



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Projeto de Parecer XX: Modernização e melhoramento dos navios de pesca e enquadramento comunitário da capacidade de pesca/potência

Introdução

A frota de pesca comunitária é constituída por uma grande variedade de navios, em termos de dimensões, finalidade e antiguidade, ora, essas características têm um impacto nas condições de trabalho e na segurança da tripulação, bem como no ambiente. Sendo a idade média dos navios da frota comunitária de 25 anos, é, na opinião dos Membros do CC SUL, necessária uma modernização que melhore as condições de trabalho, sendo esta também uma vontade comunitária constante da Política Comum das Pescas: "A PCP deverá contribuir para a melhoria da segurança e das condições de trabalho dos profissionais da pesca." Contudo, esse melhoramento depara-se com inúmeras restrições regulamentares e, em específico, com a limitação da capacidade de pesca e da potência.

A Política Comum da Pesca (PCP) define a "capacidade de pesca" de um navio da seguinte forma: A expressão "capacidade de pesca" designa a arqueação de um navio expressa em tonelagem bruta (GT, *Gross Tonnage*) e a sua potência expressa em quilowatts (kW), como definido nos Artigos 4 e 5 do Regulamento do Conselho (CEE) n° 2930/86. Arqueação e potência são limitadas de modo a preservar os recursos haliêuticos e satisfazer os pedidos da PCP. A PCP indica, deste modo, que "Os Estados Membros deverão tomar medidas específicas destinadas a adaptar o número de navios de pesca da União aos recursos disponíveis, com base nas suas avaliações do equilíbrio entre a capacidade de pesca das suas frotas e as possibilidades de pesca de que dispõem."

1. Impacto do enquadramento da arqueação e da potência nas condições de trabalho e na segurança

O cálculo da arqueação bruta de um navio leva em consideração todos os volumes fechados do navio em metros cúbicos (espaços de armazenagem das capturas, camarotes da tripulação, etc. incluídos). A noção de volumes fechados abrange também os espaços cobertos ou semifechados, segundo os critérios da Convenção de Londres. Esta noção de volume fechado no sentido da arqueação não tem, assim, qualquer relação com o carácter estanque ou não (convés duplo, cobertura de abrigos, cofres, etc.). Consoante o comprimento dos navios e das nacionalidades, o cálculo da arqueação





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

pode ser simplificado através de uma fórmula que inclui o comprimento, a largura e o pontal do navio.

Com a evolução das técnicas de pesca e a pretensão (ou não) dos armamentos de levarem novos equipamentos (equipamentos de pesca, eletrónicos, etc.) a fim de melhorarem a sua eficácia e o rendimento em pesca, a prioridade, para os donos de um navio consiste, maioritariamente, em maximizar a capacidade dedicada à pesca sem exceder os *plafonds* em termos de tonelagem bruta e de potência. A limitação da tonelagem bruta pode, por conseguinte, ter um impacto negativo na segurança do navio, a sua navegação e o conforto da tripulação, podendo penalizar as iniciativas que visam responder à necessidade crescente de conforto dos espaços de vida dos pescadores e melhorar a segurança relacionada com a sensibilização dos armamentos, sendo estes incentivados a melhorar a ergonomia dos postos de trabalho para reduzir os riscos de acidente.

Os metros cúbicos adicionados envolvidos entram, assim, em concorrência com o volume dos porões de peixe, da sala das máquinas ou dos tanques de combustível.

A modernização dos navios - que pode revelar-se benéfica para a tripulação e que nem sempre atende a novas normas mas sim a compromissos dos armamentos de irem para além daquilo que é obrigatório, nomeadamente com a redução das vibrações, das emissões poluentes com a escolha de novos combustíveis, da poluição sonora, um ganho de espaço a bordo e um reforço da segurança - pode, deste modo, ser travada com a limitação da tonelagem bruta.

De facto, os enquadramentos através da capacidade, quer pela arqueação, quer pela potência do motor (expressa em kW) não são, para todas as frotas de pesca, os parâmetros adequados para expressar e medir a pressão de pesca, contudo, a potência está fortemente correlacionada com a segurança do navio de pesca, especialmente em caso de mau tempo. Deste modo, reduzir em 30% a potência dos motores aquando da renovação dos mesmos está em contradição com os objetivos de melhoramento da segurança da PCP.

2. Conforto a bordo dos navios de pesca

A necessidade de melhorar o conforto a bordo dos navios (espaços comuns mais vastos, camarotes adaptados ao tamanho da tripulação, instalações sanitárias mais numerosas e de melhor qualidade) e a ergonomia dos equipamentos e dos espaços de trabalho é uma exigência desde há muito apresentada pelos sindicatos, tendo sido reforçada pela adoção da Convenção n° 188 da OIT sobre o trabalho na pesca e sendo também identificada como um dos requisitos necessários para atrair jovens em maior número nesse setor, especialmente nos navios de pesca em águas longínquas. Esses





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

melhoramentos também iriam permitir melhorar as condições de acesso ao setor para as mulheres, melhorando, assim, a paridade no setor.

Os *plafonds* atuais deixam pouca flexibilidade à melhoria dos espaços de alojamento.

3. Obrigação de desembarque e condições de trabalho a bordo

Outro fator que influencia a possibilidade de modernizar os navios é a implementação da obrigação de desembarque. A obrigação de desembarque implica que já não seja possível devolver ao mar as capturas indesejáveis, ou para o qual a cota é atingida.: isso significa que a bordo do navio tem de haver espaço para armazenar e (possivelmente) processar o peixe indesejável.

Para além disso, para as tripulações que realizam viagens com duração superior a um dia, o navio terá de efetuar mais viagens entre as zonas de pesca e os portos de descarga e de volta às zonas de pesca, consumindo mais combustível e provavelmente necessitando de depósitos de combustível maiores para evitar o reabastecimento sempre que os navios procedam à descarga.

É certo que tudo tem de ser efetuado respeitando os limites impostos pelas regulamentações atuais, o que, conseqüentemente, deixa ainda menos margem para a modernização do navio em benefício da tripulação.

A obrigação de desembarque também tem efeito sobre as horas de trabalho e os rendimentos dos pescadores.

4. Fatores internacionais

Estão em curso negociações na OMC com o objetivo de alcançar um acordo internacional sobre a utilização dos subsídios para a pesca. As negociações relativas ao ODS 14.6, deverão estar concluídas até ao fim do ano. O objetivo estabelece que os membros:

"até 2020, procedam à eliminação de determinadas formas de subsídios para a pesca que contribuem para a sobrecapacidade e a sobrepesca, e à eliminação dos subsídios que contribuem para a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), e se abstenham de introduzir novos subsídios deste tipo, reconhecendo que o tratamento especial e diferenciado (TSD) adequado e eficaz para os países em desenvolvimento e os países menos avançados deveria fazer parte integrante das negociações da OMC sobre os subsídios para a pesca."

Ao aderir totalmente à ideia de eliminar as pescas "INN", em todo o mundo, a referência às noções de "sobrecapacidade" e "sobrepesca" exige uma abordagem muito mais





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

circunstanciada no terreno, no que diz respeito às realidades dos recursos e à respetiva evolução zona por zona e aos meios implementados Estado por Estado para os explorar.

Os membros do CC Sul pretendem chamar a atenção da Comissão sobre estes temas para evitar o risco maior de ver a modernização necessária dos navios, através da modificação dos cálculos da arqueação, ser requalificada como "subsídio para a pesca", que seria por isso interdita tendo em conta o espetro atual relativo à definição de subsídios.

5. Perspetivas ambientais:

Para além dos aspetos relacionados com o conforto e a segurança, o enquadramento da frota de pesca europeia através de uma limitação das capacidades, que tem como objetivo, regular o esforço de pesca, não inclui determinadas regulamentações futuras que poderão ter impactos importantes nessas capacidades dos navios (zona de limitações das emissões NECA ou SECA, filtros de partículas, etc.) e não antecipa a implementação de novas tecnologias (necessidade de volumes adicionais para armazenar GNL, hidrogénio, etc.) a bordo dos navios que possibilitariam uma adaptação - como acontece atualmente com os navios comerciais - a certos compromissos internacionais destinados a descarbonizar as atividades.

Conclusões

Pelos motivos anteriormente expostos, aumentar o *plafond* estabelecido para a tonelagem bruta e a potência, adotar novos métodos de cálculo ou abandonar qualquer mecanismo preciso de enquadramento apenas existente na UE (partindo do princípio que a existência de verdadeiros TACs na sequência da OD impede a aplicação do esforço de pesca) permitiria ganhar em flexibilidade para melhorar, exclusivamente, as condições de vida e de trabalho a bordo, preservando ainda a sustentabilidade dos recursos, baseando-se na ideia de que seria mais adequado identificar um volume definido de maneira diferente e que restringiria mais exatamente a "verdadeira" capacidade de pesca.

No entanto, mesmo com as regras atuais, os donos dos navios devem esforçar-se por modernizar a sua ferramenta de produção para melhorar as condições de trabalho das suas tripulações. Essas melhorias são possíveis num grande número de navios, especialmente nos mais antigos, cumprindo, simultaneamente os *plafonds* de capacidades vigentes.

A saúde, a segurança a bordo, bem como a transição energética no setor da pesca também estão aqui em jogo.

