

**ANEXO X****PONTO DE SITUAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO ANUAL DA  
FROTA DE PESCA PORTUGUESA APRESENTADO EM 2022****1. INTRODUÇÃO**

A análise conjugada dos resultados dos indicadores de utilização dos navios, de sustentabilidade biológica e económicos, evidenciaram nos últimos anos, a existência de algumas vulnerabilidades, no segmento das embarcações que operam com linhas e anzóis (HOK), particularmente na frota palangreira, e nessa sequência foi apresentado, em 2021 e 2022 um Plano de Ação, que tem por objetivo melhorar a relação capacidade de frota/recursos disponíveis.

O plano de ação previa que o ajustamento da frota em causa fosse efetuado através de duas medidas, enquadráveis no Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que criou o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA):

**i) Cessação definitiva das atividades de pesca** – através da retirada de embarcações registadas na frota do Continente, licenciadas e com quota de espadarte atribuída, através do desmantelamento do navio de pesca ou pelo seu abate para adaptação a outras atividades que não sejam de pesca comercial.

**ii) Cessação temporária das atividades de pesca** – através da imobilização das embarcações da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte em 2023.

**2. OBJETIVOS E METAS****i) Cessação definitiva das atividades de pesca**

O plano de ação apresentado previa o abate de cerca de 7 embarcações de palangre de superfície dirigido a espadarte, de que resultaria a disponibilização de cerca de mais 100 toneladas de espadarte, e o abate de cerca de 9 embarcações de palangre de fundo e/ou de profundidade. Este ajustamento permitiria uma redução da capacidade da arqueação bruta da frota de aproximadamente 1 330 GT, e da potência propulsora de 3 800 KW.

Prevvia-se que a implementação desta medida tivesse início no segundo semestre de 2023, devendo o processo da retirada de embarcações licenciadas para o continente e com quota de espadarte atribuída, ser concluído até final de 2025.

**ii) Cessação temporária das atividades de pesca**

O plano de ação apresentado previa a paragem temporária de cerca de 40 embarcações, no período compreendido entre o início do mês de junho e final do mês de setembro de 2023, totalizando 45 dias de paragem. No ano de 2024 deu-se continuidade à medida de imobilização das embarcações da frota licenciada e com quota de espadarte do stock norte em 2024, tendo sido definido, um período de paragem mínimo de 45 dias e um máximo de 60 dias. Estas paragens tiveram de ocorrer até 31 de outubro, num único período ou dividido por dois, sendo que um dos períodos teve obrigatoriamente de ocorrer durante 45 dias consecutivos, entre 15 de junho e 15 de setembro.

**3. PONTO DE SITUAÇÃO****i) Cessação definitiva das atividades de pesca**

Foi publicado o aviso MAR2030-2023-7, a 1 de setembro de 2023, referente ao regime da cessação definitiva das atividades de pesca de embarcações incluídas no plano de ação apresentado em 2022, a

que se refere o n.º 4 do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro.

No âmbito do presente plano, durante o ano de 2024, verificou-se que 18 embarcações cessaram definitivamente a sua atividade na pesca, tendo o abate de uma embarcação ocorrido por reforma de registo em atividade que não seja de pesca comercial, e das restantes, ocorrido por demolição. Estas embarcações, pertenciam à frota de pesca costeira, tinham uma idade média de 34 anos e encontravam-se distribuídas pelas classes de comprimentos VL1218 (14 embarcações), VL1824 (3 embarcações) e VL2440 (1 embarcação).

Na tabela 1 apresenta-se por tipo de arte o número de embarcações abrangidas e respetivas capacidades, constatando-se que 12 pertenciam à frota do palangre de fundo e 6 à frota do palangre de superfície. Em termos de capacidades, verificou-se uma redução de 693,5 GT e de 2 941,10 kW. Numa análise comparativa face à capacidade prevista no Plano de 2022, verifica-se que a redução de unidades em 2024, foi superior à estimada, embora em termos de capacidades em arqueação bruta e potência propulsora, a redução ainda não tenha atingido os valores estimados.

| Tabela1                     |                    |                      |                          |
|-----------------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|
| CAPACIDADE REDUZIDA EM 2024 |                    |                      |                          |
| Tipo de arte                | N.º de embarcações | Arqueação Bruta (GT) | Potência Propulsora (KW) |
| Palangre de fundo           | 12                 | 311,33               | 1 790                    |
| Palangre de superfície      | 6                  | 382,17               | 1 151                    |
| Total                       | 18                 | 693,5                | 2 941,10                 |

Considerando que o processo de abate ocorre também em 2025, só após a conclusão do mesmo será possível apurar a totalidade da capacidade reduzida, bem como aferir do eventual impacto da implementação desta medida nos respetivos segmentos de frota.

## ii) Cessação temporária das atividades de pesca

Em 2024, foi publicado o Despacho n.º 17/DG/2024, de 08 de abril, com um aditamento publicado em 22 de agosto, no qual se definiu que as embarcações com porto de referência no continente, licenciadas para pesca dirigida ao espadarte, com palangre de superfície no Atlântico Norte, a norte de 5ºN, que não tenham cedido a totalidade da sua quota, ou, que não tenham quota atribuída para o Atlântico Norte a Sul de 5ºN, e às embarcações com porto de referência na RAA, com licença emitida para pesca dirigida ao espadarte no Atlântico Norte a norte de 5ºN, que descarregam habitualmente em portos do Continente ou em Portos de Espanha, deviam interromper a atividade de pesca por um período mínimo de 45 dias e um período máximo de 60 dias.

A interrupção da atividade de pesca podia decorrer em um, ou dois períodos de paragem, entre 15 de junho e 31 de outubro, sendo que, em qualquer um dos casos era obrigatória uma interrupção de 45 dias seguidos no período entre 15 de junho e 15 de setembro. No âmbito do estabelecido no referido Despacho, foram abrangidas por esta medida, 25 embarcações que totalizam uma arqueação bruta de 4.318,83 GT e uma potência propulsora de 8.930,26 kW. Em termos de redução da atividade, as embarcações em causa estiveram imobilizadas um total de 1.319 dias o que resultou numa redução do esforço de pesca exercido por esta frota.

## ANEXO XI

### **A - PONTO DE SITUAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO ANUAL DA FROTA DE PESCA PORTUGUESA REFERENTE AO ANO DE 2023, RELATIVO À REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

No âmbito da execução do Plano de Ação associado ao Relatório Anual da Frota de Pesca Portuguesa referente ao ano de 2023, relativo à Região Autónoma da Madeira (RAM), informa-se sobre os desenvolvimentos no processo de adaptação da capacidade da frota pesqueira regional.

Encontra-se em fase de execução o ajustamento aprovado para o segmento MGP VL1824, constante do relatório anual de 2023, que culminará com o abate de uma das três embarcações deste segmento.

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro, e no quadro das medidas de apoio do Programa MAR 2030 para a RAM, foi submetido um pedido de autorização de abate por demolição de uma embarcação de cerco. O referido pedido, enquadrado na Portaria n.º 559/2023, de 25 de julho, retificada pela Portaria n.º 1095/2023, de 15 de dezembro (que aprova o regulamento específico das medidas de apoio ao setor das pescas na região), obteve deferimento da Direção Regional de Pescas (DRP).

Presentemente, o processo aguarda a emissão dos ofícios de abate pela Capitania do Funchal, etapa imprescindível para a conclusão do procedimento de demolição da embarcação.

### **B - PLANO DE AÇÃO RELATIVO AO RELATÓRIO ANUAL DA FROTA DE PESCA PORTUGUESA: REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

#### **1 - Introdução e Enquadramento**

No âmbito do artigo 22.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, de 11 de dezembro de 2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, determina-se que, no âmbito do ajustamento e gestão da capacidade das suas frotas pesqueiras, os Estados-Membros *“estabelecem e aplicam medidas de adaptação da capacidade de pesca das suas frotas às suas possibilidades de pesca ao longo do tempo”*. Este enquadramento visa assegurar uma gestão sustentável dos recursos marinhos, alinhando a capacidade das frotas com as possibilidades de pesca disponíveis, de modo a evitar a sobre-exploração dos stocks e a promover a resiliência dos ecossistemas marinhos.

Para cumprir este objetivo, os Estados-Membros são obrigados a apresentar um relatório anual que avalie o equilíbrio entre a capacidade das frotas e as possibilidades de pesca. Este relatório deve incluir:

- Uma avaliação detalhada da capacidade de todos os segmentos da frota;
- A identificação de eventuais sobre capacidades estruturais por segmento;
- Uma estimativa da rentabilidade a longo prazo por segmento.

Para garantir a harmonização desta avaliação entre os diversos Estados-Membros, as frotas são segmentadas com base em critérios padronizados, tais como as artes de pesca utilizadas e a dimensão das embarcações. Adicionalmente, são estabelecidos indicadores comuns de atividade, económicos, sociais e biológicos, cuja metodologia de cálculo segue as diretrizes da Comunicação da Comissão: COM (2014) 545 final.

O n.º 3 do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho determina que as frotas que operam nas regiões ultraperiféricas devem ser avaliadas separadamente, reconhecendo as particularidades geográficas, económicas e sociais destas regiões. O n.º 4 estabelece

ainda que, "se a avaliação revelar claramente que a capacidade de pesca não está em equilíbrio com as possibilidades de pesca, o Estado-Membro deve preparar e incluir no seu relatório um plano de ação para os segmentos da frota onde foi identificada uma sobre capacidade estrutural". Este plano deve incluir medidas concretas para reduzir a capacidade excessiva, como a desativação de embarcações, a reconversão de atividades ou a promoção de alternativas económicas sustentáveis.

É ainda relevante referir o Regulamento (UE) 2021/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA). Este fundo visa apoiar financeiramente a pesca sustentável, a aquicultura responsável e a conservação dos recursos marinhos, reforçando o compromisso da União Europeia com a gestão responsável dos oceanos e a transição para uma economia azul. O FEAMPA prevê, nomeadamente, o financiamento de projetos que promovam a inovação tecnológica, a redução do impacto ambiental das atividades pesqueiras e a melhoria das condições socioeconómicas das comunidades costeiras.

Neste contexto, o Plano de Ação anexo ao Relatório da Frota de 2024, com base na análise de dados referentes ao ano de 2024, identifica um segmento da frota da Região Autónoma da Madeira cujos indicadores sugerem um desequilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca. Para este segmento, foram definidos objetivos claros, instrumentos de ajustamento e um calendário de execução, visando restabelecer o equilíbrio necessário e garantir a sustentabilidade do setor.

Este Plano de Ação reflete, assim, o compromisso da Região Autónoma da Madeira com os princípios da Política Comum das Pescas (PCP), nomeadamente a sustentabilidade ambiental, económica e social, e com a preservação dos ecossistemas marinhos para as gerações futuras.

## 2 - Identificação dos Segmentos da Frota em Desequilíbrio Económico

De acordo com o artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 1380/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à Política Comum das Pescas (PCP), os indicadores utilizados para analisar a relação entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca devem ser aplicados de forma integrada e combinada. Esta abordagem permite obter conclusões robustas sobre os desequilíbrios económicos existentes em cada segmento da frota, analisados de forma individualizada. A combinação destes indicadores é essencial para uma avaliação precisa e para a identificação de medidas corretivas adequadas a cada caso específico.

O segmento HOK VL2440, formado por 6 embarcações que operam com salto e vara, registou um declínio contínuo nas descargas em lota desde 2021. A redução é particularmente expressiva no atum patudo, que apresentou uma queda de 64,1% entre 2021 e 2024. Relativamente ao gaiado, as descargas registaram uma redução de 55,7% entre 2021 e 2024. Esta conjuntura tem resultado em rentabilidades reduzidas ou mesmo negativas, insuficientes para cobrir os custos operacionais e de capital associados à exploração.

Para avaliar a situação económica deste segmento, foram calculados os indicadores ROFTA (*Return on Fixed Tangible Assets*) e CR/BER (Rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio), aplicando-se o sistema de semáforo para uma análise clara e visual dos resultados. Os dados obtidos estão detalhados nas Tabelas 1 e 2, que ilustram a situação crítica deste segmento e a necessidade de intervenção para garantir a sua sustentabilidade económica.

Tabela 1 - ROFTA

| Fishing Tech | Vessel length | ROFTA |       |       |       |       |
|--------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|              |               | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
| HOK          | VL2440        | -0.16 | -0,14 | -0,43 | -0,18 | -0.29 |

Tabela 2 - RATIO

| Fishing Tech | Vessel length | RATIO |      |       |       |      |
|--------------|---------------|-------|------|-------|-------|------|
|              |               | 2020  | 2021 | 2022  | 2023  | 2024 |
| HOK          | VL2440        | 0,03  | 0,28 | -0,37 | -0,01 | 0,00 |

Este segmento da frota dedica-se principalmente à captura de espécies pertencentes à família Scombridae: *Thunnus obesus* (atum-patudo), *Katsuwonus pelamis* (gaiado), *Thunnus abacares* (atum-voador), *Thunnus alalunga* (atum-albacora) e *Thunnus thynnus* (atum-rabilho). Ocasionalmente, são também capturadas espécies acessórias, como as da família Coryphaenidae: *Coryphaena hippurus* (dourado) e Sphyraenidae: *Sphyraena viridensis* (bicuda). Entre estas, as espécies com maior volume de captura são o atum-patudo e o gaiado.

As embarcações que operam nesta pescaria estão licenciadas para utilizar a técnica de salto e vara, complementada com a utilização de isco vivo.

Os volumes de desembarques registados nas lotas da Região Autónoma da Madeira (RAM) ao longo dos últimos cinco anos estão detalhados no quadro seguinte:

Tabela 3 - Desembarques em peso e valor (frota 2020-2024)

| Anos | Desembarques atum-patudo (ton) |        | Valor Desembarques atum-patudo (K€) |        | Desembarques gaiado (ton) |        | Valor Desembarques gaiado (K€) |        |
|------|--------------------------------|--------|-------------------------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------------------|--------|
|      | <i>Thunnus obesus</i>          |        | <i>Thunnus obesus</i>               |        | <i>Katsuwonus pelamis</i> |        | <i>Katsuwonus pelamis</i>      |        |
|      | Total                          | VL2440 | Total                               | VL2440 | Total                     | VL2440 | Total                          | VL2440 |
| 2020 | 550                            | 280    | 1738                                | 803    | 117                       | 12     | 146                            | 16     |
| 2021 | 823                            | 545    | 2146                                | 1218   | 824                       | 758    | 1007                           | 916    |
| 2022 | 791                            | 579    | 2591                                | 1610   | 369                       | 195    | 481                            | 243    |
| 2023 | 496                            | 281    | 2394                                | 991    | 1260                      | 850    | 1829                           | 1241   |
| 2024 | 426                            | 216    | 2057                                | 743    | 402                       | 337    | 636                            | 537    |

### 3 - Indicadores de Utilização

O indicador utilizado (Tabela 4) corresponde ao rácio entre o número médio de dias no mar e o número máximo de dias no mar. Este indicador permite avaliar o esforço de pesca efetivamente realizado pela frota em comparação com o esforço máximo potencial que poderia ser exercido. Através desta análise, é possível identificar o nível de utilização da frota, fornecendo informações valiosas sobre a eficiência operacional e a capacidade, elementos essenciais para a gestão sustentável dos recursos pesqueiros.

Tabela 4 - Indicador de utilização

| Arte DCF | Classe_CFF | 2020 |     |      | 2021 |     |      | 2022 |     |      | 2023 |     |      | 2024 |     |      |
|----------|------------|------|-----|------|------|-----|------|------|-----|------|------|-----|------|------|-----|------|
|          |            | Med  | Max | Ind  | Med  | Max | Ind  | Med  | Max | Ind  | Med  | Max | Ind  | Med  | Max | Ind  |
| HOK      | VL_2440    | 115  | 168 | 0,68 | 165  | 212 | 0,78 | 83   | 135 | 0,61 | 99   | 143 | 0,69 | 64   | 100 | 0,64 |

A partir da aplicação do sistema de semáforos, observa-se instabilidade na atividade deste segmento da frota entre 2020 e 2023, com desequilíbrio significativo em 2020, 2022, 2023 e 2024, indicando que o segmento está a operar com subutilização da capacidade de pesca, o que compromete a sustentabilidade económica e a eficiência da atividade pesqueira, sugerindo a necessidade de aplicação de medidas corretivas para melhorar a eficiência operacional e a rentabilidade do segmento.

#### 4 - Indicadores de Sustentabilidade Biológica

O segmento analisado, cujos indicadores biológicos são considerados representativos, registou uma incerteza na tendência dos indicadores de sustentabilidade biológica estimados para o período compreendido entre 2017 e 2024, conforme demonstra o quadro 5. Este segmento corresponde àquele já identificado como potencialmente afetado por um desequilíbrio económico estrutural, reforçando a necessidade de uma análise mais aprofundada e de medidas corretivas.

O segmento HOK VL2440, composto por seis atuneiros ativos, da frota regional, que utilizam a técnica de pesca de salto e vara para capturar grandes pelágicos migradores, registou, ao longo de oito anos, um desempenho biológico irregular: quatro anos com indicadores negativos (2017 a 2020) e quatro com resultados positivos (2021 a 2024), nomeadamente no que diz respeito ao SHI (*Sustainable Harvest Indicator*). No que respeita ao indicador das unidades populacionais em risco (SAR), o valor de 1 obtido, para o período 2020 a 2024, demonstra desequilíbrio e deve-se a forte dependência deste segmento de uma unidade populacionais exploradas (representando mais de 10% das capturas da frota) em situação de alto risco biológico, designadamente o atum-patudo considerado vulnerável pela União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN).

A sustentabilidade deste segmento depende crucialmente das capturas de duas espécies: o atum-patudo (*Thunnus obesus*) e o gaiado (*Katsuwonus pelamis*), que representam aproximadamente 75% do valor económico dos desembarques. Essa dependência, sobretudo do patudo, reforça a necessidade de gestão cautelosa para garantir a viabilidade futura da atividade.

Tabela 5 - Indicador biológico SHI

| Arte DCF | Classe_CFF | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| HOK      | VL2440     | 1,05 | 1,28 | 1,05 | 1,16 | 0,79 | 0,92 | 0,77 | 0,80 |

Neste contexto, a frota de salto e vara, que apresenta uma dependência económica significativa de um recurso que enfrenta uma situação vulnerável designadamente na espécie atum patudo, que exige atenção imediata. De acordo com a ICCAT, apesar da mortalidade por pesca relativa desta espécie se encontrar em equilíbrio ( $F_{2019}/F_{msy}=1$ ), o estado deste manancial deverá ser encarado com precaução havendo uma probabilidade elevada do stock estar em situação de sobrepesca. Esta realidade sublinha a necessidade de medidas que promovam a diminuição do esforço de pesca aplicado sobre o recurso, a diversificação das capturas, a recuperação dos stocks e a sustentabilidade a longo prazo da atividade pesqueira na região.

#### 5 - Caracterização das frotas em desequilíbrio

Com base nas informações destacadas nos pontos 2, 3 e 4 deste documento, que identificam o segmento da frota com desequilíbrios económicos e de utilização e uma sustentabilidade biológica precária, a tabela 6 detalha o número de embarcações, bem como as suas capacidades, expressas em arqueação bruta e potência.

Tabela 6 - Segmento de frota em situação de desequilíbrio (frota em 2024)

| Arte DCF | Classe_CFF | Número | GT     | Kw      |
|----------|------------|--------|--------|---------|
| HOK      | VL2440     | 6      | 949,38 | 3116,40 |

## 6 - Objetivos e Instrumentos de Ajustamento

### 6.1 - Artes de Linhas e Anzóis (HOK)

No âmbito das embarcações que operam com linhas e anzóis, o segmento VL2440 é composto exclusivamente pelas seis embarcações da frota regional dedicadas à pesca de grandes pelágicos utilizando a técnica de salto e vara.

A situação económica deste segmento tem sofrido um declínio acelerado, impulsionado pela desvalorização do preço médio da atum-patudo e do gaiado. Essa desvalorização tem resultado em rentabilidades reduzidas ou mesmo negativas, insuficientes para cobrir os custos operacionais e de capital associados à atividade.

Além dos desafios económicos, os dois recursos principais deste segmento o atum patudo e o gaiado, particularmente o atum-patudo, enfrentam sérias fragilidades no que diz respeito à sua sustentabilidade biológica, podendo estar em causa o equilíbrio pretendido entre a capacidade e as possibilidades de pesca. Diante deste cenário, e com o objetivo de melhor adequar a capacidade de captura aos recursos disponíveis, bem como de restaurar a viabilidade financeira da frota, será implementada uma redução da frota de salto e vara, conforme detalhado na Tabela 7. Essa redução será concretizada por meio da cessação definitiva da atividade de parte destas embarcações, assegurando um equilíbrio entre a preservação dos recursos e a sustentabilidade económica do setor.

Tabela 7 - Objetivo de redução do segmento de frota HOK VL2440

| Número | GT  | KW     |
|--------|-----|--------|
| 2      | 266 | 858,45 |

Considerando que a idade média desta frota é elevada, ir-se-á estabelecer uma idade mínima de 20 anos para as embarcações que se pretendam candidatar a projetos de cessação definitiva.

### 6.2 - Resumo dos Objetivos a Atingir e Considerações Finais

A Tabela 8 sintetiza as informações apresentadas nos pontos anteriores, delineando uma redução global do segmento da frota identificado como estruturalmente desequilibrado. Estima-se uma diminuição de aproximadamente 33,33% no número de embarcações, 28,02% na capacidade de arqueação bruta (GT) e 27,55% na potência propulsora.

Esta redução visa reequilibrar a capacidade de pesca face aos recursos disponíveis, assegurando a sustentabilidade biológica das espécies-alvo e a viabilidade económica do setor. A implementação destas medidas representa um passo decisivo para a recuperação financeira da frota e a preservação dos ecossistemas marinhos, alinhando a atividade pesqueira com os princípios de gestão responsável e sustentável.

Tabela 8 - Objetivo de redução - Quadro Resumo

| Arte | Classe de comprimento | Frota em 2024 |        |         | Objetivo de redução |     |        |
|------|-----------------------|---------------|--------|---------|---------------------|-----|--------|
|      |                       | Num           | GT     | KW      | Num                 | GT  | KW     |
| HOK  | VL2440                | 6             | 949,38 | 3116,40 | 2                   | 266 | 858,45 |

## 7 - Instrumentos Aplicáveis para Consecução dos Objetivos

Para alcançar o objetivo de redução da frota, será adotado o regime de cessação definitiva, que poderá ser concretizado através do abate do navio de pesca ou da sua conversão para outras atividades não relacionadas com a pesca comercial. Serão priorizadas as embarcações de maior idade, que, em geral, apresentam menor eficiência energética, tanto ao nível do motor como em termos hidrodinâmicos, e maior dificuldade em manter uma atividade regular ao longo do ano.

A cessação definitiva das embarcações será realizada com base num apoio financeiro concedido aos proprietários dos navios e respetivos pescadores do segmento identificado na Tabela 6, em conformidade com as regras estabelecidas no artigo 20.º do Regulamento (UE) 2021/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA), e na Secção II da Portaria n.º 559/2023, de 25 de julho, alterada pela Portaria n.º 1095/2023, de 15 de dezembro, relativa ao "Apoio à cessação definitiva das atividades de pesca". O montante do apoio será calculado de acordo com os métodos definidos no Programa Operacional Mar 2030 (PO Mar 2030).

Para ser elegível, o navio de pesca deve estar registado como ativo e ter exercido atividades de pesca no mar por, pelo menos, 90 dias por ano nos dois anos civis anteriores à data de apresentação do pedido de apoio. A capacidade de pesca equivalente será definitivamente retirada do ficheiro da frota de pesca da União Europeia, e as licenças e autorizações de pesca serão canceladas permanentemente, conforme estabelecido no artigo 22.º, n.ºs 5 e 6, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

De acordo com o Regulamento FEAMPA, os beneficiários do apoio ficam impedidos de registar qualquer navio de pesca nos cinco anos subsequentes à receção do apoio. Adicionalmente, os proprietários de navios do segmento de frota identificado na Tabela 6 não poderão beneficiar de apoios para a substituição de motores propulsores (principais ou auxiliares) nem de apoios relacionados ao arranque da atividade para jovens pescadores.

Estas medidas visam assegurar a redução efetiva da capacidade da frota, promovendo a sustentabilidade dos recursos pesqueiros e a recuperação económica do setor, em linha com os objetivos estratégicos da União Europeia e da política pesqueira nacional.

## 8 - Calendário para a Execução do Plano de Ação

No que diz respeito à cessação definitiva das atividades de pesca, o regime legal aplicável está estabelecido na Secção II, intitulada "Apoio à cessação definitiva das atividades de pesca", da Portaria n.º 559/2023, de 25 de julho, posteriormente alterada pela Portaria n.º 1095/2023, de 15 de dezembro. O processo de abate das embarcações deverá ser concluído até ao final de 2026, com o objetivo de criar condições mais favoráveis para a rentabilização futura da frota.

Esta medida visa não apenas ajustar a capacidade de pesca aos recursos disponíveis, mas também promover a sustentabilidade económica e ambiental do setor. A redução planeada permitirá uma gestão mais eficiente dos recursos pesqueiros, contribuindo para a recuperação dos stocks e para a estabilidade financeira das embarcações remanescentes. A execução deste plano dentro do prazo estabelecido é fundamental para garantir que a frota regional se torne mais competitiva e resiliente face aos desafios atuais e futuros.