

Edite Azevedo

De: Joao Garcia
Enviado: segunda-feira, 6 de Outubro de 2014 16:15
Para: arquivo
Assunto: FW: Iniciativa europeia | COM(2014)545 | Solicitação de parecer à ALRAA
Anexos: COM_2014_545_PT_ACTE_f.pdf

De: Comissão 4ª - CAE XII [mailto:Comissao.4A-CAEXII@ar.parlamento.pt]
Enviada: segunda-feira, 6 de Outubro de 2014 15:35
Para: chefegabinete
Assunto: Iniciativa europeia | COM(2014)545 | Solicitação de parecer à ALRAA

Exma. Senhora Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA),

No âmbito do escrutínio de iniciativas europeias, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu, no dia 2 de setembro de 2014, a **COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO - Diretrizes para a análise do equilíbrio entre a capacidade 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 das pescas [COM(2014)545].**

Tratando-se de iniciativa selecionada pela ALRAA e que, conseqüentemente, consta da Resolução da Assembleia da República n.º 74/2014, junto envio a referida iniciativa europeia para análise e elaboração de relatório.

Nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, e de acordo com a *Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada a 8 de janeiro de 2013*, as iniciativas selecionadas são objeto de Relatório, o qual "*deve, sobretudo, abordar as questões de substância da iniciativa e implicações que a mesma tenha para Portugal, bem como se o objeto da iniciativa recai no âmbito de matérias da competência legislativa reservada da Assembleia da República. O Relatório pode também analisar a base jurídica e a observância dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. As conclusões devem discriminar separadamente as questões suscitadas quanto à substância e quanto à observância dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.*"

Agradeço que o Relator designado pela Comissão a que V. Exa. preside seja comunicado ao Gabinete de Apoio à Comissão de Assuntos Europeus, que se encontra disponível para qualquer esclarecimento e toda a colaboração.

NOTA: a presente iniciativa foi igualmente enviada à Comissão de Agricultura e Mar da Assembleia da República.

Com os meus melhores cumprimentos,

Paulo Mota Pinto

Presidente da Comissão de Assuntos Europeus

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	2844 Proc. n.º 02-08
Data:	014/10 106 N.º 1131 X



Bruxelas, 2.9.2014
COM(2014) 545 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO
CONSELHO**

**Diretrizes para a análise do equilíbrio entre a capacidade 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 das pescas**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Diretrizes para a análise do equilíbrio entre a capacidade 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 das pescas¹

1. INTRODUÇÃO

O facto de existirem frotas que não estão em equilíbrio com os recursos que exploram tem-se revelado um fator importante no historial da sobre-exploração dos recursos nas águas europeias. A nova política comum das pescas confirma a necessidade de adotar medidas para gerir a capacidade de pesca. Os Estados-Membros devem, nomeadamente, estabelecer medidas que permitam ajustar, gradualmente, a capacidade de pesca das respetivas frotas às possibilidades de pesca de que dispõem. Cada Estado-Membro deve proceder à análise e avaliação do equilíbrio entre as frotas e os recursos explorados, em conformidade com as presentes diretrizes comuns elaboradas pela Comissão². Estas diretrizes devem ser também utilizadas na elaboração do relatório anual da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o equilíbrio entre a capacidade de pesca das frotas dos Estados-Membros e as possibilidades de pesca de que dispõem³.

As diretrizes comuns elaboradas pela Comissão desempenharão igualmente um papel importante a partir de 2014, uma vez que estabelecerão uma ligação direta entre o relatório de cada Estado-Membro sobre a frota e as medidas aplicáveis à frota no âmbito do novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP)⁴, que continuará a disponibilizar apoio público à cessação definitiva das atividades dos navios de pesca no período de 2014-2020⁵. Foi estabelecida uma condicionalidade *ex ante* específica relacionada com o relatório sobre a frota, que poderá ter um impacto direto na realização dos objetivos específicos do novo FEAMP⁶. Em virtude das regras do FEAMP, o apoio à cessação definitiva limita-se e dirige-se aos casos em que um segmento da frota não se encontra efetivamente em equilíbrio com as possibilidades de pesca disponíveis para esse segmento⁷.

¹ Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à política comum das pescas, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1954/2003 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 2371/2002 e (CE) n.º 639/2004 do Conselho e a Decisão 2004/585/CE do Conselho (JO L 354 de 28.12.2013, p. 22).

² Artigo 22.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

³ Artigo 22.º, n.º 4, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013.

⁴ Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 e (CE) n.º 791/2007 do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 149 de 20.5.2014, p. 2014, p. 1).

⁵ O apoio público à cessação definitiva no âmbito do FEAMP está igualmente limitado no tempo (31 de dezembro de 2017).

⁶ Anexo IV do Regulamento (UE) n.º 508/2014.

⁷ Artigo 34.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 508/2014.

As novas diretrizes aplicáveis aos relatórios sobre as frotas constantes do presente documento definem uma abordagem comum para a estimativa do equilíbrio, ao longo do tempo, entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca. É necessário ter em conta as possibilidades de pesca disponíveis, bem como o impacto das frotas nessas possibilidades. Para esse efeito, recomenda-se que se determine, relativamente a cada segmento da frota, em que medida cada frota é dependente das unidades populacionais pescadas acima das taxas pretendidas e quantas unidades populacionais, que representem uma parte significativa dessas capturas, se encontram em situação de risco biológico, devido à sua baixa abundância, e são significativamente afetadas pela frota. Assim, será possível estimar o desequilíbrio entre cada segmento da frota e as unidades populacionais de que depende. Também se podem tirar conclusões quanto à presença de desequilíbrios com base noutros parâmetros. A existência, por exemplo, de segmentos da frota não rentáveis ou subutilizados pode constituir uma indicação de que o segmento da frota não está em equilíbrio com os recursos. Nos casos em que um grande número de navios de um segmento da frota de pesca se encontram frequente ou permanentemente imobilizados e inativos ou em que muitos navios passam menos tempo a pescar do que poderiam, é possível que as dimensões do segmento de frota em causa sejam demasiado grandes face aos recursos que se oferecem aos navios, em especial se o desempenho económico for fraco.

2. OBJETIVO E PRINCÍPIOS

As presentes diretrizes têm por objetivo definir uma metodologia comum para a avaliação do equilíbrio, ao longo do tempo, entre as capacidades das frotas e as possibilidades de pesca por segmento de frota.

As presentes diretrizes pretendem:

recorrer a métodos normalizados para assegurar condições equitativas na comparação de diferentes segmentos de frota;

aplicar as melhores práticas possíveis no plano científico, técnico e económico⁸ e assegurar a compatibilidade com as avaliações padrão no domínio biológico, económico e social;

utilizar os dados recolhidos em conformidade com o quadro de recolha de dados, a fim de permitir comparações e evitar a duplicação de trabalho.

A avaliação dos segmentos das frotas deveria constituir uma síntese baseada nos elementos indicados acima. Descreve-se, em seguida, uma metodologia normalizada com vista a obter uma avaliação global de cada segmento de frota.

3. MEDIÇÃO DOS PARÂMETROS

⁸ As presentes diretrizes baseiam-se nos pareceres do CCTEP (SGBRE 10-01, EWG 11-10 e PLEN 10-03), incluindo nas observações de quatro Estados-Membros, e têm em conta a experiência em 2013 que foi analisada no CCTEP EWG 13-28.

Convida-se os Estados-Membros a calcular, todos os anos, um pequeno número de parâmetros biológicos, económicos e técnicos e a comparar os resultados com os valores normalizados. A fim de manter uma carga de trabalho gerível e garantir que as análises sejam efetuadas segundo padrões normalizados, estes parâmetros devem ser calculados com base nos dados recolhidos no âmbito do quadro de recolha de dados⁹.

Os indicadores biológicos são formulados por forma a refletir em que medida a dimensão de um dado segmento da frota não está em equilíbrio com as unidades populacionais exploradas. Sempre que possível, e na condição de estarem disponíveis, estes indicadores identificarão onde existem os desequilíbrios.

Devem também ser calculados indicadores de rendibilidade a curto e longo prazo, assim como indicadores da utilização dos navios. Estes indicadores fornecem informações sobre o estado económico e operacional dos segmentos das frotas de pesca, que podem ser úteis para a análise do equilíbrio e também para outras decisões operacionais a tomar a nível dos Estados-Membros.

4. AVALIAÇÃO DO EQUILÍBRIO

Os indicadores devem ser utilizados de forma combinada, a fim de tirar conclusões sobre os desequilíbrios existentes em cada segmento de frota separadamente. As análises globais que abrangem um grande número de pescarias num Estado-Membro não se afiguram úteis.

De modo geral, os segmentos de frota que se apoiam em unidades populacionais em bom estado e são também rentáveis, tanto a curto como a longo prazo, são suscetíveis de estar em equilíbrio.

Os segmentos da frota que não estão em equilíbrio com as possibilidades de pesca exploradas serão, normalmente, considerados como estando em situação de desequilíbrio, mesmo se os indicadores económicos indicarem que existe rendibilidade a curto e a longo prazo. A PCP faz referência ao equilíbrio (ou desequilíbrio) *ao longo do tempo*, pelo que é oportuno considerar vários anos e não apenas um único ano.

Uma vez que a inexistência de avaliações completas no respeitante a um número importante de unidades populacionais não permitiu calcular os indicadores biológicos, poderão ter de ser selecionados ou elaborados indicadores alternativos. Nos casos em que não existe indicador biológico devido à falta de valores F e Fmsy relativamente a mais de 60 % das unidades populacionais que constituem as capturas, o indicador de capturas sustentáveis não pode ser utilizado de forma significativa para avaliar o equilíbrio ou desequilíbrio de um segmento da frota. Nesses casos, para contribuir para a avaliação dos desequilíbrios, os Estados-Membros devem utilizar as informações disponíveis quanto à avaliação de uma ou mais espécies que, por motivos de abundância histórica ou por

⁹ Ver Regulamento (CE) n.º 199/2008 do Conselho, de 25 de fevereiro de 2008, relativo ao estabelecimento de um quadro comunitário para a recolha, gestão e utilização de dados no setor das pescas e para o apoio ao aconselhamento científico relacionado com a política comum das pescas (JO L 60 de 5.3.2008, p. 1).

razões de coerência, podem ser consideradas um indicador do impacto da pesca num ecossistema explorado.

Os segmentos de frota com fraco desempenho económico que pesquem unidades populacionais em bom estado podem ser confrontados com uma baixa rendibilidade em resultado de outros fatores (por exemplo, baixo preço de venda do pescado, elevados custos de produção, preferências dos consumidores, baixa procura, aumento dos preços do combustível, elevados volumes de importações ou efeitos de substituição), não necessariamente relacionados com um desequilíbrio entre a capacidade e os recursos disponíveis. As autoridades nacionais terão de acompanhar atentamente os segmentos da frota que se encontrem nessa situação, a fim de evitar que tal tenha, a médio ou longo prazo, um impacto negativo nas unidades populacionais.

Na falta de indicadores biológicos e económicos claros, o facto de os indicadores da utilização do navio estarem abaixo dos limiares pode também apontar para uma situação de desequilíbrio.

Em todos os casos, a análise da situação deve ser efetuada com base em parâmetros normalizados, por forma a tirar conclusões numa base comum. O ponto 7 apresenta valores adequados. Se os indicadores apontarem para uma situação de desequilíbrio, mas o Estado-Membro considerar que o segmento de frota em causa está, não obstante, em equilíbrio com os recursos (ou inversamente), a Comissão partirá do princípio de que será fornecida uma análise para fundamentar essa posição.

5. EXECUÇÃO PROGRESSIVA

O objetivo global deve ser o facto de os Estados-Membros alcançarem, gradualmente, um equilíbrio estável e duradouro entre a capacidade de pesca das suas frotas e as possibilidades de pesca. Embora as possibilidades de pesca não coincidam necessariamente, em todas as circunstâncias, com o objetivo de rendimento máximo sustentável (MSY), o primeiro indicador biológico foi concebido na ótica deste objetivo global.

Se estiver em curso uma transição gradual para o objetivo de MSY, as possibilidades de pesca anuais durante o processo de transição para o MSY poderão exceder os níveis que resultariam de uma aplicação imediata do objetivo de MSY. Nessas situações, os indicadores biológicos são suscetíveis de ultrapassar os valores limiar relativos ao MSY. Não seria, porém, correto concluir que um segmento da frota está necessariamente em desequilíbrio sempre que a transição tiver por objetivo proceder à adaptação das possibilidades de pesca ao objetivo de MSY, tal como definido na PCP. Os Estados-Membros devem explicar este tipo de situações nos seus relatórios anuais.

6. PLANO DE AÇÃO

No respeitante aos segmentos de frota que apresentem desequilíbrios manifestos e comprovados, o Estado-Membro em causa deve preparar e incluir, no relatório sobre o equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca, um plano de ação que defina os objetivos e os instrumentos de ajustamento que permitem alcançar o equilíbrio,

assim como um calendário claro para a execução desse plano. O plano deverá especificar as causas do desequilíbrio e, em particular, se o desequilíbrio tem causas biológicas, económicas ou técnicas, conforme calculadas no ponto 7.

7. INDICADORES

7.1 Indicadores biológicos

São utilizados dois indicadores a fim de determinar se os navios dependem de unidades populacionais sobre-exploradas ou se as suas atividades causam um alto risco biológico para uma unidade populacional depauperada. A descrição dos indicadores e dos métodos de cálculo consta do ponto 10.

O indicador de capturas sustentáveis permite calcular em que medida um segmento da frota depende de unidades populacionais sobre-exploradas. Neste caso a «sobre-exploração» é avaliada em relação aos valores de F_{msy} ao longo do tempo e a dependência é calculada em termos económicos, sendo F_{msy} definido como um intervalo; sempre que for excedido o limite superior do intervalo, considera-se que existe uma situação de «sobre-exploração».

Limiar: Os valores do indicador superiores a 1 indicam que, em média, um segmento da frota está dependente, para as suas receitas, de possibilidades de pesca estruturalmente fixadas acima dos níveis correspondentes aos níveis de MSY. Se se verificar durante três anos consecutivos, tal facto pode ser um sinal de desequilíbrio. Os períodos mais curtos devem ser tomados em consideração no caso das pequenas espécies pelágicas.

O indicador das unidades populacionais em risco permite calcular quantas unidades populacionais, que estão a ser afetadas pelas atividades do segmento da frota, são biologicamente vulneráveis. Trata-se, por outras palavras, das unidades populacionais que têm baixos níveis de abundância e estão em risco de não serem capazes de se reconstituir, mas que são importantes em termos de capturas do segmento da frota ou relativamente às quais o segmento da frota em causa é importante em termos de efeito global da pesca na unidade populacional. O facto de um segmento da frota afetar uma ou mais unidades populacionais que se encontram numa situação de alto risco biológico constitui um indício de um eventual desequilíbrio das capacidades.

Limiar: O facto de um segmento da frota obter mais de 10 % das suas capturas de uma unidade populacional em risco pode ser considerado uma indicação de desequilíbrio.

7.2 Indicadores económicos

São utilizados dois indicadores para avaliar se os segmentos da frota são sustentáveis do ponto de vista económico a longo prazo (permitindo investimentos de capital) e podem cobrir os custos a curto prazo. A base técnica para o cálculo destes indicadores consta do ponto 11.

O primeiro indicador (retorno do investimento) compara a rentabilidade do segmento da frota de pesca a longo prazo com outros investimentos possíveis. Se este valor for

inferior às taxas de juro de longo prazo e de baixo risco oferecidas por outras fontes, tal poderá ser uma indicação de que o segmento da frota está sobrecapitalizado.

Limiar: O facto de o retorno do investimento (Return on Investment – ROI)¹⁰ ser inferior a zero e inferior à melhor taxa de juro de longo prazo isenta de risco é um sinal de ineficiência económica a longo prazo, que poderá apontar para a existência de um desequilíbrio.

O segundo indicador corresponde ao rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio. Este indicador mede a capacidade económica de o segmento da frota continuar a pescar numa base diária, nomeadamente, se as receitas permitem pagar a tripulação e o combustível, assim como as despesas de funcionamento do navio. Se não for esse o caso, poderá existir um desequilíbrio.

Limiar: O facto de o rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio ser inferior a um é sinal de ineficiência económica a curto prazo, que poderá apontar para a existência de um desequilíbrio.

7.3 Indicadores de utilização dos navios

Estes indicadores descrevem quão intensivamente os navios num segmento da frota estão a ser utilizados. A descrição do cálculo destes indicadores consta do ponto 12.

O primeiro indicador descreve a percentagem de navios que não exercem qualquer atividade (ou seja, todos os que não pescaram durante o ano).

O segundo indicador diz respeito aos níveis de atividade média dos navios que pescaram pelo menos uma vez durante o ano, tendo em conta o carácter sazonal da pesca e outras restrições. Em circunstâncias normais, pode esperar-se que 10 % ou menos dos navios num segmento da frota estejam inativos, devido a grandes reparações, adaptações, conversões ou vendas e transferências pendentes.

Limiar: o facto de mais de 20 % do segmento da frota estar frequentemente inativo ou de o nível médio de atividade dos navios num segmento da frota ser frequentemente inferior a 70 % da atividade potencial viável de navios comparáveis poderá indicar uma ineficiência técnica, que poderá revelar a existência de um desequilíbrio, salvo se o facto puder ser explicado por outros motivos, como, por exemplo, acontecimentos climáticos ou provocadas pelo homem inesperados ou medidas de emergência, previstas na PCP.

8. MÉTODO DE TRABALHO E UTILIZAÇÃO DOS DADOS

A fim de evitar a duplicação de esforços e manter a coerência com outros dados económicos e biológicos, as avaliações previstas na presente comunicação devem ser calculadas com base nos dados recolhidos e estruturados no âmbito do quadro de recolha de dados em vigor. Obviamente, devem ser envidados todos os esforços para assegurar o

¹⁰ A experiência mostra que, frequentemente, os valores relativos aos ativos não estão disponíveis ou não são fiáveis. Nesses casos, o lucro líquido poderá substituir o ROI (ou ROFTA).

caráter exaustivo dos dados do quadro de recolha de dados, em conformidade com as obrigações que incumbem aos Estados-Membros por força da PCP.

Atendendo a que os vários segmentos da frota de pesca de cada Estado-Membro podem ter características muito diferentes, é essencial avaliar os indicadores separadamente, por segmento da frota.

Recomenda-se que os Estados-Membros calculem e analisem as séries cronológicas de, pelo menos, três anos ao estudar o equilíbrio, uma vez que os parâmetros biológicos e económicos variam ao longo do tempo.

É possível que alguns problemas de coerência persistam, em especial no respeitante aos dados e indicadores económicos. Se os segmentos da frota apresentarem um desempenho económico errático, espera-se dos Estados-Membros que verifiquem e, se for caso disso, indiquem se os rendimentos ou os custos foram afetados por choques súbitos, a curto prazo.

9. INFORMAÇÕES ADICIONAIS A INCLUIR NOS RELATÓRIOS NACIONAIS SOBRE A FROTA DE PESCA.

Os relatórios nacionais sobre a frota de pesca devem ainda conter as seguintes informações:

- a) Descrição dos segmentos das frotas de pesca em relação às pescarias: evolução no último ano, nomeadamente nas pescarias a que são aplicáveis planos de gestão plurianuais ou planos de recuperação;
- b) Impacto nas capacidades de pesca dos regimes de redução do esforço de pesca adotados ao abrigo de planos de gestão plurianuais ou planos de recuperação ou, se for caso disso, ao abrigo de regimes nacionais;
- c) Informações sobre a observância do regime de entradas/saídas;
- d) Relatório de síntese sobre os pontos fracos e fortes do regime de gestão da frota e plano relativo às melhorias e informações sobre o nível geral de observância dos instrumentos da política em matéria de frota;
- e) Quaisquer informações sobre as alterações dos processos administrativos em matéria de gestão da frota.

Estes aspetos poderão ser analisados por referência a outros documentos, desde que os mesmos estejam publicamente acessíveis.

- f) No respeitante aos segmentos de frota relativamente aos quais foi demonstrada a existência de um desequilíbrio, deve ser incluído um plano de ação que defina os objetivos de ajustamento e os instrumentos que permitem atingir o equilíbrio, com um calendário claro de execução do plano.

10. INDICADORES DA SUSTENTABILIDADE BIOLÓGICA

10.1 Indicador de capturas sustentáveis

Este indicador reflete a medida em que um segmento da frota está dependente de unidades populacionais sobre-exploradas. Neste caso, por «sobre-explorada», entende-se que uma dada unidade populacional está a ser pescada acima de F_{msy} , correspondendo a taxa de mortalidade por pesca ao rendimento máximo sustentável.

As exigências a nível de dados são: avaliações biológicas completas das unidades populacionais que são objeto de pesca, isto é, nos casos em que tenha sido determinada a mortalidade por pesca atual; estimativas de F_{msy} , ou dados aproximativos existentes relativos a este valor (F_{max} ou $F_{0.1}$) e valor das capturas de cada unidade populacional pescada.

Caso um segmento da frota pesque uma única unidade populacional, o indicador é calculado simplesmente como:

$$\frac{F}{F_{msy}}$$

em que F é o valor mais recente de mortalidade por pesca disponível com base nas avaliações científicas (por exemplo, parecer do CIEM e do CCTEP). Este parâmetro é muito semelhante ao indicador anterior F/F_t , sendo a diferença o facto de F_{msy} ser agora utilizado como objetivo padrão em toda a política comum das pescas.

O indicador foi alargado a fim de abranger as frotas ativas nas diferentes pescarias (durante o ano) e situações em que existem pescarias mistas. Quando um segmento da frota pesca um certo número de espécies (n), o indicador é uma média do indicador acima para cada unidade populacional (i), ponderada pelo valor dos desembarques V_i dessa unidade populacional (¹¹). Por conseguinte, o indicador é:

$$\frac{\sum_{t=1}^{t=n} V_t \frac{F_t}{F_{msy_t}}}{\sum_{t=1}^{t=n} \sum V_t}$$

Este indicador opera do mesmo modo, independentemente de o segmento da frota realizar capturas provenientes de várias unidades populacionais numa mesma operação de pesca ou de essas capturas serem realizadas sequentemente, em diferentes pescarias dirigidas, durante uma campanha de pesca.

Atendendo a que o cálculo deste indicador exige uma certa preparação e cálculos de bases de dados, a Comissão está a tomar medidas para que estes valores sejam comunicados aos Estados-Membros, com base nos dados do quadro de recolha de dados e nas avaliações do CIEM e do CCTEP.

¹¹ Quando não estão disponíveis valores, podem ser utilizados volumes, mas os Estados-Membros devem indicar se as espécies são de alto ou de baixo valor.

O cálculo do indicador depende da existência de pareceres científicos quantificados para as unidades populacionais em causa¹².

Não se recomenda calcular indicadores biológicos com base nos índices de capturas por unidade de esforço (cpue) ou nos índices de biomassa, uma vez que, na maior parte dos casos, estes não trazem informações.

10.2 Indicador das unidades populacionais em risco

O indicador das unidades populacionais em risco, descrito no ponto 7.1, não identifica os casos em que unidades populacionais são exploradas em altos níveis de risco biológico.

A fim de ter um indicador complementar para identificar essas situações, os Estados-Membros são convidados a contar o número de unidades populacionais atualmente avaliadas como estando em situação de alto risco biológico, exploradas pela frota em questão. Neste contexto, por «exploradas por» entende-se o facto de a(s) unidade(s) populacional(ais) de alto risco representarem, cada uma, mais de 10 % das capturas da frota ou de a frota ser responsável por mais de 10 % das capturas da unidade populacional.

Para este cálculo, entende-se por unidade populacional numa situação de alto risco biológico uma unidade populacional que:

- a) Seja avaliada como estando abaixo do nível biológico B_{lim} ; ou,
- b) Seja objeto de um parecer no sentido de encerrar a pesca, proibir a pesca dirigida, reduzir a pesca para o nível mais baixo possível ou de outro parecer semelhante proveniente de um órgão consultivo internacional, mesmo se tal parecer tiver sido emitido com base em dados limitados; ou,
- c) Seja objeto de uma regulamentação sobre possibilidades de pesca que estabeleça que o peixe deve ser devolvido ao mar indemne ou que os desembarques são proibidos; ou
- d) Conste da «lista vermelha» da IUCN ou da lista da CITES.
- e)

Tal pode ser expresso, para cada segmento de frota que capture n unidades populacionais de peixes, como:

$$\sum_{i=1}^{i=n} (1 \text{ if } (C_i > 0.1C_t) \text{ or } (C_i > 0.1T_i); \text{ otherwise } 0)$$

em que:

C_i = capturas, C_t = capturas totais de todas as unidades populacionais capturadas pelo segmento da frota, T_i = capturas totais da unidade populacional i realizadas por todos os segmentos, para n unidades populacionais que se encontram em qualquer uma das categorias a) a c) *supra*.

¹² Nos casos em que mais de 60 % do valor das capturas são constituídos por unidades populacionais para as quais não existem valores F e F_{msy} , considera-se que o indicador não está disponível.

11. INDICADORES ECONÓMICOS

Os indicadores económicos podem revelar em que medida uma frota está economicamente sobre ou subcapitalizada, tanto a curto como a longo prazo.

Devem ser calculados dois indicadores: O retorno do investimento comparado com as retorno potencial que seria obtido se os ativos fossem investidos noutras atividades (viabilidade a longo prazo) e o rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio (viabilidade a curto prazo).

Ambos os indicadores requerem, para efeitos de comparação, a utilização da taxa de juro aplicável em cada Estado-Membro para um investimento de baixo risco e de longo prazo. A Comissão propõe a utilização das taxas de juro de longo prazo harmonizadas para a avaliação da convergência, calculadas pelo Banco Central Europeu, disponíveis em <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

A fim de ter em conta a grande variabilidade das taxas de juro, verificada nos últimos anos na maior parte dos Estados-Membros devido à crise económica, a Comissão propõe que se use a taxa de juro média aritmética dos cinco anos anteriores. Por conseguinte, para efeitos de avaliação do saldo em 2013, a taxa de juro a utilizar será a correspondente ao período 2008-2012.

Em 2013, a Comissão solicitou ao CCTEP que disponibilizasse estes parâmetros aos Estados-Membros com base em informações do quadro de recolha de dados.

No respeitante aos outros indicadores, estes parâmetros devem ser calculados por segmento da frota.

11.1 Retorno do investimento (ROI)/melhor alternativa

O retorno do investimento (ROI) de uma frota é o lucro líquido (lucros após depreciação do capital fixo) da frota dividido pelo valor total dos ativos da frota. O valor comercial dos direitos de pesca detidos não está incluído. Os dados para o cálculo do ROI deveriam todos estar disponíveis no âmbito do quadro de recolha de dados. Os dados relativos aos apoios diretos ao rendimento devem ser excluídos do cálculo. Contudo, convida-se os Estados-Membros a fornecer um quadro que indique os subsídios concedidos a cada segmento de frota desde 2008.

O método de cálculo proposto é o seguinte:

$$ROI = \text{Lucro líquido} / \text{valor dos ativos}$$

em que:

$$\text{Lucro líquido} = (\text{receitas provenientes dos desembarques} + \text{outras receitas}) - (\text{custos de tripulação} + \text{mão de obra não remunerada} + \text{custos energéticos} + \text{custos de reparação e manutenção} + \text{outros custos variáveis} + \text{custos não variáveis} + \text{depreciação})$$

e em que:

Valor dos ativos = valor de substituição do navio + valor estimado dos direitos de pesca

Idealmente, o valor dos ativos deve ser composto pelos ativos fixos tangíveis (navio, artes e equipamentos eletrónicos, etc.) e os ativos intangíveis (valor estimado dos direitos de pesca, tais como quotas, licenças, etc.). No cálculo do valor dos ativos da frota, os Estados-Membros são convidados a ponderar a utilização do método do inventário permanente (MIP) e a ter em conta o recente parecer do grupo de trabalho PGECON¹³ sobre as melhores práticas para calcular os valores de substituição da frota pós-depreciação.

Nos casos em que não estejam disponíveis dados sobre os ativos intangíveis, deve ser calculada a rendibilidade dos ativos fixos tangíveis (*Return on Fixed Tangible Assets – ROFTA*), recorrendo exatamente ao mesmo método de cálculo, mas sem incluir um valor estimado dos direitos de pesca.

O ROI (ou ROFTA) calculado representa a rendibilidade por unidade (em percentagem) do capital investido no setor das pescas.

O ROI (ou ROFTA) seria, em seguida, comparado com a taxa de juro de um investimento de baixo risco e de longo prazo, calculada como proposto acima. Esta taxa de juro representa a rendibilidade que teria sido obtida com o mesmo capital se este tivesse sido investido na melhor alternativa disponível (geralmente, obrigações do Tesouro de longo prazo).

A fórmula daí resultante para o indicador seria *ROI – taxa de juro de baixo risco e de longo prazo*.

Se o valor dos ativos não estiver disponível, inclusive relativamente a certos anos, ou, por qualquer motivo, não for fiável, os Estados-Membros podem utilizar o lucro líquido em percentagem para fins da comparação *supra*. De qualquer modo, os Estados-Membros devem mencionar o indicador que utilizaram, assim como o período e o segmento da frota.

11.2 Aplicação e interpretação

A obtenção de valores do ROI positivos e superiores à taxa de juro de longo prazo e de baixo risco resultaria num indicador positivo que sugeriria que estariam a ser gerados lucros extraordinários, um sinal de subcapitalização económica. A obtenção de valores do ROI positivos, mas inferiores à taxa de juro de longo prazo e de baixo risco, resultaria num indicador negativo que sugeriria que, a longo prazo, seria mais vantajoso investir noutras atividades, sinal de que a frota está provavelmente sobrecapitalizada e, por

¹³ Grupo de Planeamento de Questões Económicas (PGECON), 16 – 19 de abril de 2012, Salerno (Itália)

consequente, é ineficiente numa perspetiva económica. Os ROI negativos podem, em si, ser uma indicação da existência de sobrecapitalização económica.

Exemplo de cálculo (com base numa taxa de juro de longo prazo e de baixo risco de 5 %)

Valores relativos a um ano civil (milhares de EUR)	Segmento da frota 1	Segmento da frota 2	Segmento da frota 3
Receitas provenientes dos desembarques + outras receitas	1500	700	1000
Custos de tripulação + custos de mão de obra não remunerada + custos de combustível + custos de reparação e manutenção + outros custos variáveis + outros custos não variáveis	800	481	850
Custos de capital (depreciação + pagamentos de juros)	400	200	200
Lucro líquido	300	39	-50
Valor dos ativos da frota (valor de substituição do navio + valor estimado dos direitos de pesca)	2000	1500	1500
ROI = Lucro líquido/valor dos ativos	15 %	2,6 %	-2,5 %
ROI — taxa de juro de longo prazo isenta de risco	+10 %	-2,4 %	-7,5 %

11.3 Rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio

Por receitas no ponto de equilíbrio (*break even revenue* – BER), entende-se as receitas necessárias para cobrir os custos fixos e variáveis sem que se verifiquem perdas nem lucros. Entende-se por receitas correntes (*current revenue* – CR), o rendimento total de exploração do segmento da frota, que consiste em receitas provenientes dos desembarques e outras receitas não ligadas à pesca. Todos os dados para este cálculo devem estar disponíveis no âmbito dos programas nacionais dos Estados-Membros para o quadro de recolha de dados, com exceção dos custos de oportunidade. Os dados relativos aos apoios diretos ao rendimento devem ser excluídos do cálculo. Porém, se

estiverem disponíveis, os dados sobre as receitas e despesas provenientes da locação de direitos de pesca devem ser incluídos no cálculo. Há que mencionar a inclusão desses dados.

A fórmula para calcular o BER é a seguinte:

$$BER = (\text{custos fixos}) / (1 - [\text{custos variáveis} / \text{receitas correntes}])$$

em que:

$$\text{Custos variáveis} =$$

$$\text{custos de tripulação} + \text{mão de obra não remunerada} + \text{custos energéticos} + \text{custos de reparação e manutenção} + \text{outros custos variáveis}$$

e em que:

$$\text{Custos fixos} = \text{custos não variáveis} + \text{depreciação}$$

E receitas correntes = receitas provenientes dos desembarques + outras receitas

O rácio é calculado dividindo as receitas correntes pelo BER, isto é:

$$\text{Rácio} = \text{receitas correntes (CR)} / \text{BER}$$

O cálculo do rácio como indicado *supra* confere uma perspetiva da viabilidade financeira a curto prazo. Se os dados o permitirem, os Estados-Membros podem também optar por fornecer uma análise da viabilidade económica a longo prazo do CR/BER. Para esse efeito, será necessário adicionar os custos de oportunidade aos custos fixos:

$$\text{Custos fixos} = \text{custos não variáveis} + \text{depreciação} + \text{custo de oportunidade do capital}$$

$$\text{Custo de oportunidade do capital} = \text{valor dos ativos} * \text{taxa de juro de longo prazo e de baixo risco.}$$

Os Estados-Membros terão de indicar que conceito de CR/BER estão a utilizar.

11.4 Aplicação e interpretação

O rácio entre as receitas correntes e as receitas no ponto de equilíbrio de uma frota mostra em que medida as receitas correntes de uma frota estão próximas das receitas necessárias para que a frota se encontre numa situação de equilíbrio a curto prazo. Um rácio superior a 1 significa que são geradas receitas suficientes para cobrir os custos variáveis, fixos e de capital, indicando que o segmento é rentável e que existe uma potencial subcapitalização. Inversamente, um rácio inferior a 1 significa que não são geradas receitas suficientes para cobrir os custos variáveis, fixos e de capital, indicando que o segmento não é rentável e que existe uma potencial sobrecapitalização. Um resultado CR/BER negativo significa que os custos variáveis, por si só, excedem as

receitas correntes, indicando que, quanto mais receitas forem geradas, maior serão as perdas.

Se forem omitidos os parâmetros relativos à depreciação e ao custo de oportunidade do capital, o rácio apenas dará uma indicação das receitas necessárias para cobrir os custos operacionais a curto prazo, sem ter em conta os lucros extraordinários. A inclusão destes conceitos conferirá uma visão de longo prazo às expectativas de viabilidade futura da frota, mas sobrepõem-se, em certa medida, com a utilização do ROI (ou ROFTA) a título de indicador de longo prazo.

Exemplo de cálculo: Rácio entre as receitas correntes e receitas no ponto de equilíbrio (CR/BER)

	Valores relativos a um ano civil (milhares de EUR) Utilizar valores totais para o segmento	Segmento da frota 1	Segmento da frota 2
1	Receitas correntes (CR) = receitas provenientes dos desembarques + outras receitas	113 000	115 000
2	Custos fixos = custos não variáveis + depreciação + custo de oportunidade do capital	24 000	28 000
3	Custos variáveis = custos de tripulação + custos de mão de obra não remunerada + custos energéticos + custos de reparação e manutenção + outros custos variáveis	90 000	85 000
4	$BER = 2 / (1 - [3 / 1])$	117 913	107 333
5	$CR / BER = 1 / 4$	0,96	1,07

12. INDICADORES DE UTILIZAÇÃO DOS NAVIOS

12.1 Indicador da frota inativa

Os navios inativos constituem uma capacidade não utilizada e, a esse título, reduzem a eficiência técnica global e a taxa de utilização da capacidade da frota. O indicador é calculado com base nas classes de comprimento dos segmentos da frota constantes do quadro de recolha de dados e não com base nos segmentos de navios, uma vez que não estão disponíveis informações sobre as artes da pesca e a pesca dirigida. Deve ser fornecido um quadro que indique a proporção de navios inativos na totalidade da frota em termos de número de navios, GT e kW.

12.2 Indicador de utilização do navio

O indicador das receitas no ponto de equilíbrio é a média, para cada segmento da frota, do rácio entre o esforço efetivamente exercido e o esforço máximo que poderia ser exercido pela frota. Este indicador baseia-se em dados supostamente fiáveis e permite avaliar, através de um cálculo rápido, a utilização da frota nas circunstâncias em que são exercidas as atividades de pesca. Existem duas versões deste indicador, uma baseada nos níveis de atividade observados e a outra nos níveis máximos teóricos de atividade. Os

Estados-Membros devem decidir qual é o indicador mais adequado e comunicar apenas esse indicador à Comissão.

O indicador baseado nos níveis de atividade observados é calculado do seguinte modo:

O rácio entre o esforço médio por navio num segmento da frota e o esforço máximo efetivamente exercido por um dado navio no segmento (em kW-dias ou GT-dias) no ano de referência.

Este indicador também pode ser calculado em termos de dias de pesca, do seguinte modo:

O rácio entre a média de dias no mar por navio e o número máximo de dias no mar observado num determinado segmento da frota.

A outra versão do indicador técnico é aplicável nos casos em que o número máximo de dias no mar observado num dado segmento da frota em cada ano de referência pode ter sido limitado por fatores externos. Motivos de ordem económica (crise dos combustíveis), ambientais (circunstâncias meteorológicas excecionais) e sociais (descanso aos fins de semana) podem afetar o número máximo de dias no mar observados por navio relativamente a alguns anos, pelo que este número pode não refletir a verdadeira capacidade técnica da frota.

Nesses casos, os Estados-Membros podem também calcular o rácio com base no número máximo teórico de dias no mar. Para este cálculo, o «esforço máximo observado efetivamente exercido por um navio no segmento» dos cálculos anteriores é substituído pelo número máximo teórico de dias de pesca no mar que teriam sido registados se não existissem limitações externas (por exemplo, se não fosse aplicado nenhum regime de gestão do esforço de pesca). Este valor deve ser igual a 220 dias a título de valor por defeito se não existirem dados, mas, caso contrário, deve ser estimado em função das condições naturais, técnicas e sociais). Os Estados-Membros devem determinar este valor com base numa avaliação pericial e nas informações disponíveis.

O indicador escolhido deve ser apresentado e avaliado relativamente a um período de vários anos, a fim de demonstrar se os rácios são estáveis ao longo do tempo.

O cálculo pode ser feito quer em kW-dias quer em GT-dias, conforme o que for mais adequado para a frota analisada; no caso das artes rebocadas, por exemplo, será preferível calcular os kW-dias, uma vez que os navios equipados com motores mais potentes tendem a capturar mais do que os que têm motores menos potentes, devendo o cálculo ser feito com base em GT-dias no caso das artes passivas,

12.3 Aplicação e interpretação

Os dados (dias no mar por navio, GT e kW) estão disponíveis a nível dos Estados-Membros no âmbito da recolha de dados, em conformidade com os requisitos do regulamento-quadro de recolha de dados e do quadro de recolha de dados. O número máximo de dias no mar é um cálculo adicional que não está previsto na versão básica

atual do quadro de recolha de dados, mas será lançado, todos os anos, um convite à apresentação de dados no respeitante a este parâmetro.

Todos os navios ativos da frota devem ser tidos em conta no cálculo deste indicador. Por navio ativo entende-se um navio que foi autorizado a pescar em dada altura durante o ano de referência e que tenha registado pelo menos um dia no mar durante o ano de referência. Os navios inativos são navios que podem ou não ter sido licenciados para a pesca no ano de referência, mas que não têm qualquer registo de tempo no mar ou de desembarques durante o ano de referência.

Estes indicadores mostram até que ponto a capacidade da frota pode ser reduzida sem reduzir a produção global da frota (desembarques). Este indicador técnico pode, por conseguinte, ser considerado o indicador de base para cada segmento da frota.

A margem entre o valor calculado e 1 assinala a subutilização técnica dos navios. No respeitante ao «sistema de semáforo», um indicador superior a 0,9 (ou seja, que indique que a atividade média é superior a 90 % da atividade máxima) só será observado nos segmentos da frota com uma atividade em grande parte homogénea, correspondendo, na prática, a uma «luz verde». Os valores (em função da homogeneidade da frota) inferiores a 0,7 poderão ser considerados como uma indicação de subutilização importante, que poderá apontar para uma sobrecapacidade técnica («luz vermelha»).

Se, em vez do número máximo de dias observados, for utilizado um número máximo teórico de dias, poderão surgir diferenças significativas entre os valores do indicador técnico calculado, pelo que será necessário explicar as implicações daí decorrentes.

Exemplo de cálculo: Rácio entre o esforço efetivo desenvolvido por cada navio e o esforço máximo (observado e teórico) de um grupo de três navios.

Navio	Capacidade ¹⁾	Esforço atual ²⁾		Esforço máximo (com base no máx. observado) ³⁾		Esforço máximo teórico ⁴⁾		Indicador técnico (obs.) ⁵⁾	Indicador técnico (teor.) ⁶⁾
	kW	dias	kW dias	dias	kW dias	dias	kW dias		
Recipiente 1	100	80	8 000	150	15 000	220	22 000	0,53	0,36
Navio 2	200	110	22 000	150	30 000	220	44 000	0,73	0,50
Navio 3	400	150	60 000	150	60 000	220	88 000	1,00	0,68
			Total 90 000		Total 105 000		Total 154 000	Média 0,86	Média 0,58

1) A capacidade deve ser indicada em kW relativamente a todos os segmentos; sempre que possível, e em especial no caso dos segmentos que operam com artes passivas, recomenda-se também a utilização de GT.

2) Esta coluna apresenta a atividade de cada navio e dados sobre o esforço.

3) Esta coluna contém a utilização máxima **observada** (150 dias) relativamente a cada navio da frota.

4) Esta coluna contém a utilização máxima **teórica** (220 dias) relativa a cada navio da frota.

- 5) Esta coluna apresenta o indicador técnico calculado com base na taxa máxima de utilização observada (kW/dias na coluna 2, divididos por kW/dias na coluna 3, e, em seguida, média para o segmento)
- 6) Esta coluna apresenta o indicador técnico calculado com base na taxa máxima de utilização teórica (kW/dias na coluna 2, divididos por kW/dias na coluna 4, e, em seguida, média para o segmento)

Cabe a cada Estado-Membro decidir quais indicadores técnicos pretende apresentar, como descrito no ponto 7.3. A escolha deve ser fundamentada.