeos

Estes recursos são explorados fundamentalmente pela frota atuneira de salto-e-vara (incluída no segmento HOK-VL2440) que tradicionalmente inicia a safra na Região Autónoma da Madeira (RAM) e que ao longo da época se desloca para a RAA. No período 2011-2020 as descargas de atum representaram em média 6.746 toneladas (Tabela 17), correspondendo aproximadamente a 56% do total das descargas de pescado efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 17 – Descargas de tunídeos, no período compreendido entre 2011 e 2020

Ano	Descargas em Peso (t)
2011	10.606
2012	7.951
2013	9.035
2014	6.303
2015	4.285
2016	2.748
2017	3.077
2018	9.330
2019	6.601
2020	5.002
<b>Média</b>	<b>6.746</b>

Nos Açores ocorrem as principais espécies de atuns do Atlântico sendo a capturas dominadas pelo Patudo (*Thunnus obesus*) e o Bonito (*Katsuwonus pelamis*) que, no período compreendido entre 2011 e 2020, representaram 49% e 42% do total dos atuns capturados na Região, respetivamente. A localização geográfica do arquipélago dos Açores e o carácter migratório dos tunídeos, relacionado com a abundância de alimento disponível e com as correntes oceânicas, fazem com que esta pescaria apresente grandes flutuações nas capturas anuais e uma forte sazonalidade.

Estas unidades populacionais são geridas a nível do Atlântico pela ICCAT e de acordo com as avaliações realizadas, o Atum-Patudo encontra-se numa situação de sobreexploração e o Gaiado não apresenta evidências de estar a se explorado acima dos limites de segurança biológica.

Tabela 18 – Resumo da avaliação do estado de exploração dos mananciais de Atum-Patudo realizada pela ICCAT em 2018 e Atum Gaiado realizada pela ICCAT em 2014

Espécie	MSY	Capturas (2018)	Biomassa relativa	Mortalidade por pesca
<b>Atum-Patudo</b>	76,232 t (72,664-79,700 t)	73,366t	$B_{2017}/B_{MSY}: 0.59$ (0.42-0,80)	$F_{2017}/F_{MSY}: 1.63$ (1.14-2.12)
<b>Gaiado</b>	-	282,427t	$B_{2013}/B_{MSY}: >1$	$F_{2013}/F_{MSY}: <1$

### Frota RAM

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

Foram utilizadas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes da Comunicação da Comissão: COM(2014) 545 final. Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de  $F_{msy}$  (ou aproximações como  $F_{max}$ ) e  $F_{act}$  publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, rabil e espadarte) em que foram utilizados os valores de referência publicados pela ICCAT referentes às mais recentes avaliações disponíveis para cada uma das espécies.

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

Os resultados obtidos tendo como referência os anos 2015 a 2020 encontram-se resumidos na Tabela “Indicadores biológicos RAM” (tabela 19).

Tabela 19

		Indicadores Biológicos (RAM)																	
		SHI (Valor dos Desembarques)						SAR											
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ARTEDCF	CLASSE_CFF																		
HOK	VL0010	1,27	1,19	1,11	1,03	1,22	0,75	1	1	1	1	1	1						
	VL1218	1,17	1,11	1,11	1,19	1,51	0,91	0	1	1	1	1	1						
	VL1824	1,17						1											
	VL2440	1,14	1,08	1,05	1,28	1,05	1,75	1	1	1	1	1	1						
MGP	VL0010	0,94	0,81	0,80	0,60	1,14	0,95	1	0	0	0	1	1						
	VL1824	2,24	4,04	3,24	3,12	3,11	3,14	2	2	2	2	2	2						

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

Na impossibilidade de obter estes valores para outras espécies com grande importância em termos de desembarques e valor económico (como por exemplo o peixe-espada preto o qual não possui pontos de referência biológicos publicados), nalguns segmentos sobretudo aqueles em que os desembarques das espécies avaliadas são inferiores a 40% o indicador pode não ser representativo. O caso em que isto aconteceu no ano de 2020 está realçado a vermelho na tabela.

Relativamente a MGP que engloba sobretudo a pescaria de cerco da frota madeirense (pequenos pelágicos) e a apanha de moluscos (lapas), na ausência de avaliações efetuadas por instituições Internacionais das unidades populacionais exploradas por estes segmentos da frota, o indicador (SHI) é obtido a partir das avaliações efetuadas na Madeira às populações de lapa branca (*Patella aspera*), lapa preta (*Patella candei*), cavala (*Scomber colias*) e chicharro (*Trachurus picturatus*). Foram utilizados valores aproximativos (proxy) a  $F_{msy}$  ( $F_{max}$ - obtidos através do modelo de produção por recruta).

O ICS (SHI) é superior a 1 em 2 segmentos. Tal situação é originada fundamentalmente pelo elevado peso, no segmento HOK VL2440, das oportunidades de pesca geradas pela pesca de patudo, o qual foi considerado pela mais recente avaliação da ICCAT como estando em situação de sobrepesca no Atlântico,  $F_{act}/F_{MSY} = 1.63$ .

O segmento MGP VL1824 é dominado pelas três embarcações cercadores da região, capturando fundamentalmente cavala e chicharro. A avaliação mais recente destas duas espécies, considerando-se as unidades populacionais exploradas localmente, pelo modelo de produção por recruta indicam em ambos os casos limites acima de MSY ( $F_{act}/F_{max} > 1$ ). O indicador SAR mostra que este segmento da frota se encontra dependente de dois stocks biologicamente vulneráveis.

#### 8.4. Indicadores económicos

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

Os custos de depreciação já contemplam os valores atribuídos para a vida útil dos diversos componentes utilizados no método PIM (Método de Inventário Permanente), adequando os mesmos a valores com mais aderência à realidade da frota de pesca nacional. Na Tabela 20 constam os valores utilizados no método PIM.

Tabela 20 – Vida útil considerada em função da classe de comprimento das embarcações

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

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

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

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

Os indicadores foram construídos através dos dados do PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2020 ainda não se encontram disponíveis, os indicadores económicos relativos ao ano em análise foram estimados a partir de uma projeção com base nos dados de 2017 a 2019.

#### Frota MFL

Relativamente à frota MFL, e tal como se pode observar nos Anexos VII, VII-a e VII-b, verifica-se que em 2019 cerca de 91% dos segmentos cujas embarcações operam em águas nacionais tiveram um desempenho positivo. Relativamente às embarcações que operam exclusivamente em águas internacionais, em 2019, dos três segmentos, apenas um (HOK VL40XX), apresentou resultados negativos.

No entanto se se comparar o ano de 2019 face a 2018, é possível observar uma ligeira quebra na rentabilidade económica em cerca de 59,5% dos segmentos de frota.

No que diz respeito ao ano de 2020, tal como já referido anteriormente, os dados apresentados resultam de uma projeção com base nos dados de 2017 a 2019. Desta forma prevê-se uma ligeira quebra no desempenho dos seguintes segmentos de frota: DTS, HOK e PGP. É ainda previsível a manutenção de um fraco desempenho nas Dragas, especialmente na classe de comprimento inferior a 10m. Este segmento de frota deverá ser seguido com particular atenção a fim de se aferir a necessidade de um eventual ajustamento.

Quanto à frota que opera exclusivamente em águas internacionais prevê-se para 2020 a continuação de alguma debilidade económica por parte do segmento HOK nas embarcações com comprimento fora a fora superior a 40m e ainda uma quebra de rendimento no segmento das embarcações DTS com comprimento superior a 40m.

Considerando os resultados observados entre 2017 e 2019 e os valores estimados para 2020 (anexo VII-b), não se identificam segmentos de frota em desequilíbrio para a frota MFL, no entanto verifica-se que alguns segmentos de frota, nomeadamente o segmento das embarcações que operam com dragas, na classe dos 0 aos 10m de comprimento fora a fora e o segmento das embarcações com artes de pesca à linha e anzóis, apresentam desempenhos económicos menos rentáveis.

Quanto aos valores estimados para 2020, prevê-se uma quebra na rentabilidade das embarcações que pertencem ao segmento do Arrasto (DTS) e das Polivalentes (PGP). Relativamente ao segmento do cerco (PS) verifica-se que, não obstante as limitações que têm atingido este segmento de frota nos últimos anos, têm mantido um bom desempenho económico, prevendo-se a sua continuação no ano de 2020. Também os segmentos das DFN, FPO, MGO, PMP e TBB mantêm a tendência de um desempenho económico positivo.

Salienta-se ainda que os valores estimados para o ano de 2020 não tiveram em consideração a atual situação pandémica (COVID-19), dado tratar-se de uma situação muito recente e para a qual não foi ainda possível determinar índices que

permitam aferir o peso do “Fator Pandemia” no desempenho económico. Contudo, entende-se que os resultados do desempenho da atividade poderão ser fortemente influenciados pela situação pandémica.

### Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verificamos que, em geral todos os segmentos de frota da RAA apresentam indicadores de desempenho económico positivos ou uma evolução positiva ao longo do período em análise.

De acordo com a informação recolhidas todos os segmentos da frota regional são sustentáveis do ponto de vista económico a longo prazo e apresentam a capacidade de cobrir os custos a curto prazo. De salientar que, na sequência da alteração dos critérios de agregação, que passaram a prever o reporte individualizado dos segmentos de frota com mais de 3 embarcações, no ano de 2020, foi introduzido um novo segmento que inclui as embarcações com comprimento fora-a-fora entre 12 e 18 metros, que operam com redes de cerco.

Tabela 21 - Indicadores económicos da frota da Região Autónoma dos Açores no período 2008-2020

REGION	Fishin Thec	Vessel Length	2016		2017		2018		2019		2020	
			ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER	ROFTA	RATIO CR/BER
RAA	DFN	VL0010	3,09	6,13	0,41	3,55	0,49	3,18	0,59	2,95	0,45	3,01
		VL0010	1,30	3,94	0,26	2,77	0,22	2,09	0,18	1,75	0,32	2,56
	HOK	VL1012	0,24	2,44	0,26	2,85	0,33	2,41	0,40	2,25	0,37	2,24
		VL1218	0,12	1,69	0,21	2,28	0,25	1,78	0,28	1,63	0,45	2,69
		VL2440	-0,08	0,48	0,12	1,69	0,13	1,84	0,14	1,88	0,02	1,14
		VL0010	0,71	4,01	0,15	1,91	0,10	1,76	0,06	1,57	0,41	2,85
	PS	VL0010	1,15	4,90	0,29	2,38	0,29	2,49	0,29	2,62	0,17	1,83
		VL1012	0,38	2,75	0,51	4,55	0,05	1,25	-0,32	0,80	0,19	2,22
		VL1218	-	-	-	-	-	-	-	-	0,74	4,79
		VL1218	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### Frota RAM

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

Para o ano de 2020, e atendendo ao facto não estarem disponíveis os indicadores económicos, foi utilizado o critério da média dos últimos 5 anos.

É óbvio que este ano foi atípico, devido ao surto pandémico COVID-19 que atingiu severamente o setor das pescas, em particular a produção pesca, fruto da redução significativa da procura com o encerramento dos mercados e canais de distribuição, como o HORECA, dos alojamentos turísticos e restauração (turismo e setores conexos têm um peso significativo no PIB e emprego na RAM). Por outro lado, o escoamento para fora da Região sofreu um revés apreciável, atendendo a que os mercados tradicionais europeus também passam pelas mesmas dificuldades. As vendas das embarcações da RAM registaram uma quebra de 30% em quantidade e 26% em valor face ao ano de 2019. Os dados económicos definitivos de 2020 irão seguramente confirmar este facto.

Tabela 22 - ROFTA

Fishin Thec	Vessel Length	ROFTA					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
HOK	VL0010	0,19	0,19	0,28	0,39	0,71	0,35
	VL1218	0,97	1,02	0,76	1,32	1,34	1,08

	VL2440	-0,21	0,18	0,45	0,08	0,13	0,13
MGP	VL0010	0,92	1,18	0,76	0,71	1,12	0,94
	VL1824	0,03	-0,04	0,01	0,20	-0,12	0,02

Tabela 23 - RATIO

Fishin Thec	Vessel Length	RATIO					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
HOK	VL0010	3,72	2,25	2,37	2,96	4,52	3,16
	VL1218	6,42	3,81	4,07	6,08	6,85	5,45
	VL2440	-0,08	1,22	3,10	2,27	1,61	1,62
MGP	VL0010	4,40	2,50	3,71	3,79	5,64	4,01
	VL1824	0,04	1,12	1,05	2,40	0,46	1,01

O segmento MGP VL1824 - cercadores na pesca de pequenos pelágicos, tem apresentado nos últimos anos rentabilidades baixas ou negativas, não gerando receitas suficientes para cobrir os custos inerentes à exploração e de capital. Este indicador conjugado com os indicadores biológicos e de atividade, poderá apontar para a necessidade de um ajustamento neste segmento.

Não se registam outros segmentos no vermelho, o que é um fator encorajador, equilibrando os armadores a exploração da sua atividade, diga-se custos, face ao rendimento da pesca.

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