



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

Parecer 136: Balanço, um ano após a aplicação da obrigação de desembarque (OD).

Este parecer do CC-Sul é uma resposta à consulta da Comissão Europeia (missiva ref. Ares (2019) 7821069) e assenta em situações-tipo que ocorreram em 2019 a fim de dar conta dos progressos eventualmente realizados, e demonstrar as dificuldades verificadas aquando da aplicação plena e total da obrigação de desembarque. Neste parecer, o CC-Sul propõe igualmente pistas de soluções a explorar para melhorar a aplicação desta medida.

As ONG ambientalistas do CC-Sul recordam que é necessário alterar o *status quo* a fim de combater os impactos ambientais negativos de uma mortalidade por pesca indesejável e inútil. Desde a introdução da obrigação de desembarque, poucas medidas para evitar capturas acessórias ou melhorar a seletividade foram implementadas ou incentivadas. A simples adoção de isenções suplementares da obrigação de desembarque, além disso, sem medidas de controle adequadas comprometerá a realização dos objetivos da Política Comum das Pescas (PCP) e o bom estado ambiental. Estas alterações devem começar, de acordo com as ONG ambientalistas do CC-Sul, por uma documentação completa para melhorar o aconselhamento científico e um plano de ações de redução das capturas indesejáveis claro e exequível.

1. Caso de estudo

Como base dos seus argumentos, os membros do CC-Sul identificaram dois exemplos: a campanha da sarda em Espanha e uma avaliação comparativa das consequências da variabilidade dos totais admissíveis de capturas (TAC) em França. De facto, estes exemplos deixam transparecer as dificuldades verificadas em 2019 no âmbito da aplicação da obrigação de desembarque.

a. A campanha da sarda nas zonas de pesca nacionais espanholas

A campanha de 2019 da sarda nas zonas de pesca nacionais espanholas (zonas 8 e 9), revela um problema de *choke*. Com efeito, determinados pequenos ofícios não viram apenas a pesca aberta durante uma ou duas semanas: as suas quotas eram tão baixas que não lhes era permitido pescar durante mais dias. Outros navios tiveram de limitar bastante as suas saídas para o mar para evitar esgotar a sua quota e para evitar que, por causa desta espécie, a sua atividade completa ficasse paralisada.

b. Variabilidade dos TAC e aplicação da OD em França

Ao passo que a melhoria da seletividade ou o reforço do controlo são principalmente destacados para contribuir para a aplicação da Obrigação de Desembarque, a estabilidade dos níveis de TAC pode desempenhar um papel igualmente importante.





6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

No caso das pescas de alto mar francesas, a maior parte das unidades populacionais (tamboris, areeiros...) são exploradas em função do seu rendimento máximo sustentável (RMS) e beneficiaram de uma relativa estabilidade dos níveis de TAC. Tal permitiu às Organizações de Produtores organizar a sua decisão de gestão tendo em conta a OD, tentando assim aproximar as capturas prováveis das quotas disponíveis. Quando os balanços das Observações em Mar estiverem disponíveis, é provável que demonstrem uma muito nítida diminuição, ou mesmo a ausência de rejeições de areeiros e raias, por exemplo.

Por outro lado, a volatilidade extrema dos níveis de TAC no que se refere à sarda ou ao carapau provoca regularmente arbitragens complicadas entre frotas e ofícios, recaindo a primeira prioridade na procura de um equilíbrio entre pesca direcionada e pesca acessória. No que se refere à França, 2019 terá claramente demonstrado que é impossível definir objetivos em matéria de estratégia ou de seletividade relacionados com a Isenção de Minimis de sarda, sendo as capturas anuais realizadas através de artes rebocadas de fundo bastante incertas, devido igualmente à variabilidade dos TAC. No entanto, deve salientar-se que a isenção de minimis em questão permitiu evitar um fenómeno de espécies estranguladas no nível francês para as pescarias cuja seletividade era difícil de melhorar e também permitiu que os navios fossem libertados da obrigação desembarque por razões de força maior, pondo em causa a própria segurança do navio e da tripulação.

2. Problemas revelados e soluções ineficazes

a. Projetos difíceis de levar a cabo e que permanecem em estado de projeto

A não adaptação das infraestruturas portuárias e, por conseguinte, a impossibilidade de tomar a cargo o conjunto dos peixes desembarcados é um dos principais problemas identificados pelos membros do CC-Sul. Embora tenham sido procuradas soluções, nomeadamente graças a projetos-pilotos, não foi realizado nada de concreto, e os projetos mantiveram-se no estado de projetos. Isto deve-se a uma falta de financiamento ou, antes, de disponibilidade dos fundos. A realidade é que os portos de pesca, especialmente os mais pequenos, não têm a possibilidade de autofinanciar estas novas infraestruturas, não tendo de igual modo as administrações nacionais ou regionais das pescas assumido esses custos. Isto deve-se também ao facto de a utilização de fundos comunitários não ser racional e eficaz a todas os níveis, segundo os membros da CC-Sul. O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) não foi operacional: o seu baixo nível de utilização é a prova disso.

Este problema surge igualmente no caso da adaptação dos navios. Alguns projetos-pilotos que beneficiam de um financiamento do FEAMP foram desenvolvidos para realizar estudos visando uma maior seletividade dos engenhos de pesca, mas em numerosos casos, não deixaram de ser tal, apenas projetos-pilotos. Os projetos de melhoria da seletividade são, por outro lado, limitados. Há peixes chatos (Pleuronectiformes) que, devido às suas formas, necessitam de uma malhagem muito diferente das outras espécies semipelágicas ou pelágicas. Mas tal iria contra a rentabilidade das empresas. Pode-se igualmente citar a



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

mistura de espécies que, pelo contrário, são muito semelhantes (os bancos de sardinhas e de anchovas aquando de acontecimento ambientais pontuais em Portugal, designadamente). Aumentar o tamanho da malhagem não pode ser a única solução: quanto maior for a malhagem, maior será a possibilidade de pescar “água e não peixe”, o que teria um impacto muito significativo na rentabilidade do setor das pescas. Por conseguinte, numerosos projetos não serão, definitivamente, adotados pelos pescadores. A Comissão ao propor a O.D. deveria ter, obrigatoriamente, desenvolvido e apresentado ao setor artes e tecnologias que permitissem uma maior seleção, muito antes de obrigar os desembarques. Por fim, muitas isenções de *minimis* e de elevada sobrevivência foram concedidas para superar determinadas dificuldades, no entanto, é muito difícil realizar os estudos e os projetos científicos necessários para obtenção dessas isenções. As isenções foram atribuídas apenas às unidades populacionais para as quais foram efetuados estudos científicos, mas tal não significa que não haverá muitos outros estudos realizados e isenções em vigor.

b. Repartição das quotas

O caso da sarda em Espanha revela um problema de *choke*, mas também, e sobretudo, de repartição das quotas. Também se pode citar o espadarte em Portugal, cuja pesca é encerrada prematuramente por falta de quota. Esta falta de flexibilidade e de trocas deve-se, de acordo com os membros do CC-Sul, a um problema “cultural”. No que se refere a algumas espécies, no final de cada ano, alguns Estados-Membros apresentam excedentes, quotas não utilizadas, enquanto que, no que toca a essas mesmas espécies, outros Estados-Membros têm frotas paradas por falta de quotas de pesca.

A solução proposta do “pool” de quota aprovada pelo Conselho no acordo sobre os TAC não é suficiente porque as trocas apenas podem ser efetuadas durante os primeiros meses do ano.

c. Impactos sociais

Para o conjunto das frotas, a obrigação de desembarque tem custos e significa mais trabalho para as tripulações sem aumento dos rendimentos. Tal deve-se ao aumento do tempo de triagem, a fim de separar os desembarques “não comerciais” das capturas “de reduzido interesse comercial” ou das capturas “abaixo do tamanho mínimo legal”. Estas horas suplementares de manutenção e de armazenamento aumentam os riscos de acidentes a bordo. Além disso, a questão da segurança, com capturas indesejadas a bordo é extremamente complexa e demorada para as pescarias demersais, com a implementação do Regulamento (UE) 2019/472 que estabelece um plano plurianual para as unidades populacionais capturadas nas águas ocidentais e sua articulação com o regulamento (CE) 1224/2009, artigo 44 (ver parecer 134 do CC Sul).



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

d. Desconfiança do setor

Por fim, persiste um problema de fundo: a compatibilidade dos diferentes regulamentos, a sua compreensão e a sua ausência de coerência. Algumas normas da obrigação de desembarque contradizem as normas europeias ou nacionais que limitam as capturas (por dia, por semana, etc.) para determinadas espécies de interesse. Os pescadores não podem compreender que devem trazer para terra certas espécies, quando, em contrapartida, são obrigados a rejeitar outras, geralmente devido à abordagem de precaução, colocando seriamente em causa a viabilidade económica da embarcação. Estas incongruências foram evidências com a publicação do novo regulamento europeu sobre medidas técnicas (regulamento da UE 1241/2019), sendo determinadas espécies sujeitas a obrigações de desembarque, sem nenhuma exceção, mas também proibidas por esse novo regulamento. Os próprios inspetores das pescas não têm uma interpretação clara e consensual da forma como as normas deveriam ser aplicadas. Inspetores de dois Estados-Membros diferentes podem ter interpretações diferentes. Esta falta de clareza acentua a desconfiança da frota em relação aos dispositivos de controlo à distância, porque considera que o único objetivo das autoridades é aumentar o controlo, mas sem qualquer medida de flexibilidade para facilitar a aplicação da obrigação de desembarque. Finalmente, alguns profissionais questionam a utilidade de manter as capturas a bordo e de desembarque, que obviamente estão danificadas no momento da captura ou espécies que se degradam rapidamente, impróprias para o consumo, e que apresentam más qualidades organoléticas no momento do desembarque (cavala, carapau em particular).

3. Propostas de soluções

Perante os elementos suprarreferidos, os membros que representam o setor do CC-Sul propõem as seguintes recomendações, a fim de melhorar a obrigação de desembarque.

- a. Propor planos para apoiar o desenvolvimento da indústria de transformação, a investigação e o desenvolvimento de produtos inovadores a partir de espécies que não são absorvidas pelo mercado atualmente ou de muito baixo valor económico, bem como estímulos comerciais para a criação de uma rede de recolha do peixe em condições de rejeição, e a instauração de uma rede de infraestruturas com capacidade de armazenamento do peixe. Os projetos de investigação científica devem poder ser colocados em prática.
- b. Realizar, enfim, um verdadeiro trabalho de priorização dos objetivos políticos. A Obrigação de Desembarque nunca será mais do que um instrumento ao serviço do objetivo político RMS, e a situação das unidades populacionais sujeitas a TAC deve assim ser diferenciada em relação à OD, consoante disponham ou não de uma avaliação analítica. Tal também deve permitir coordenar as normas contraditórias entre as diferentes administrações e melhorar os conhecimentos a todos os níveis.



6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

- c. Limitar a aplicação da obrigação de desembarque apenas a determinadas unidades populacionais. Segundo os membros do setor do CC-Sul, a obrigação de desembarque não pode ser aplicada ao conjunto das unidades populacionais sujeitas a TAC. Deveriam ser retiradas da lista as unidades populacionais de quotas muito baixas e as espécies não comerciais.
- d. Permitir a abertura da rede “slipping” em determinados casos, pois ela já está autorizada para o cerco.

Em conclusão, a obrigação de desembarque está a ter impactos negativos económicos, sociais e ambientais segundo os membros do setor do CC-Sul. As soluções propostas até então não permitiram limitar os seus impactos negativos, em parte devido aos seus custos. Por conseguinte, seria judicioso, segundo eles, alterar esta norma a fim de a melhorar e de ter em conta a realidade do terreno.

Espera-se das instituições europeias que, finalmente, realizem um exercício de priorização política, e que se proporcionem, posteriormente, os meios necessários para colocar em prática todas as condições necessárias para uma exploração real das unidades populacionais europeias de RMS. Espera-se que este exercício permita dar mais significado às decisões europeias sobre gestão, o que apenas facilitará a sua subsequente implementação. Uma maior estabilidade dos níveis das possibilidades de pesca só poderá, aliás, contribuir para a mudança.