

**RELATÓRIO ANUAL
FROTA DE PESCA PORTUGUESA – 2023****1. SUMÁRIO****❖ *Conclusões sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca***

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciam para a globalidade dos segmentos que a capacidade da frota portuguesa se encontra em relativo equilíbrio com as oportunidades de pesca. 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), tendo sido elaborado, nessa sequência, um plano de ação em 2022. Importará referir que Portugal tem vindo a acompanhar e monitorizar o referido plano de ação por forma a melhorar a relação capacidade de frota/ recursos disponíveis.

No que se refere à frota que opera na região ultraperiférica da Madeira, considera-se que existe a necessidade de um ajustamento da capacidade no segmento que opera com artes ativas polivalente (MGP) de comprimento fora a fora entre 18 a 24 metros, pelo que se entende dar seguimento ao Plano de Ação que integra o presente Relatório.

❖ *Capacidade da frota*

Em 31 de dezembro de 2023, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 856 embarcações com uma arqueação bruta total de 84 799 GT e uma potência propulsora total de 342 794 kW.

A frota nacional encontra-se distribuída pelo Continente (MFL), e duas regiões ultraperiféricas (OMR): Região Autónoma dos Açores (RAA) e Região Autónoma da Madeira (RAM).

❖ *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 57% e 12% respetivamente do volume total de capturas.

A cavala, a sardinha e o carapau são as principais espécies descarregadas pelo segmento do cerco, representando 89% do total de descargas deste segmento, destacando-se a sardinha e a cavala com cerca de 37% e 39% respetivamente, como as espécies mais representativas.

No segmento do arrasto, o carapau, verdelho e as potas foram as principais espécies de pescado fresco e refrigerado descarregado e representaram 60% do volume total de pescado descarregado por este segmento, sendo de realçar o peso do carapau, com cerca de 42% (6 076 toneladas).

O segmento da frota polivalente cujas principais espécies capturadas são os polvos, a cavala, berbigão e o peixe-espada-preto, descarregou cerca de 30% (35 943 toneladas) do total de capturas de pescado fresco e refrigerado.

❖ *Entradas e saídas da frota durante o ano de 2023*

Em 2023, entraram na frota de pesca nacional 47 embarcações (totalizando 115 GT e 1 909 kW) e saíram 788 unidades (totalizando 1 513 GT e 8 498kW). De referir que o elevado número de saídas da frota está relacionado com a conclusão de um processo de retirada do ficheiro frota de 704 embarcações com inatividade prolongada.

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

No que se refere ao estado dos recursos explorados pela frota portuguesa, com Totais Admissíveis de Captura (TAC), globalmente verificam-se alterações positivas nos níveis de abundância e disponibilidade de espécies importantes para as pescas em Portugal, tal como ressalta do Regulamento (UE) 2023/194 de 30 de janeiro, com as respetivas atualizações. Neste contexto, em 2023, as oportunidades de pesca das principais espécies sujeitas a TAC foram globalmente 14% superiores às estabelecidas em 2022, verificando-se alguns aumentos, como foram os casos do carapau (zona 9a), pescada, areeiro e tamboril que compensou reduções pontuais em outras espécies como o lagostim e o goraz (zona 9). A estabilização das oportunidades de pesca (que traduz a gestão a níveis de rendimento máximo sustentável - MSY), passa a

refletir, em situações normais, apenas a variabilidade natural na abundância das populações, sujeitas não só à pressão da pesca, mas também à pressão da predação (que pode acentuar-se em condições de melhor estado ambiental), e às alterações climáticas (favoráveis a algumas espécies e desfavoráveis a outras).

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

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2023, numa forma geral as possibilidades de pesca no plano externo mantiveram-se relativamente estáveis, sendo, contudo, de relevar o expressivo incremento do TAC de bacalhau da Divisão 3M da NAFO, em resultado da melhoria da situação biológica deste recurso na zona do *Flemish Cap*. Esta melhoria resultou num aumento da quota nacional de bacalhau 3M em cerca de 52,5% face ao ano anterior.

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

- NAFO – O número de navios que opera no pesqueiro está estabilizado. Para além da melhoria do bacalhau 3M, anteriormente referida, há a sinalizar uma ligeira diminuição do TAC de palmeta, cerca de 5% face a 2022.
- NEAFC - na reunião anual, realizada em novembro de 2022, foram adotadas as medidas de gestão para 2023 e, no que respeita a Portugal, a continuação da fixação do TAC de 0 toneladas para o cantarilho, no mar de Irminger e o aumento de 1 % do cantarilho das áreas CIEM 1 e 2. Relativamente ao verdinho verificou-se um aumento de 81%, e a sarda uma redução de 2%;
- ICCAT – Dos vários stocks com interesse para Portugal, mantiveram-se em 2023 os TAC acordados em 2022, e consequentemente as quotas portuguesas, em particular o espadarte norte, o atum patudo e o atum-voador Norte. Quanto ao atum rabilho e ao atum voador do Sul, tiveram, em 2023, um aumento considerável do TAC e consequentemente da quota de Portugal. O TAC do espadarte sul sofreu uma redução de 30%, devido à situação do stock, sobrepescado e sujeito a sobrepesca. Na reunião anual foram apresentadas propostas de alteração da Recomendação de conservação e gestão para os atuns tropicais, tendo por base o parecer do Comité Científico da ICCAT, que apontou para uma melhoria do *stock* do atum patudo, de interesse estratégico para as frotas artesanais de salto e vara da RAM e da RAA, contudo mais uma vez não houve consenso tendo-se mantido o TAC nas 62.000 toneladas e o *rollover* das medidas de gestão. Quanto ao tubarão-anequim-do-Atlântico Norte, manteve-se a recomendação que implementa o programa de recuperação que proíbe, que toda a frota, mantenha a bordo, transborde e desembarque qualquer exemplar deste stock. Foi ainda adotado, por Proposta da União Europeia, para aplicação a 2 anos, 2023 e 2024, um plano de recuperação para o tubarão-anequim do Atlântico Sul, que efetuou a mesma proibição do stock Norte.
- Acordo de Pesca UE/Noruega – No âmbito deste Acordo, para Portugal verificou-se uma redução de 11% da quota portuguesa de bacalhau-ártico para 2023.
- Svalbard - relativamente às águas do Svalbard a quota portuguesa sofreu uma diminuição de 16% de bacalhau-ártico para 2023.

❖ Regimes de redução do esforço e de ajustamento de capacidade

Para além do regime de controlo da capacidade de pesca, em 2023 vigoraram os seguintes planos:

- Plano Plurianual das Águas Ocidentais
- Plano de Gestão 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 recuperação do tubarão-anequim do Atlântico Sul
- Plano de Gestão da Pesca da Sardinha

- Plano de Gestão da Enguia Europeia

❖ **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 2023, 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 2023, 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 2023, 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 insuficientes, face ao progressivo envelhecimento da frota de pesca.

Para o balanço entre a capacidade da frota e as oportunidades de pesca, e tendo por base a aplicação conjugada dos indicadores biológicos, económicos e de atividade, verifica-se que o segmento da pesca à linha, referentes aos HOK, nas classes de comprimentos superior a 12m apresentam fragilidades, situação que assume maior dimensão relativamente às embarcações com comprimento fora a fora superior a 24m, que são especialmente vulneráveis em termos de rentabilidade dado que exige mais mão-de-obra e têm uma capacidade de captura mais reduzida.

Um dos subsegmentos dessa frota refere-se a palangreiros de superfície que capturam sobretudo espadarte e cuja quota continua a ser manifestamente insuficiente para assegurar uma atividade regular durante todo o ano. Neste sentido, Portugal tem monitorizado estes segmentos com particular atenção, tendo-se implementado em 2023 medidas de cessação temporária e um regime de cessação definitiva das atividades da pesca, como melhor se identifica no anexo IX.

Na RAM, a análise conjugada dos indicadores biológicos e económicos revelaram que a capacidade do segmento de frota MGP VL1824 poderá não estar em equilíbrio com as respetivas possibilidades de pesca pelo que se considerou ser necessário estabelecer um plano de ajustamento para este segmento (Anexo X).

No que respeita aos restantes segmentos de frota, apesar de alguns apresentarem debilidades em termos dos indicadores económicos, como seja o caso das embarcações com arte de arrasto de maiores dimensões e dragas de comprimento inferior a 10 metros, não se considera que os mesmos estejam em desequilíbrio estrutural. Não obstante, trata-se de segmentos que continuam a ser acompanhados com particular atenção.

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, incluindo a sardinha. Apesar das limitações aplicadas à sardinha

nos últimos anos, e das flutuações características deste tipo de recursos, o desempenho económico deste segmento mantém-se globalmente positivo.

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

3.DESCRICÃO GERAL DA FROTA EM RELAÇÃO ÀS PESCARIAS

Descrição da frota (*Description on fleets*)

Em 31 de dezembro de 2023, a frota de pesca portuguesa era composta por 6 856 embarcações, com uma arqueação bruta total de 84 799 GT e uma potência propulsora total de 342 794 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 (687 registadas na RAA e 401 na RAM), cuja capacidade em arqueação bruta (GT) representa 15,1% do total nacional (RAA com 9 191 GT e RAM com 3 621 GT) e 19,3% da potência propulsora (51 041 kW na RAA e 15 229 kW na RAM).

No decorrer do ano de 2023, foram licenciadas 3 676 embarcações (corresponde a 72 595 GT e 278 878 KW), das quais 497 são da frota da RAA (7 497 GT e 39 585 KW) e 96 da RAM (2 048 GT e 10 512 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 13,8% do total nacional. A idade média da frota registada ronda os 36 anos e, em termos de frota ativa, ronda os 27 anos. No Anexo I apresenta-se informação complementar que permite uma caracterização mais detalhada da frota de pesca nacional.

Pescarias desenvolvidas (*Link with fisheries*)

A frota de pesca nacional engloba as frotas do Continente e das regiões ultraperiféricas da Madeira 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 2023, por região e artes licenciadas, 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 na área 27.9.A. e corresponde a embarcações cuja atividade é desenvolvida em regime de pescarias multiespecíficas. As espécies com maior importância em termos económicos são o polvo (16,3%), a sardinha (9,9%), o carapau (8,5%), gamba branca (5%) e biqueirão (4,5%), que totalizam cerca de 44% do total nacional.

As principais espécies descarregadas são a sardinha, cavala e carapau que, apesar de totalizarem mais de 50% das descargas, em termos encómios representam apenas 21% do total nacional.

Relativamente à atividade da frota nacional a operar em pesqueiros externos, durante o ano de 2023, e no que respeita à atividade ao abrigo dos Acordos de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável (APPS), há apenas a sinalizar a atividade desenvolvida pela frota nacional a operar ao abrigo do APPS UE/São Tomé e Príncipe, com uma autorização de pesca emitida na categoria de palangre de superfície no referido acordo. Relativamente a estes Acordos de Pesca, foram ainda objeto de acompanhamento, as Comissões Mistas e respetivas reuniões técnicas ou de coordenação dos APPS com Mauritânia, Maurícia, São Tomé e Príncipe, Costa do Marfim, Senegal, Marrocos e Guiné-Bissau.

Há a destacar a celebração do novo Protocolo do APPS UE-Madagáscar, em vigor desde 12 de dezembro de 2023, com a validade de 4 anos, 2023-2027, permitindo a Portugal, manter a possibilidade de acesso a dois navios palangreiros de um total de 13 palangreiros de superfície com uma arqueação superior a 100.

Portugal como estado membro da UE, beneficia de oportunidades de pesca nos seguintes APPS que se encontram em vigor: Guiné-Bissau, Cabo Verde, Senegal, São Tomé e Príncipe, 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 seis navios, em 2023, para as águas do Reino Unido. Este aumento de navios licenciados, deveu-se ao facto de a União Europeia e o Reino Unido terem aberto a possibilidade de pescar até 210 toneladas de atum-voador Norte, em ambas as águas.

Em matéria de Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP), a atividade desenvolvida pelos navios nacionais, em 2023, incidiu principalmente no âmbito da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT), da Comissão para as Pescas do Nordeste do Atlântico (NEAFC) e da Organização das Pescas do Noroeste do Atlântico (NAFO), não obstante a existência de atividade de pesca noutras ORGP, mas com um caráter mais periférico, tal é o caso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC), que contou com a presença de dois navios de pavilhão nacional envolvidos na captura de tunídeos e similares, da Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo (GFCM), com um navio a operar com armadilhas para a captura de camarão e na Comissão Interamericana do Atum Tropical (IATTC), com quatro unidades de pesca envolvidas na captura de tunídeos e similares.

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

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, 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. As embarcações incluídas no segmento HOK-VL2440, fundamentalmente constituído pela frota atuneira de salto-e-vara, tradicionalmente inicia a safra na subárea da Madeira da ZEE nacional e posteriormente, de acordo com a dinâmica dos recursos explorados, desloca-se para a Mar dos Açores. As descargas efetuadas pela frota da RAA foram claramente dominadas pelos tunídeos, nomeadamente bonito/gaiado (*Katsuwonus pelamis*) e atum-patudo (*Thunnus obesus*), que representaram cerca de 61% do total das descargas em peso. O segundo conjunto de espécies mais representativo foram os demersais/profundidade que representaram cerca de 20% do total das descargas. Em termos de valor das descargas verifica-se que, em 2023, as espécies demersais/profundidade representaram 47% do valor total descarregado pela frota regional de pesca, dos quais 39 % correspondem a descargas de goraz (*Pagellus bogaraveo*). Os tunídeos, apesar de serem dominantes em termos de quantidade, representaram 31% 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. No Anexo II, é realizada 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.

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 2023 com a situação a 1 de janeiro de 2014, verifica-se uma redução de 16,35% do número de embarcações, de 14,77% em termos da capacidade em arqueação bruta e 6,1% 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 seis anos (2018-2023), por região, classe de comprimento e segmento da frota.

Tabela 1 – Evolução da frota entre 2014 e 2023

REGIÃO	FROTA A 01/01/2014			FROTA A 31/12/2023			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	6 995	85 459	294 697	5 768	71 987	276 524	-1 227	-13 473	-18 173	-17,54	-15,77	-6,17
RAA	763	10 088	54 000	687	9 191	51 041	-76	-896	-2 960	-9,96	-8,88	-5,48
RAM	438	3 952	16 377	401	3 621	15 229	-37	-331	-1 148	-8,45	-8,39	-7,01
TOTAL PORTUGAL	8 196	99 499	365 074	6 856	84 799	342 794	-1 340	-14 700	-22 280	-16,35	-14,77	-6,10

Evolução em 2023 - Entradas e Saídas

Em 2023, entraram na frota de pesca nacional 47 embarcações, totalizando uma capacidade de 115 GT e 1 909 kW, verificando-se que a renovação das embarcações ocorreu maioritariamente na frota do Continente. Na Tabela 2, observa-se o número de embarcações registadas por segmento de frota e, na Tabela 3 a respetiva proveniência, concluindo-se que 68,1% respeitam a novas construções (CST), 31,9%, a embarcações oriundas de outra atividade (CHA). Os valores observados traduzem o esforço do armamento em renovar a frota de pesca, por novas unidades, melhorando assim as condições de segurança e condições de trabalho a bordo.

Tabela 2 – Entradas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIÃO	DFN	DTS	FPO	HOK	PGP	PMP	INATIVA	TOTAL
MFL	1	1	2	3	18	1	17	43
RAA				2			1	3
RAM				1				1
TOTAL	1	1	2	6	18	1	18	47

Tabela 3 – Entradas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE ENTRADA		TOTAL
	CHA	CST	
MFL	12	31	43
RAA	2	1	3
RAM	1		1
TOTAL	15	32	47

Durante o ano de 2023, saíram da frota de pesca nacional 788 unidades, perfazendo uma capacidade em arqueação bruta de 1 513 GT e em potência propulsora de 8 498 kW. Destas, 704 embarcações com uma capacidade em arqueação bruta de 996 GT e potência propulsora de 4 993 kW, foram retiradas do ficheiro da frota de pesca nacional por se tratar de embarcações com inatividade prolongada.

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.

Tabela 4 – Saídas por segmento de frota

SEGMENTO/ REGIAO	DFN	DRB	DTS	FPO	HOK	PGP	PMP	PS	INATIVA	TOTAL
MFL	2	1	1	2	1	17	1		741	766
RAA					7			1	12	20
RAM									2	2
TOTAL	2	1	1	2	8	17	1	1	755	788

Tabela 5 – Saídas por tipo de acontecimento

REGIÃO	TIPO DE SAÍDA			TOTAL
	DES	EXP	RET	
MFL	53	1	712	766
RAA	14	0	6	20
RAM	2	0	0	2
TOTAL	69	1	718	788

Tabela 6 – Evolução da Frota em 2023

EVOLUÇÃO DA FROTA EM 2023	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 01/01/2023	7 597	86 189	347 118	6 491	73 304	279 976	704	9 236	51 649	402	3 648	15 493
ENTRADAS EM 2023	47	115	1909	43	108	1743	3	4	104	1	2	62
MOD EM 2023	0	8	2265	0	12	2284	0	-3	4	0	0	-23
SAÍDAS EM 2023	788	1513	8498	766	1438	7479	20	46	717	2	29	303
CAPACIDADE DA FROTA EM 31/12/2023	6 856	84 799	342 794	5 768	71 987	276 524	687	9 191	51 041	401	3 621	15 229
VARIAÇÃO EM VALOR ABSOLUTO	-741	-1390	-4324	-723	-1318	-3452	-17	-45	-609	-1	-27	-264
VARIAÇÃO EM PERCENTAGEM	-9,8%	-1,6%	-1,2%	-11,1%	-1,8%	-1,2%	-2,4%	-0,5%	-1,2%	-0,2%	-0,7%	-1,7%

Na Tabela 6, pode observar-se, por região, a movimentação da frota ocorrida durante o ano de 2023 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

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

Em 2023 vigoraram os planos descritos na Tabela 7.

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

Em vigor em 2023 ou estabelecidos em 2023	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 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.

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

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 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, ajustando o esforço de pesca através da publicação de vários normativos legais, num sistema de gestão de resposta rápida e de proximidade, adaptando a atuação dos pescadores ao nível de exploração e à ocorrência de juvenis.

Plano de Gestão 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 do Sul - O esforço de pesca exercido globalmente pela frota portuguesa nas águas ocidentais, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1954/2003 do Conselho, de 4 de novembro de 2003, na atual redação, está representado na Figura 1, verificando-se que entre 2012 e 2023, houve uma redução global do esforço de pesca (kW/dia) na ordem dos 44%.

Figura 1 – Esforço de pesca nas Águas Ocidentais Sul



Plano de Gestão do Atum Rabilho do Atlântico Este e Mediterrâneo - A transição de um plano de recuperação para um plano de gestão permitiu que, em 2019, as capturas de atum rabilho deixassem de estar reservadas às armações e o plano interno passasse a contemplar a pesca dirigida ao stock por frotas de cariz artesanal, como a existente nas Regiões Ultraperiféricas (RUP's). Nesse mesmo ano foi adotada a recomendação 19-04 que continua a adotar um "Plano de Gestão Plurianual" para o atum rabilho, tendo entrado em vigor no mês de junho do ano de 2020. No ano de 2023, 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, em particular o atum patudo e o atum albacora. Uma vez que não existiu consenso na revisão deste Plano, manteve-se o rollover das medidas para 2023.

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).

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 2023, Portugal cumpriu as normas aplicáveis ao regime de entradas e saídas e respeitou os limites máximos da capacidade de pesca estabelecidos para a frota do Continente e para as frotas das regiões ultraperiféricas.

Na Tabela 8 pode observar-se, por região, as capacidades em arqueação e potência propulsora da frota de pesca nacional a 01 de janeiro de 2014 e a 31 de dezembro de 2023, 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 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 envolventes 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	85 459	294 697	484	4 019	3 333	11 581	136	777	2 233	29 355	7 855	24 645	99 499	365 074
CAPACIDADE RETIRADA COM AJUDA PÚBLICA (GTa E kWa)	1 946	4 319	0	0	0	0	0	0	94	1 642	7	75	2 047	6 035
LIMITE MÁXIMO DA CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2023	92 108	309 149	604	3 969	4 114	12 734	181	777	2 523	28 228	12 972	25 646	112 502	380 504
CAPACIDADE DE PESCA EM 31-12-2023	71 987	276 524	423	3 642	3 063	10 810	136	777	2 178	27 506	7 013	23 535	84 799	342 794
SALDO	20 122	32 625	181	327	1 051	1 924	45	0	345	723	5 958	2 112	27 703	37 710

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;
- 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/>);
- Existência de um modelo de Equipamento de Monitorização e Controlo, que permite uma eficaz monitorização e vigilância da atividade da frota;
- Obrigatoriedade da primeira venda do pescado ocorrer em lota, permitindo um maior controlo das descargas relativamente às capturas efetuadas;
- Funcionamento do Centro de Controlo e Vigilância 24/24 horas durante os 7 dias da semana, permitindo uma monitorização e acompanhamento permanente da atividade da frota;
- Indexação do licenciamento à comprovação da atividade por venda em lota, por forma a minimizar a tendência de subdeclaração;

- Frota com embarcações de pequena dimensão, artesanal, com pesca mais sustentável, por ser mais seletiva e com volume de capturas relativamente pequeno e de elevada qualidade;
- Segmentos de frota com maior dimensão, a operar na costa e no largo segundo regras estritas de gestão de capacidade;
- Gestão de proximidade envolvendo a Administração, a Ciência e os pescadores, com uma abordagem regional e a possibilidade de implementar medidas de forma agilizada.

Pontos fracos:

- Relativamente às pescarias multiespecíficas, dificuldade na implementação de regimes de controlo do esforço de pesca por espécie, por impossibilidade em identificar uma espécie alvo ou a utilização de determinada arte em determinada operação de pesca;
- Elevado número de embarcações que utilizam diversas artes ao longo do ano, dificultando o processo de análise do esforço de pesca afeto a cada arte;
- Elevada idade média da frota e deficientes condições de operacionalidade de um número elevado de embarcações, em particular na pequena pesca;
- Elevado número de embarcações de pequena ou muito pequena dimensão que não se encontram dotadas de equipamentos de monitorização o que dificulta o seu controlo bem como o controlo cruzado de informação.

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

Desde há vários anos que se têm mantido limitações de licenciamento relativamente à utilização de determinadas artes para a captura de espécies consideradas mais vulneráveis ou que se encontrem com níveis de exploração menos sustentáveis, em determinadas bacias hidrográficas, ou ainda no âmbito da criação de reservas marinhas. Por outro lado, procurando evitar o desperdício de recursos que poderiam ser explorados de forma sustentável e aumentar a flexibilidade relevante para os resultados da pesca, a administração permite que possa ocorrer, em situações específicas, a transferência de artes entre embarcações. Nos casos em que a viabilidade da atividade está em causa, a atribuição de licença para a pesca com determinadas artes, é compensada pelo abate de outras embarcações licenciadas para a mesma arte, proporcionando às embarcações que se mantêm ativas uma melhor rentabilidade económica, sem aumento do esforço de pesca. Para evitar aumentos do esforço de pesca sobre os diversos recursos capturados e manter o equilíbrio existente, não são atribuídas novas licenças de pesca para certas artes. Sublinha-se ainda a importância do envolvimento do sector na gestão dos recursos que apresentam algumas debilidades, tendo-se reforçado a realização de reuniões periódicas, no âmbito de Comissões de Acompanhamento de certas pescarias.

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

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

Controlo de capacidades da frota de pesca

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

Controlo e inspeção da atividade da pesca

O controlo da atividade da pesca estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 2023/2842, do Parlamento e do Conselho, de 22 de novembro de 2023 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 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.

O Regulamento (CE) n.º 2023/2842, do Parlamento e do Conselho, de 22 de novembro de 2023 vem introduzir a obrigatoriedade de sistemas de localização e registos de capturas e desembarques, através de meios eletrónicos para as embarcações de comprimento fora a fora inferior a 12 metros, com vista à melhoria do cumprimento do controlo independentemente da dimensão da embarcação.

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 2023:

- 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 ações de monitorização em 2023

Área de atividade	N.º ações de monitorização
ZEE Nacional (Continente, Açores e Madeira)	222 970
ZEE de outros Estados-Membros	9 127
Internacionais	94 971
Atlântico ^(a)	2 617
Índico ^(a)	728
Pacífico ^(a)	1 396
Mediterrâneo ^(a)	691
ORGP	89 539
NAFO	1 395
NEAFC	2 563
ICCAT	74 846
CECAF	10 735
Total	327 068

(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 avistamento (com presumíveis infrações): 23

No domínio da inspeção, foram estabelecidos como principais objetivos em 2023, ações dirigidas às embarcações que capturam espécies sujeitas a TAC e inspeções dirigidas às embarcações que praticam esse tipo de pesca. Nesse âmbito, todas as descargas provenientes da NAFO foram submetidas a inspeção, ou seja, 12 ações de inspeção a 7 embarcações, tendo sido detetadas 14 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 62 Inspeções em mar e 198 inspeções de desembarque, bem como 12 horas de vigilância aérea que totalizaram 13 avistamentos. Foram detetadas 28 infrações, perfazendo uma taxa de infrações de 10,8%.

A Marinha, efetuou 2 901 ações de fiscalização em todo o território nacional, incluindo Açores e Madeira, e detetou presumíveis infrações correspondentes a 5,82% do total de fiscalizações. A Inspeção Regional de Pesca dos Açores (IRPA), levou a cabo 544 ações de fiscalização e detetou 45 presumíveis infrações o que equivale a 8,68% de infrações relativamente aos alvos. A Direção Regional de Pescas da Madeira levou a cabo 215 ações de fiscalização de que resultaram 14 presumíveis infrações o que equivale a 6,5% de infrações relativamente aos alvos. A Força Aérea Portuguesa (FAP) avistou 139 alvos nas suas ações de vigilância tendo não tendo detetado infrações relativamente aos alvos. A Guarda Nacional Republicana (GNR), no âmbito das suas competências, procedeu no ano de 2023, à fiscalização de pesca lúdica, pesca profissional, armazéns, transportes, peixarias, mercados, aquacultura, empresas, entre outros tendo efetuado 2 005 inspeções.

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.

A Direção Regional de Pescas da Madeira, no ano de 2023, realizou um total de 169 inspeções, das quais, 83 realizadas a BFT/BSF/LPZ, representando 49% do total, sendo que as restantes 86 inspeções foram realizadas às demais espécies (Outras):

- 46 no âmbito do BFT - Inspeções durante o desembarque (27%);
- 16 no âmbito do BSF - Inspeções durante o desembarque (9%);
- 21 no âmbito das LPZ - Inspeções em terra a embarcações / apanhadores individuais (12%).

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

Em 2023, as alterações de procedimentos administrativos adotados surgiram na sequência da publicação de alguns regulamentos UE, como é o caso do Regulamento (UE) 2023/194 de 30 de janeiro, que fixou para 2023, para determinadas unidades populacionais de peixes, as possibilidades de pesca aplicáveis nas águas da União e as aplicáveis, para os navios de pesca da União, em certas águas não União.

Em termos nacionais foram estabelecidos vários regimes jurídicos com implicações diretas na gestão da frota, como o regime jurídico para o exercício da pesca à linha, pesca por arte do cerco, armadilhas, arrasto, dragas, artes envolventes arrastantes, redes de emalhar, apanha de algas com fins comerciais, apanha de animais marinhos.

Foram também publicados despachos referentes a medidas de gestão para áreas de atuação e/ou determinadas espécies, como é o caso da captura de espadarte para as embarcações licenciadas para a pesca no Atlântico Norte, para a pesca do biqueirão, medidas de gestão a aplicar na Lagoa de Óbidos, medidas de gestão para a sardinha e ainda definição de períodos de defeso para as espécies diádromas no rio Lima, Mondego e Ria de Aveiro, para defeso da Enguia, e defeso para as embarcações que utilizam a arte da ganchorra. Foram também definidas regras para o licenciamento específico de captura de raia curva em 2023.

No caso da região dos Açores, foi estabelecido o regime jurídico de fixação de capturas totais permitidas de goraz (*Pagellus bogaraveo*), e condições associadas, para os anos de 2023 e 2024, e foram publicados despachos referentes à repartição de quotas para esta espécie. As descargas de Atum Patudo (*Thunnus obesus*) e o Atum Bonito (*Katsuwonus pelamis*) na Região dos Açores também tiveram diversos condicionalismos decorrentes da publicação de legislação. Foram ainda alterados diversos regulamentos como o Regulamento dos métodos de pesca por Arte de Cerco e por Arte de Levantar; o Regulamento que fixou o limite máximo de captura, para fins comerciais, da unidade populacional de imperadores *Beryx spp.*

No que respeita à região da Madeira, em 2023 destaca-se a publicação do regime aplicável às autorizações de pesca de espécies de profundidade, bem como o Despacho que estabelece períodos de referência para a determinação do histórico de atividade das embarcações com intervenção na pesca de espécies de profundidade, por forma a atribuir as tipologias de autorizações, bem como apurar as espécies que cada licença passará a exhibir, em conformidade com a regulamentação nacional e europeia. Foram igualmente publicados os regimes para o exercício da pesca por armadilha, e outro referente à marcação e identificação das artes de pesca. De referir a Portaria que determina o tamanho mínimo e restrições ao exercício da pesca dirigida ao atum-patudo (*Thunnus obesus*), bem como o Regime de apoio à renovação da frota pesqueira do peixe-espada preto.

No Anexo V encontra-se listada toda a legislação publicada em 2023 no que respeita a alterações de procedimentos administrativos na gestão da frota.

8.INDICADORES DE EQUILÍBRIO

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

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

8.1. Indicador de frota inativa

Em 2023, não desenvolveram atividade 4 261 embarcações (Anexo VI), algumas das quais se encontram inativas há vários anos e, por isso dificilmente poderão voltar a exercer atividade de pesca. Para que haja uma maior aproximação da frota ativa à frota registada, Portugal tem vindo a desenvolver um processo de retirada gradual no ficheiro da frota de pesca, das embarcações com inatividade prolongada e neste sentido, em 2023, procedeu-se à retirada de 704 embarcações que totalizam uma capacidade de arqueação bruta de 995,98 GT e de potência propulsora de 4 993,35 kW.

8.2. Indicador de utilização do navio - Rácio entre o número médio de dias e o número máximo de dias no mar (Vessel utilisation Indicator - 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 e o número máximo de dias no mar observado relativamente aos navios que integram o respetivo segmento de frota. 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 (Anexo VII).

Frota MFL

Os segmentos do arrasto (DTS e TBB) e dragas (DRB) incluem embarcações que utilizam apenas um grupo de artes. O segmento do cerco (PS) integra maioritariamente embarcações que operam exclusivamente com arte de cerco, no entanto, inclui ainda embarcações que, apesar de estarem também licenciadas para outras artes, em 2023 utilizaram maioritariamente a arte de cerco. Os restantes segmentos incluem embarcações que utilizam duas ou mais artes.

De acordo com os índices de utilização de navio calculados para 2023, os rácios dos segmentos da frota MFL variam entre 0,27 e 0,92, no que se refere à frota a operar em águas nacionais. A aplicação de um sistema de semáforos para 2023 indica que 70,6% dos segmentos/classes de comprimento da frota do Continente apresenta rácios com valores não satisfatórios (vermelho), 26,5% regista rácios pouco satisfatórios (amarelo) e um segmento regista um índice superior a 0,90 (verde).

De referir que, com exceção do segmento do arrasto (DTS), todos os segmentos que integram embarcações até aos 10 metros de comprimento fora a fora (que correspondem a 73% do total das embarcações licenciadas na frota de pesca continental) 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. Em 2023, verificou-se que na zona sul do país apenas uma capitania encerrou a barra (16 dias) devido a condições atmosféricas adversas, contrastando com a zona norte do país, na qual todas as Capitánias encerraram a barra entre 17 a 151 dias no decorrer do ano (particularmente nos meses 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 das DRB, FPO, PS e TBB) e à presença de toxinas nos moluscos bivalves, também no caso do segmento DRB.

Os segmentos que operam com arte de gancho (DRB), armadilhas (FPO), arte xávega (MGO) e polyvalentes (PMP) registam rácios de atividade não satisfatórios em todas as suas classes de comprimento. No caso das redes de emalhar e tresmalho (DFN), verifica-se a existência de uma tendência pouco satisfatória nos últimos anos, com particular incidência nos segmentos com menos de 12 metros, perspetivando-se um decréscimo em 2023, na classe de comprimento 12 a 18 metros. Por outro lado, no arrasto de vara (TBB) prevê-se uma melhoria face ao ano anterior, designadamente nas embarcações de classe de comprimento entre 10 a 12 metros.

O segmento cerco (PS) apresenta face a 2022, ligeiras variações dos rácios de atividade, nomeadamente nos não satisfatórios. De referir que no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) várias embarcações deste segmento têm processos de modernização a decorrer, o que poderá ter contribuído para uma menor atividade desta frota, dado que é necessário efetuar uma paragem para a realização dos trabalhos em estaleiro. Cerca de 22% da frota da classe de comprimento 12 a 18 metros e 33% das embarcações da classe de comprimento dos 24 aos 40 metros têm projetos a decorrer no âmbito do PRR.

O segmento do arrasto tem apresentado nos últimos anos, rácios de utilização estáveis (ainda que, de acordo com o sistema de semáforos, sejam inferiores 0,9), o que traduz uma relativa homogeneidade entre a média de dias no mar e o número máximo de dias no mar. Não obstante, observa-se que em 2023 a classe de comprimento dos 12 aos 18 metros regista uma diminuição face ao ano anterior, o que poderá ser explicado com o reduzido número de dias de atividade de duas embarcações (uma das quais foi abatida à frota de pesca no decorrer do ano, sendo que a embarcação que a veio substituir registou e operou ainda em 2023, mas num curto período temporal) num segmento que totaliza 9 embarcações.

O segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK) nas classes de comprimento entre 0 a 10 metros de comprimento fora a fora e dos 12 aos 18m mantêm rácios de atividade não satisfatórios fundamentalmente devido aos motivos já referidos anteriormente noutros segmentos com rácios idênticos. No que concerne à classe de comprimento entre 10 a 12 metros, que em 2022 era composto por três embarcações, deixou de existir dado que uma das embarcações passou a integrar o segmento das armadilhas, sendo que as restantes, por questões de confidencialidade de dados integraram outra classe de comprimento DCF. Quanto à classe de comprimento entre 18 a 24 metros, observa-se uma deterioração do índice, contrariamente à classe de comprimento entre 24 e 40 metros, que regista uma ligeira melhoria, ainda que o resultado seja pouco satisfatório.

Importará salientar que os segmentos que operam com linhas e anzóis com mais de 12 metros de comprimento, têm sido 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 que se encontra em curso e que decorre do Plano de Ação apresentado em 2023 no âmbito do Relatório Anual da frota de 2022, foram também implementadas medidas de imobilização temporária da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte, em 2023.

No que respeita à frota que opera exclusivamente fora das águas da União Europeia, prevê-se uma diminuição generalizada dos rácios de atividade dos segmentos que operam nesta frota em 2023, destacando-se o HOK VL40XX que opera noutras regiões de pesca (OFR), que regista um rácio de 0,70.

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, 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 ou artes de pesca.

Frota RAA

No que respeita à atividade da frota registada na RAA, é possível constatar que entre os anos de 2018 e 2023 os rácios de utilização apresentam valores relativamente baixos e sem uma tendência definida.

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 nas Flores/Corvo (Grupo Ocidental) e em São Miguel (Grupo Oriental). Em 2023, as embarcações registadas no Grupo Ocidental, devido às condições atmosféricas e de utilização dos portos, apresentaram índices de utilização de apenas 40% 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 2023 (Flores/Corvo vs São Miguel).

ILHAS	DIAS MAR	ROFTA	RATIO
Flores/Corvo	43	1,07	4,00
São Miguel	112	0,61	4,21

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 frotas 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 (75%) e por palangreiros (25%). 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.

Tabela 11 - Número médio de dias de mar realizados pela frota atuneira e palangreira HOK VL2440, em 2023.

Segmento HOK VL2440	DIAS MAR
Atuneiros	82
Palangreiros	157

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 alguma cautela e sempre tendo em boa conta as especificidades desta região ultraperiférica, e da sua comunidade piscatória.

Frota RAM

A atividade da frota registada na RAM em 2023, considerando todos os navios autorizados a pescar durante o ano e que registaram pelo menos um dia no mar, foi analisada considerando o rácio entre o esforço efetivo desenvolvido por cada navio e o esforço máximo observado.

O segmento HOK VL0010, continua a apresentar um padrão variável ao longo do período analisado (2018-2023), com um decréscimo no valor do indicador entre 2019 e 2020, uma recuperação em 2021 e um novo decréscimo entre 2022 e 2023. As razões da oscilação no valor do indicador resumem-se à heterogeneidade das pescarias práticas neste segmento da frota, verificando-se uma atividade marcadamente sazonal em determinadas pescarias e anual nas restantes. Adicionalmente, o número de dias de mar é influenciado significativamente pelas condições climáticas distintas entre o norte e sul, as quais condicionam o cálculo final do indicador.

Em 2023, o valor do indicador para o segmento HOK VL1218 decresceu ligeiramente em relação ao ano de 2022, apresentando um rácio de 0,71. O valor do indicador é justificado pela ocorrência de avarias em embarcações incluídas neste segmento, que impediram a laboração das mesmas durante um período longo do ano, implicando uma redução no número de dias de mar, contrariamente às restantes embarcações do segmento que efetuaram uma laboração contínua durante todo o ano.

O segmento HOK VL2440 em 2023, continuou a tendência iniciada em 2020, apresentando ligeiras oscilações anuais. Em 2023 apresentou um rácio de 0,74.

O rácio determinado para o segmento MGP VL0010 permitiu aferir uma diminuição no valor do rácio comparativamente à tendência de equilíbrio verificada de 2022, apresentado um rácio de 0,70 em 2023. A diminuição verificada é justificada pela laboração contínua, durante todo o ano de 2023, de uma das embarcações incluída neste segmento, contrariamente às restantes que tiveram uma interrupção da sua atividade durante 5 meses por se dedicarem exclusivamente à captura de lapas. A captura de lapas na RAM implica uma paragem obrigatória nesta atividade imposta por um período de defeso, que decorre entre 1 de novembro de 31 de março, e durante o qual a captura deste recurso está interdita. A laboração contínua durante todo o ano e a paragem obrigatória imposta por lei implicou uma diferença no número de dias de mar e conseqüentemente uma diminuição no valor do indicador.

O segmento MGP VL1824, apresentou um declínio no rácio em 2023 comparativamente a 2022, apresentando um valor de 0,87. A diferença verificada deve-se essencialmente a avarias ocorridas numa das 3 embarcações que constituem este segmento da frota. Estas avarias impossibilitaram a laboração contínua durante todo o ano desta embarcação comparativamente com o verificado com as restantes, o que se traduziu numa diferença de dias de mar entre embarcações e conseqüente numa diminuição no valor do indicador.

8.3. Indicadores de sustentabilidade biológica

MFL

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

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

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

Existe ainda informação proveniente da Avaliação das medidas da Diretiva Quadro da Estratégia Marinha efetuada pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) de acordo com as diretrizes do CIEM. A mesma avaliação recaiu sobre 48 espécies com interesse comercial, apontando para uma tendência de estabilidade nos recursos de profundidade, designadamente no peixe-espada-preto (BSF), imperadores (ALF) e goraz (SBR) e uma tendência de redução na abrótea do alto (GFB). Verifica-se igualmente uma tendência de diminuição nas espécies capturadas por dragas, de acordo com a avaliação destes recursos efetuada pelo IPMA.

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

Relativamente ao cerco, que captura sobretudo espécies de pequenos pelágicos com flutuações relevantes de abundância, a avaliação efetuada pelo IPMA indica estabilidade no caso da boga (BOG) e tendência para aumento na cavala (VMA).

Ainda tendo em conta a análise qualitativa para a frota polivalente constata-se uma tendência de redução para a faneca (BIB) e uma tendência positiva noutros importantes recursos explorados por esta frota, nos moluscos a lula (SQR), polvo

(OCC) e choco (CTC) e nas espécies demersais como a pata roxa (SYC), safia (CTB), galo negro (JOD), e várias raias (RJC, RJM, RJN, RJU).

Nas tabelas nº 12, 13, 14 e 15 estão estimados os índices de sustentabilidade biológica para os segmentos de frota em que é possível dispor de informação quantitativa proveniente da avaliação científica realizada pelo CIEM, para os segmentos DTS, PS, PGP e HOK.

Como se pode verificar mantém-se a reduzida dependência de cada segmento em relação às unidades populacionais sujeitas a avaliação, comparativamente com o total de unidades exploradas, bem como o reduzido número das unidades populacionais exploradas acima de MSY, designadamente, e por ordem decrescente do valor do rácio, o verdinho (WHB) (1,63), a sarda (MAC) (1,38), e a sardinha (PIL) (1,15).

De destacar que, no caso da sarda, a espécie é capturada sazonalmente a título dirigido por cerca de 25 embarcações de arrasto licenciadas para operar em Espanha e que o verdinho é um componente da pescaria mista de arrasto de crustáceos, capturado a título acessório. No caso da sardinha o rácio F/FMSY é positivo, mas o nível de mortalidade por pesca atual está conforme o Plano de Gestão aprovado pelo CIEM, pelo que é compatível com a exploração sustentável no longo prazo.

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

Capturas	HKE	MON	ANK	MEG	LDB	HOM	WHB	MAC	Total	Total segmento	% Espécies avaliadas
DTS-VL0010	2 334	136	2 733	36	42	45 121	2 460	52 863	140 079	38%	
DTS-VL1012	53 439	3 379	36 212	4 413	14 321	117 293	5 545	8 061	242 664	579 114	42%
DTS-VL1218	20 122	8 917	12 055	721	1 144	57 149	461 920	1 910	563 937	915 927	62%
DTS-VL1824	23 551	18 564	19 636	3 004	2 496	7 959	51 684	126 895	756 100	17%	
DTS-VL2440	449 620	42 492	68 601	16 448	40 422	6 083 732	2 101 246	1 924 800	10 727 362	17 226 838	62%
Índice											
F/FMSY	0,91	0,33	0,27	0,6	0,47	0,13	1,63	1,38			
DTS-VL0010	2 124	45	738	22	20	5 866	0	3 395	0,23		
DTS-VL1012	48 629	1 115	9 777	2 648	6 731	15 248	9 039	11 124	0,43		
DTS-VL1218	18 311	2 943	3 255	433	538	7 429	752 929	2 636	1,40		
DTS-VL1824	21 432	6 126	5 302	1 802	1 173	1 035	84 245	0	0,95		
DTS-VL2440	409 154	14 022	18 522	9 869	18 999	790 885	3 425 030	2 656 225	0,68		

Todos os segmentos de pesca do arrasto apresentam índices inferiores a 1, com exceção do segmento VL 1218 que apresenta o valor de 1,4, com 62% de representatividade. Todos os outros segmentos incluindo as embarcações de maiores dimensões (também com 62% de representatividade) indiciam sustentabilidade biológica.

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

Capturas	MAC	HOM	PIL	Total	Total segmento	% Espécies avaliadas
PS-VL0010	2	83 723	283 265	366 990	854 431	43%
PS-VL1012	568	302 807	1 340 536	1 643 911	4 201 975	39%
PS-VL1218	8 641	1 037 120	3 406 448	4 452 208	8 927 406	50%
PS-VL1824	117 626	5 216 850	13 976 216	19 310 692	37 555 353	51%
PS-VL2440	33 662	2 469 145	7 436 068	9 938 875	19 113 713	52%
Índice						
F/FMSY	1,38	0,13	1,15			
PS-VL0010	2	10 884	325 755	0,92		
PS-VL1012	783	39 365	1 541 617	0,96		
PS-VL1218	11 925	134 826	3 917 415	0,91		
PS-VL1824	162 323	678 191	16 072 649	0,88		
PS-VL2440	46 454	320 989	8 551 478	0,90		

Todos os segmentos de pesca de cerco apresentam índices inferiores a 1, indicando sustentabilidade biológica. A representatividade das espécies com avaliação é maioritariamente superior a 40%, dado que a sardinha é uma espécie muito representativa. Combinando com a avaliação de tendências para a cavala (VMA) e o biqueirão (ANE) conclui-se que o segmento é sustentável.

Tabela 14 - Índices de sustentabilidade para a frota polivalente, indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação.

Capturas	HKE	MEG	MAC	LDB	ANK	HOM	PIL	MON	Total	Total segmento	% Espécies avaliadas
PGP-VL0010	55 063	202	8 962	20	27 897	65 840	4 084	5 070	167 138	8 685 929	2%
PGP-VL1012	799	0	52	0	1 186	89	0	71	2 197	43 618	5%
PGP-VL1218	63 022	443	13 556	74	4 179	35 613	0	6 501	123 386	1 126 802	11%
PGP-VL1824	48 319	10	2 341	10	272	20 456	0	2 461	73 870	256 686	29%
Índice											
F/FMSY	0,91	0,6	1,38	0,47	0,27	0,13	1,15	0,33			
PGP-VL0010	50 107	121	12 367	9	7 532	8 559	4 697	1 673	0,51		
PGP-VL1012	727	0	72	0	320	12	0	24	0,53		
PGP-VL1218	57 350	266	18 707	35	1 128	4 630	0	2 145	0,68		
PGP-VL1824	43 970	6	3 231	5	73	2 659	0	812	0,69		

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

Tabela 15 - Índices de sustentabilidade para a frota de palangre de superfície com capturas de espadarte indicando, relativamente a cada classe de comprimento, a importância das espécies com avaliação

Capturas	SWO-N	SWO-S	HKE	MEG	MAC	ANK	HOM	MON	PIL	Total	Total segmento	% Espécies avaliadas
HOK-VL0010	49		1 221		5 761	61	56 517	29	14 857	78 495	751 244	10%
HOK-VL1218	5 332		52 657	193	4 348	5 533	20 231	5 786		94 081	1 872 741	5%
HOK-VL1824	602 098		23 001	64	1 916	10 825	9 440	2 207		649 550	2 570 458	25%
HOK-VL2440	841 058	360 192	2 651				465	123		1 204 489	2 715 273	44%
Índice												
F/FMSY	0,8	1,03	0,91	0,6	1,38	0,27	0,13	0,33	1,15			
HOK-VL0010	39	0	1 111	0	7 949	16	7 347	10	17 086	0,43		
HOK-VL1218	4 265	0	47 918	116	6 001	1 494	2 630	1 909	0	0,68		
HOK-VL1824	481 679	0	20 931	38	2 643	2 923	1 227	728	0	0,79		
HOK-VL2440	672 846	370 998	2 413	0	0	0	60	41	0	0,87		

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 objeto de pesca dirigida pela frota do Continente, com repartição de quota por cerca de 50 embarcações. Apesar dos índices obtidos não indicarem insustentabilidade, a frota portuguesa tem uma quota reduzida, o que obriga a sucessivo reforço de quotas através de trocas com Espanha. Como uma componente importante desta pescaria eram os tubarões de superfície os quais se encontram agora com estatutos especiais de proteção ou proibidos, considera-se que a curto prazo esta frota não tem condições para ser sustentável.

Na tabela 16 encontra-se resumida a situação referente aos indicadores de sustentabilidade biológica dos últimos dois anos para os vários segmentos da frota, o indicador de capturas sustentáveis (SHI), bem como o indicador das unidades populacionais em risco (SAR).

No que diz respeito ao SHI, verifica-se que os indicadores se mantêm mais ou menos estáveis e com valores inferiores a 1, o que indica um equilíbrio entre a capacidade e o nível de exploração do recurso, apenas se exceciona o segmento VL1218 do arrasto com um valor de 1,4 em 2023.

Relativamente ao SAR apenas para o segmento polivalente das embarcações de menor dimensão (VL0010) as capturas das espécies enguia e a raia curva são superiores a 10% do valor das capturas de todos os segmentos desta espécie.

Tabela 16 – comparação dos Índices de sustentabilidade biológica (SHI e SAR) nos anos 2022 e 2023, relativamente a cada classe de comprimento e arte utilizada

Indicadores biológicos					
		SHI		SAR	
Arte	Classe_fff	2022	2023	2022	2023
DTS	VL0010	0,42	0,23	0	0
	VL1012	0,53	0,43	0	0
	VL1218	0,99	1,40	0	0
	VL1824	0,80	0,95	0	0
	VL2440	0,74	0,68	0	0
PS	VL0010	0,93	0,92	0	0
	VL1012	0,96	0,96	0	0
	VL1218	0,91	0,91	0	0
	VL1824	0,76	0,88	0	0
	VL2440	0,82	0,90	0	0
PGP	VL0010	0,56	0,51	2	2
	VL1012	0,56	0,53	0	0
	VL1218	0,74	0,68	0	0
	VL1824	0,74	0,69	0	0
HOK	VL0010	0,80	0,43	0	0
	VL1218	0,80	0,68	0	0
	VL1824	0,80	0,79	0	0
	VL2440	0,85	0,87	0	0

Frota RAA

De acordo com as diretrizes para a análise do equilíbrio entre as capacidades de pesca e as possibilidades de pesca, em virtude do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à política comum de pescas, da Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho COM (2014) 545 final, os indicadores biológicos a utilizar são os seguintes: indicador de capturas sustentáveis (SHI-Sustainable Harvest Indicator) e indicador de espécies em risco (SAR-Stock at Risk Indicator).

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

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

As únicas unidades populacionais exploradas pela frota regional sujeitas a avaliações analíticas periódicas, são as geridas a nível do Atlântico pela ICCAT, nomeadamente o atum patudo, o bonito/gaiado, o atum voador, o atum rabilho, o espadarte, o espadim-branco e o espadim-azul, tendo sido utilizados os valores de referência resultantes das avaliações mais recentes para o cálculo do indicador de capturas sustentáveis (Tabela 17).

Tabela 17 - Mortalidade relativa das unidades populacionais avaliadas pela ICCAT

	Mortalidade relativa (F/FMSY ou FO.1)	Referência
Atum patudo	1,00	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BET_ENG.pdf
Bonito/Gaiado	0,63	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SKJ_ENG.pdf
Atum voador	0,62	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/ALB_ENG.pdf
Atum rabilho	0,81	https://www.iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/EBFT_ENG.pdf
Atum galha-à-ré	0,96	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/YFT_ENG.pdf
Espadarte	0,80	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/SWO_ATL_ENG.pdf
Espadim-azul	1,03	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/BUM_ENG.pdf
Espadim-branco	0,65	https://iccat.int/Documents/SCRS/ExecSum/WHM_ENG.pdf

O único segmento para o qual foi possível calcular o SHI foi o segmento HOK-VL2440, constituído fundamentalmente pelas embarcações da frota atuneira de salto-e-vara, que de acordo com resultados obtidos não depende de unidades populacionais sobre-exploradas. Para os restantes segmentos de frota, conforme as diretrizes constantes na COM (2014) 545 final, considera-se que o indicador de capturas sustentáveis não está disponível, uma vez que mais de 60% dos valores das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores de F e Fmsy.

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

Tabela 18 – Indicadores biológicos (SHI e SAR), por segmento de frota no período 2020-2023.

Arte	CFF	SHI				SAR			
		2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
DFN	VL0010	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
HOK	VL0010	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
	VL1012	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
	VL1218	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
	VL2440	0,80	0,78	0,85	0,81	0	0	0	0
PGP	VL0010	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
PS	VL0010	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
	VL1012	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0
	VL1218	n/a	n/a	n/a	n/a	0	0	0	0

Na secção seguinte é apresentada a evolução das descargas dos principais grupos de espécies capturados pela frota regional de pesca, no período 2013-2023.

Espécies demersais e de profundidade

Da análise das descargas de espécies demersais verificamos que, apesar do ligeiro aumento registado nos dois últimos anos, no período compreendido entre 2013 e 2023, o volume de descargas apresenta uma tendência decrescente, apresentando um valor médio anual de 2.602 toneladas (Tabela 19). De salientar que a Região tem vindo a implementar um conjunto de medidas técnicas, como tamanhos ou pesos mínimos de desembarque, limitação do número de licenças e limites máximos de captura tendo por objetivo limitar o esforço de pesca desenvolvido sobre este conjunto de espécies. Neste contexto, de salientar que a Portaria n.º 92/2019, de 30 de dezembro, e posteriormente a Portaria n.º 130/2021, de 21 de dezembro, a Portaria n.º 105/2022, de 28 de dezembro, e a Portaria n.º 112/2023, de 15 de dezembro, fixaram limites máximos anuais das possibilidades de captura para um conjunto de espécies demersais, impondo igualmente limites de captura por trimestre, por maré e por embarcação para algumas destas espécies.

Tabela 19 - Descargas de espécies demersais, de profundidade e grande profundidade na RAA, no período compreendido entre 2013 e 2023.

Ano	Descargas em Peso (t)
2013	3 528
2014	3 797
2015	3 684
2016	3 229
2017	2 939
2018	2 553
2019	2 080
2020	2 056
2021	2 344
2022	2 241

2023	1 990
Média	2 602

As capturas de espécies demersais na RAA incluem cerca de 70 espécies, sendo que dez espécies representam cerca de 75% do total das descargas. As mais importantes no período em análise são o goraz (*Pagellus bogaraveo*) com descargas médias anuais de 494 toneladas, o Congro (*Conger conger*) com 313 toneladas, o boca-negra (*Helicolenus dactylopterus*) com 212 toneladas, a veja (*Sparisoma cretense*) com 205 toneladas, o peixe-espada-branco (*Lepidopus caudatus*) com 192 toneladas, abrótea (*Phycis phycis*) com 181 toneladas, os alfonsins (*Beryx spp.*) com 140 toneladas, o peixe-porco (*Balistes capricus*) com 112 toneladas, o cherne (*Polyprion americanus*) com 102 toneladas e a raia (*Raja clavata*) com 96 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 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 destas espécies, nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

De acordo com os procedimentos analíticos utilizados para a avaliação do bom estado ambiental, no âmbito da DQEM, das vinte e quatro espécies demersais avaliadas quanto à tendência do nível de biomassa para o período 2012-2017, sete apresentavam tendência crescente, sete tendência decrescente, três tendência estável e para sete espécies não foi possível realizar avaliação. De salientar que apesar da espécie demersal/profundidade de maior importância na RAA, o goraz (*Pagellus bogaraveo*), apresentar uma tendência decrescente no referido estudo, o Total Admissível de Captura (TAC) foi aumentado para o biénio 2021-2022 e mantido para o biénio 2023-2024.

Pequenos pelágicos

Da análise das descargas de pequenos pelágicos, no período compreendido entre 2013 e 2023, verificamos que existe alguma variação interanual do volume de descargas sem tendência definida, apresentando um valor médio anual de 1.068 toneladas (Tabela 20).

Tabela 20 - Descargas de pequenos pelágicos na RAA, no período compreendido entre 2013 e 2023.

Ano	Descargas em Peso (t)
2013	1 022
2014	1 307
2015	1 282
2016	887
2017	831
2018	1 074
2019	1 289
2020	1 175
2021	1 116
2022	975
2023	786
Média	1 068

No âmbito da pescaria de pequenos pelágicos na RAA são capturadas três espécies: o chicharro (*Trachurus picturatus*) com descargas anuais de 748 toneladas, a cavala (*Scomber colias*) com 289 toneladas e a sardinha (*Sardina pilchardus*) com 21 toneladas. Para o conjunto destas espécies é recolhida informação morfométrica e biológica no âmbito do PNRD. Esta informação é regularmente transmitida e analisada nos grupos de trabalho do CIEM que anualmente elabora o aconselhamento para a gestão. No entanto, dada a complexidade da pescaria não tem sido possível concretizar a avaliação analítica do estado de exploração destas espécies nomeadamente o cálculo dos pontos de referência biológicos.

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

Tunídeos

Estas unidades populacionais, geridas a nível do Atlântico pela ICCAT, são exploradas fundamentalmente pela frota atuneira de salto-e-vara (incluída no segmento HOK-VL2440) que tradicionalmente inicia a safra na Região Autónoma da Madeira (RAM) e que ao longo da época se desloca para a RAA. No período 2013-2023 as descargas de atum representaram em média 6 438 toneladas (Tabela 21), correspondendo, em 2023, a aproximadamente a 61% do total das descargas de pescado, em peso, efetuadas pela frota da RAA.

Tabela 21 - Descargas de tunídeos, no período compreendido entre 2013 e 2023.

Ano	Descargas em Peso (t)
2013	9 035
2014	6 308
2015	4 311
2016	2 749
2017	5 523
2018	9 334
2019	6 601
2020	5 002
2021	9 050
2022	6 805
2023	6 101
Média	6 438

Nos Açores ocorrem as principais espécies de atuns do Atlântico sendo a capturas dominadas pelo bonito (*Katsuwonus pelamis*) e o atum-patudo (*Thunnus obesus*) que, no período compreendido entre 2013 e 2023, representaram 57% e 36% do total dos atuns descarregados na Região, respetivamente. A localização geográfica do arquipélago dos Açores e o carácter migratório dos tunídeos, relacionado com a abundância de alimento disponível e com as correntes oceânicas, fazem com que esta pescaria apresente grandes flutuações nas capturas anuais e uma forte sazonalidade.

Frota RAM

Relativamente à frota ativa da Região Autónoma da Madeira, em 2023, na área CECAF 34.1.2., 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 cumpridas, na obtenção dos indicadores, as diretrizes emanadas pela Comunicação da Comissão, designadamente o documento COM(2014) 545 final. Foram utilizados os valores dos desembarques da frota de pesca regional fornecidos pela Direção Regional de Pescas.

Quando disponíveis, foram utilizados para cálculo de SHI, valores de F_{msy} (ou aproximações como F_{max} e $F_{0,1}$) e F_{act} publicados por instituições científicas Internacionais. Tal é o caso das espécies de tunídeos e similares (patudo, voador, gaiado, albacora, rabil e espadarte) em que foram utilizados os valores de referência publicados pela ICCAT (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas*) referentes às mais recentes avaliações disponíveis para cada uma das espécies.

Para algumas das restantes espécies (e.g. cavala, chicharro, peixe espada preto, lapa branca e lapa preta) apesar de não existirem disponíveis avaliações realizadas pelos organismos científicos internacionais, existe informação quantitativa e qualitativa do estado do recurso, que tem por base informação biológica e estatística recolhida em programas de amostragem, no âmbito do Programa Nacional de Recolha de dados de pesca, a qual foi tratada localmente e permitiu obter os parâmetros requeridos. Nalguns casos a fonte de informação foram artigos publicados, noutros artigos em preparação para publicação (vide tabela abaixo). Foi, em cada caso, utilizada a informação mais recente disponível.

Tabela 22 - Fonte dos dados utilizados em cada espécie

Fonte dos dados	Espécies com avaliação	F/F _{msy} *
Sousa et al., <i>in prep</i>	<i>Aphanopus</i> spp	0,88
ICCAT	<i>Katsuwonus pelamis</i>	0,63
Henriques et al., 2011; Henriques et al., 2010	<i>Patella</i> spp**	0,94
Delgado et al., <i>in prep</i>	<i>Scomber colias</i>	3,05
ICCAT	<i>Thunnus alalunga</i>	0,62
ICCAT	<i>Thunnus albacares</i>	0,96
ICCAT	<i>Thunnus obesus</i>	1
ICCAT	<i>Thunnus thynnus</i>	0,81
Vasconcelos et al., 2018	<i>Trachurus picturatus</i>	3,2
ICCAT	<i>Xiphias gladius</i>	0,8

* ou valor aproximado F_{max} ou $F_{0,1}$

** média das duas espécies

HOK VL0010

Este é o segmento da frota regional da R.A.M. com maior diversidade registada nos valores de desembarques. Salientam-se os valores de desembarques de atum patudo (*Thunnus obesus* - 30%), peixe espada preto (*Aphanopus* spp. - 21%), gaiado (*Katsuwonus pelamis* - 16%) e rabil (*Thunnus thynnus* - 16%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (vide quadro dos indicadores biológicos), este foi inferior a 1 (e.g. 0,9) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero dado que neste segmento não existem unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico. Finalmente de relevar que o SHI obtido é representativo dado incluir mais de 40% (e. g. 76%) dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

HOK VL1218

Este segmento da frota incide quase exclusivamente na captura de peixe espada preto (*Aphanopus* spp.) que representa aproximadamente 100% do valor dos desembarques deste segmento.

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (vide quadro dos indicadores biológicos), este foi inferior a 1 (e.g. 0,88) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero dado que neste segmento não existem unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico. Finalmente de relevar que o SHI obtido é representativo dado incluir mais de 40% (e. g. 99%) dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

HOK VL2440

Este segmento da frota incide na pesca de tunídeos com salto e vara e isco vivo. As espécies com maior valor de desembarques foi, neste ano, o gaiado (*Katsuwonus pelamis* - 47%), o atum patudo (*Thunnus obesus* - 39%), a albacora (*Thunnus albacares* - 6%), o atum rabil (*Thunnus thynnus* - 5%) e o voador (*Thunnus alalunga* - 3%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (vide quadro dos indicadores biológicos), este foi inferior a 1 (e.g. 0,80) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero dado que neste segmento não existem unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico. Finalmente de relevar que o SHI obtido é representativo dado incluir mais de 40% (e. g. 99%) dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

MGP VL0010

Este segmento da frota inclui as embarcações que se dedicam maioritariamente à apanha de moluscos, designadamente a lapa branca (*Patella aspera*) e a lapa preta (*Patella ordinaria*). Assim no valor dos desembarques as lapas - consideradas em conjunto como *Patella* spp, dado que não é efetuada em lota a separação das espécies - representaram 83% do valor desembarcado pelo segmento. Apresentaram também alguns desembarques o atum patudo (10%) e o atum rabil (6%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (vide quadro dos indicadores biológicos), este foi inferior a 1 (e.g. 0,94) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe equilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é zero dado que neste segmento não existem unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico. Finalmente de relevar que o SHI obtido é representativo dado incluir mais de 40% (e. g. 99%) dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

MGP VL1824

Este segmento da frota inclui as três embarcações cercadoras que efetuam a captura de pequenos pelágicos. O valor dos desembarques incide maioritariamente no chicharro (*Trachurus picturatus* - 56%) e na cavala (*Scomber colias* - 41%). São também capturadas em pequenas quantidades uma diversidade de espécies aqui designadas “outras” (3%).

Neste segmento, no que respeita ao valor de SHI obtido (vide quadro dos indicadores biológicos), este foi superior a 1 (e.g. 3,14) pelo que é de relevar que, de acordo com este indicador biológico, existe desequilíbrio entre a capacidade e as possibilidades de pesca. O valor do indicador das unidades populacionais em risco (SAR) é dois dado que neste segmento existem duas unidades populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico dado considerar-se estarem abaixo do nível biológico (Blim). Finalmente de relevar que o SHI obtido é

representativo dado incluir mais de 40% (e. g. 97%) dos valores de desembarques anuais efetuados por este segmento da frota.

Tabela 23 - Indicadores biológicos na frota da RAM

ARTEDCF	CLASSE_CFF	SHI (Valor dos Desembarques)						SAR						Cobertura dos Desembarques*					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021	2022	2023
HOK	VL0010	1,03	1,22	0,75	0,90	0,91	0,90	1	1	1	1	1	0						
	VL1218	1,19	1,51	0,91	0,92	0,90	0,88	1	1	1	1	1	0						
	VL1824																		
	VL2440	1,28	1,05	1,75	0,98	0,99	0,80	1	1	1	1	1	0						
MGP	VL0010	0,60	1,14	0,95	0,96	0,94	0,94	0	1	1	1	1	0						
	VL1824	3,12	3,11	3,14	3,12	3,15	3,14	2	2	2	2	2	2						

* De acordo com as diretrizes do STECF considera-se que, quando os valores dos desembarques de espécies avaliadas representam menos de 40% dos valores desembarcados no respetivo segmento, o cálculo do indicador biológico (SHI) pode não ser representativo (sombreado a vermelho nos segmentos em que isso acontece).

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 24 constam os valores utilizados no método PIM.

Tabela 24 – Vida útil (nº de anos) considerada em função da classe de comprimento das embarcações

Classe de comprimento	Casco	Motor	Eletrónicos	Outros
VL0012	20	10	5	7
VL1218	30	18	5	7
VL18XX	30	24	5	7

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

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

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

Os indicadores foram construídos através dos dados do PNRD relativamente às embarcações que, nos anos em análise, se encontravam em atividade. Uma vez que os dados económicos para 2023 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 2018 a 2022 para a frota MFL, RAA e RAM.

Frota MFL

Relativamente à frota MFL, e tal como se pode observar no Anexo VIII na estimativa efetuada para 2023, prevê-se que a maioria dos segmentos cujas embarcações operam em águas nacionais registem um desempenho positivo.

Contudo, nos segmentos DRB VL0010, DTS VL1824, DTS VL2440 e HOK VL2440, a análise dos valores estimados para 2023 permite constatar que, tal como registado em 2022, a viabilidade económica a longo prazo e a longo prazo irá manter-se negativa.

Comparando a performance económica estimada para 2023 face aos resultados de 2022 estima-se uma diminuição na rentabilidade económica do segmento que opera no Continente nas HOK VL1824. No caso das embarcações que operam no segmento HOK VL2440 verifica-se uma vulnerabilidade na performance económica que tem sido constante nos últimos anos. Não obstante, e como já referido, trata-se de segmentos que têm merecido especial atenção, vulnerabilidade que está a ser objeto de medidas para ajustamento da capacidade desta frota às possibilidades de pesca disponíveis. Considerando que o maior problema destes segmentos prende-se com o facto de a frota portuguesa ter uma quota reduzida para a captura de espadarte, espera-se que, em resultado do referido plano, a performance económica destes segmentos venha a registar uma melhoria.

Relativamente às embarcações que operam com arte de cerco (PS) verifica-se que, não obstante as limitações que têm atingido esta frota nos últimos anos, na maioria dos segmentos tem-se mantido um bom desempenho económico. Prevê-se que, no ano de 2023, os segmentos com menos de 18 metros de comprimento possam registar uma ligeira quebra na rentabilidade, ainda assim, apresentando uma performance positiva.

Os resultados dos indicadores de viabilidade económica a curto e longo prazo com base nos últimos 5 anos, permitem destacar os segmentos DFN, FPO e TBB cuja performance económica tem sido constantemente positiva. Também os segmentos MGO, PGP, PMP e PS têm, de um modo global, resultados bastante positivos ao longo da série temporal, embora com uma maior variação, tendo registado pontualmente uma performance menos positiva.

No que concerne às embarcações que operam exclusivamente em águas internacionais, os valores estimados apresentam resultados negativos no segmento do arrasto (DTS) com comprimento superior a 40 metros, porém entende-se ser necessário efetuar-se uma análise mais específica aos dados que vierem a ser apurados para se verificar se a estimativa agora efetuada traduzirá a realidade deste segmento de frota. Em 2023 prevê-se um melhor desempenho económico da frota que opera nas OFR (embarcações classificadas no segmento HOK e com comprimento superior a 24 metros), seguindo a tendência dos resultados económicos obtidos no ano transato.

Frota RAA

Da análise dos indicadores económicos verificamos que no período 2018-2022, 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.

No período 2018-2022, o único segmento que dá alguns sinais de instabilidade no desempenho económico é o segmento de anzol, VL2440, constituído maioritariamente (75%) 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 patudo (*Thunnus obesus*) e o bonito (*Katsuwonus pelamis*) com capturas médias anuais, de cerca de 4.220 toneladas (2013-2023). 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 decorre até ao final de setembro. Esta sazonalidade operacional, acrescida de custos operacionais crescentes e de uma quota de 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).

Para o ano de 2023, foi calculada uma estimativa deste indicador de acordo com a metodologia acordada a nível nacional. A estimativa aponta para uma deterioração do desempenho económico do segmento de cerco, VL1218, que carece de confirmação de acordo com os dados a recolher no âmbito dos inquéritos económicos relativos ao ano em apreço.

Frota RAM

Assistiu-se nos últimos 2 anos (2022 e 2023) a uma recuperação apreciável na generalidade dos segmentos, após a quebra verificada em 2020, justificada pelo surto pandémico COVID-19, que atingiu severamente o setor, ano em que as vendas das embarcações da RAM registaram uma quebra de 24% em quantidade e 23% em valor, face ao ano de 2019. De referir que, em 2022 registou-se uma quebra de 2% em quantidade, mas um aumento de 12% em valor face ao ano de 2019, sendo esse aumento de 25% em valor no ano de 2023, apesar da quebra de 4% em quantidade.

Por esse facto, os dados provisórios relativos a 2023, poderão refletir a retoma que se verificou nesse ano, sendo que, os dados económicos definitivos de 2023 irão seguramente confirmar este facto.

No entanto, verifica-se a existência de dois segmentos que apresentam dificuldades, nomeadamente, o HOK VL2440 metros - atividade na captura de tunídeos, e o segmento MGP VL1824 - cercadores na pesca de pequenos pelágicos.

O segmento HOK VL2440 - atividade na captura de tunídeos, apresenta desde o ano de 2020 uma rentabilidade negativa, associada inicialmente ao surto pandémico COVID-19, tendência que se manteve nos anos de 2021 e 2022, registando já uma média negativa dos últimos cinco anos, sendo que, poderá apontar para a necessidade de um ajustamento futuro neste segmento, pelo que o mesmo deve ser seguido com particular atenção.

O segmento MGP VL1824 - cercadores na pesca de pequenos pelágicos, tem apresentado nos últimos anos rentabilidades 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, aponta para a necessidade de um ajustamento neste segmento, pelo que é apresentado em anexo um Plano de Ação para este segmento.

À exceção destes dois segmentos, não se registam outros segmentos com desempenho negativo nos últimos cinco anos, o que é um fator encorajador, equilibrando os armadores a exploração da sua atividade, diga-se custos, face ao rendimento da pesca.

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

9. PLANO DE ACÇÃO

Frota MFL

Considerando os objetivos delineados no Plano de Ação apresentado em 2021 e 2022 relativamente 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 superior a 12 metros, verificou-se que as metas estão a ser cumpridas de acordo com a calendarização apresentada. No Anexo IX apresenta-se um ponto de situação mais detalhado sobre as medidas implementadas.

Frota RAM

A análise dos indicadores biológicos e dos indicadores económicos relativamente à frota de pesca da RAM que opera rede de cerco (MGP VL1824), apontam para a necessidade de se equacionar um ajustamento da capacidade desta frota e conduziram à decisão de dar seguimento ao Plano de Ação constante do Anexo X.