

*I SÉRIE*



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quinta-feira, 19 de dezembro de 2013

Número 246

## ÍNDICE

## SUPLEMENTO

### Ministério da Agricultura e do Mar

#### Portaria n.º 362-A/2013:

Aprova o Plano de Desenvolvimento para a Frota do Palangre, bem como o Regulamento do Regime de Apoio à Imobilização Definitiva de Embarcações Licenciadas para Palangre de Superfície com Quota de Espadarte no Atlântico a Norte de 5°N . . . . .

6850-(2)

**MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO MAR****Portaria n.º 362-A/2013****de 19 de dezembro**

A frota de pesca de palangre de superfície dirigida aos grandes migradores captura espécies sujeitas a um «Total Admissível de Capturas» (TAC) e a quotas definidas pela Comissão Internacional para a Conservação dos Atuns do Atlântico (ICCAT) ou pela Comissão Europeia.

O espadarte, que constitui uma das espécies comercialmente mais relevantes, está sujeito a quota definida pela ICCAT desde 1998, ano em que em Portugal foram licenciadas 24 embarcações, com uma quota total de 827 toneladas anuais, correspondente aproximadamente a 34 toneladas por embarcação/ano. Este valor permitia então que cada embarcação se mantivesse no limiar da sustentabilidade económica.

No ano de 2002, apesar da não renovação do primeiro acordo de pesca entre a União Europeia e Marrocos (1995-1999) e da decisão de afetar as embarcações que ali operavam a outras pescarias, foram atribuídas novas licenças para a pesca do espadarte, dando origem a uma frota com 52 embarcações licenciadas para a captura desta espécie. A quota nacional era nesse tempo de 1148 toneladas, pelo que o aumento do número de embarcações levou a que a quota por embarcação tenha baixado para aproximadamente 22 toneladas por ano. Portugal ficou, assim, com uma frota de pesca de palangre sobredimensionada para os recursos disponíveis (TAC/quota) e também economicamente insustentável, situação que se mantém até à atualidade.

Apesar de Portugal ter conseguido nos últimos três anos um aumento global das suas quotas de pesca, a quota do espadarte, em virtude do estado do *stock*, não sofreu alterações significativas. Os estudos científicos revelam a impossibilidade de, a curto ou médio prazo, poder haver um aumento significativo da quota definida pela ICCAT. Neste quadro, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), num diagnóstico sobre o sector da pesca com palangre de superfície dirigida aos grandes migradores, conclui que não é possível assegurar uma atividade rentável da pesca do espadarte para uma frota com a dimensão atual.

A situação destas embarcações agravou-se ainda significativamente, a ponto de comprometer a sustentabilidade económica e financeira do sector, aquando da decisão da Comissão Europeia de introduzir restrições a outras capturas normalmente associadas à pescaria do espadarte. Na verdade, o Regulamento (CE) n.º 605/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de junho, ao impedir a remoção das barbatanas de tubarões a bordo dos navios como medida de combate à rejeição de tubarões sem barbatanas («finning»), veio também tornar a pesca desta espécie alternativa pouco viável neste contexto.

Perante esta constatação, foi estudada a possibilidade de a frota do palangre de superfície dirigir a sua atividade para outras espécies, para além das mencionadas, tendo-se concluído pela insuficiência, a nível nacional, de alternativas para uma frota com a dimensão da atual dedicada ao palangre de superfície. De facto, as principais espécies alternativas capturáveis com palangre de superfície ou com outras artes comparáveis estão também sujeitas a quotas ou a outras restrições de captura. Por outro lado, não é possível converter as embarcações da pesca de palangre

de superfície para outras artes, por não se afigurar economicamente viável a transformação da plataforma.

Tem sido feito um esforço de aumento das quotas portuguesas de pesca de palangre, nomeadamente como contrapartida da transferência de outras quotas nacionais para outros Estados-Membros da União Europeia, mas os resultados não têm permitido inverter o desequilíbrio neste sector e são de qualquer modo dependentes das disponibilidades e oportunidades que se apresentam a cada ano.

Considera-se de primordial importância a existência em Portugal de uma frota de pesca viável a operar na sua Zona Económica Exclusiva, frota essa adequada ao esforço de pesca possível em águas portuguesas e que tem também efeitos dissuasores da pesca furtiva e de outras atividades ilícitas. Porém, mantendo-se os atuais níveis de rentabilidade por embarcação, a frota portuguesa com palangre de superfície tenderá a desaparecer, fazendo perigar, por muitos anos, a pesca portuguesa oceânica de espécies essenciais à indústria de transformação, como seja o atum.

É neste contexto que o sector tem vindo a solicitar ação urgente para assegurar a sua viabilidade, através, nomeadamente, de uma compensação pela adaptação do esforço de pesca às suas reais possibilidades e às condições de viabilização da atividade.

Considerando que foram estudadas todas as alternativas e nenhuma se afigurou passível de garantir sustentabilidade económica e financeira do sector em tempo útil para impedir o seu desaparecimento, e considerando que se trata de uma situação excecional, que conheceu alteração de circunstâncias já dentro do tempo de funções do atual Governo, em virtude das regras relativas ao «finning», entende-se que a resposta adequada ao cenário descrito será conseguida através de um Plano de Desenvolvimento para a Frota do Palangre, com diferentes medidas que garantam a sustentabilidade das pescas, entendida como uma conjugação das suas vertentes ambientais, económicas e sociais.

Neste âmbito, é criada uma Comissão da Pesca Oceânica Portuguesa, reunindo entidades públicas e da sociedade civil, que contribuirá para o desenvolvimento de objetivos e medidas concretas na gestão da pescaria. São desenvolvidos mecanismos de otimização da exploração das quotas nacionais e é permitida a racionalização voluntária da capacidade das embarcações licenciadas para pesca de palangre de superfície com quota de espadarte no Atlântico a Norte de 5ºN, medida que tem sido reiteradamente solicitada pelos armadores e suas associações e que também constituirá uma alavanca financeira a esta atividade economicamente debilitada.

Assim, ao abrigo do disposto n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 278/87, de 7 de julho, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 218/91, de 17 de junho, e 383/98, de 27 de novembro, bem como do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 81/2008, de 16 de maio, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 128/2009, de 28 de maio, e 37/2010, de 20 de abril, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Mar, no uso das competências delegadas pela Ministra da Agricultura e do Mar:

**Artigo 1.º****Objeto**

A presente portaria aprova o Plano de Desenvolvimento para a Frota do Palangre, com vista a garantir a manutenção

da frota dentro dos limites de sustentabilidade e rentabilidade, através da criação da Comissão da Pesca Oceânica Portuguesa, da otimização da exploração das quotas nacionais e da possibilidade de racionalização voluntária da capacidade das empresas.

#### Artigo 2.º

##### Comissão da Pesca Oceânica Portuguesa

1 — É criada a Comissão da Pesca Oceânica Portuguesa (comissão), reunindo as entidades públicas, organizações de produtores e associações de sector com competências na matéria.

2 — A comissão tem por objetivo:

a) Desenvolver e implementar os objetivos e as medidas de gestão da atividade da pesca no Mar Territorial e na Zona Económica Exclusiva de Portugal;

b) Avaliar, anualmente, a adequação das medidas e propor medidas de gestão e acompanhamento da atividade.

3 — A comissão integra até dois membros das seguintes entidades, a designar pelas mesmas:

a) Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM);

b) Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P. (IPMA);

c) Docapesca, Portos e Lotas, S.A.;

d) Representantes das organizações de produtores e das associações do sector, em número igual ao dos representantes das entidades públicas.

4 — No prazo de 15 dias após a entrada em vigor da presente portaria, a DGRM reunirá com as organizações de produtores e com as associações do sector para que sejam designados os representantes destas entidades.

5 — A comissão reúne pelo menos uma vez por semestre, ou sempre que considerado adequado, por convocatória da DGRM, podendo ser convidadas outras entidades, em função das matérias a tratar.

6 — A primeira reunião da comissão ocorre no prazo de 30 dias após a entrada em vigor da presente portaria.

#### Artigo 3.º

##### Otimização da exploração das quotas nacionais

No prazo de 90 dias após a entrada em vigor da presente portaria, a DGRM apresenta ao membro do Governo responsável pela área do Mar propostas de mecanismos de otimização da exploração das quotas nacionais, incluindo a flexibilização de trocas entre o Continente e as Regiões Autónomas e o desenvolvimento do conceito de quotas individuais transferíveis, previsto na reforma da Política Comum das Pescas.

#### Artigo 4.º

##### Racionalização voluntária de capacidade

É aprovado, em anexo ao presente diploma, o Regulamento do Regime de Apoio à Imobilização Definitiva de Embarcações Licenciadas para Palangre de Superfície com Quota de Espadarte no Atlântico a Norte de 5ºN, previsto na Medida de Cessação Definitiva das Atividades de Pesca do eixo prioritário n.º 1 do Programa Operacional Pesca 2007-2013 (PROMAR).

#### Artigo 5.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia da sua publicação.

O Secretário de Estado do Mar, *Manuel Pinto de Abreu*, em 18 de dezembro de 2013.

##### ANEXO

#### REGULAMENTO DO REGIME DE APOIO À IMOBILIZAÇÃO DEFINITIVA DE EMBARCAÇÕES LICENCIADAS PARA PALANGRE DE SUPERFÍCIE COM QUOTA DE ESPADARTE NO ATLÂNTICO A NORTE DE 5ºN.

#### Artigo 1.º

##### Âmbito e objeto

1 — No âmbito do Plano de Desenvolvimento da Frota do Palangre, o presente Regulamento estabelece o regime de apoio à imobilização definitiva de embarcações abrangidas pelo Plano de Ajustamento do Esforço de Pesca das Embarcações Licenciadas para Palangre de Superfície com Quota de Espadarte no Atlântico a Norte de 5ºN.

2 — O plano de ajustamento do esforço de pesca referido no número anterior, aprovado pelo membro do Governo responsável pelo setor das pescas, encontra-se publicitado na página eletrónica da Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), [www.dgrm.mamaot.pt](http://www.dgrm.mamaot.pt), e nela permanecerá enquanto o presente regime vigorar.

#### Artigo 2.º

##### Promotores

Podem apresentar candidaturas ao presente regime os proprietários de embarcações registadas na frota de pesca do continente, abrangidas pelo plano de ajustamento do esforço de pesca referido no artigo anterior.

#### Artigo 3.º

##### Modalidade de imobilização definitiva

A imobilização definitiva das embarcações concretiza-se através da demolição da embarcação.

#### Artigo 4.º

##### Condições específicas de acesso

1 — Sem prejuízo das condições gerais de acesso previstas no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 81/2008, de 16 de maio, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 128/2009, de 28 de maio, e 37/2010, de 20 de abril, a embarcação objeto de candidatura deve reunir as seguintes condições específicas de acesso:

a) Ter atribuída quota de espadarte no Atlântico a Norte de 5ºN, ao abrigo da Portaria n.º 90/2013, de 28 de fevereiro;

b) Ter permanecido, pelo menos, 150 dias no mar no período de 24 meses imediatamente anteriores ao mês da apresentação da candidatura;

c) Ter uma idade igual ou superior a 15 anos ou, tratando-se de embarcação com casco de madeira, igual ou superior a 10 anos;

d) Encontrar-se operacional à data da apresentação da candidatura, a comprovar através de certificado, emitido nos termos legalmente previstos.

2 — Para efeitos do preenchimento da condição de acesso prevista na alínea b) do número anterior, consideram-se equiparados a dias de atividade os dias em que a embarcação ficou em porto por razões não imputáveis ao armador.

#### Artigo 5.º

##### Critérios de seleção

1 — Para efeitos de concessão do apoio financeiro, as candidaturas são ordenadas e selecionadas por ordem decrescente da respetiva pontuação final (*PF*), resultante da aplicação da seguinte fórmula:

$$PF = 0,4 IE + 0,6 NA$$

2 — A forma de cálculo das pontuações da *IE* (idade das embarcações) e do *NA* (nível de atividade) é definida no anexo I ao presente Regulamento.

3 — Em caso de igualdade da pontuação final, as candidaturas são ordenadas por data de registo de entrada e selecionadas por ordem de antiguidade, dando-se prioridade às mais antigas.

#### Artigo 6.º

##### Natureza e montante dos apoios

1 — A compensação aos projetos de imobilização definitiva reveste a forma de subsídio a fundo perdido.

2 — O montante dos apoios a conceder é calculado nos termos do anexo II ao presente Regulamento.

#### Artigo 7.º

##### Candidaturas

1 — O período de apresentação das candidaturas inicia-se com a entrada em vigor do presente regulamento e decorre até 26 de dezembro de 2013.

2 — Após a receção das candidaturas podem ser solicitados esclarecimentos ou documentos necessários à sua análise, devendo o promotor responder no prazo máximo de 3 dias, se outro não for fixado, findo o qual, na ausência de resposta, o processo será arquivado.

#### Artigo 8.º

##### Apreciação, decisão e contratação

1 — As candidaturas são decididas no prazo de 2 dias contados do termo do período estabelecido para a sua apresentação.

2 — A decisão das candidaturas é da competência do Gestor do PROMAR.

3 — O Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas (IFAP) notifica o promotor, após o seu conhecimento, da decisão final de concessão do apoio, informando o local onde o mesmo pode ser assinado.

#### Artigo 9.º

##### Pagamento dos apoios

O pagamento dos apoios é feito pelo IFAP, após confirmação pela DGRM de que foi cancelado o registo da embarcação ao ficheiro da frota de pesca ou de que foi feita a anulação da respetiva licença de pesca.

#### Artigo 10.º

##### Obrigações dos beneficiários

Sem prejuízo das obrigações previstas no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 81/2008, de 16 de maio, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 128/2009, de 28 de maio, e 37/2010, de 20 de abril, nos casos aplicáveis, constitui obrigação dos beneficiários:

a) Proceder à demolição da embarcação, com todas as artes para as quais a mesma estava licenciada à data da apresentação da candidatura, no prazo de 180 dias contados da data da outorga do contrato de atribuição de apoios;

b) Querendo receber o apoio antes da demolição da embarcação e do consequente cancelamento da mesma ao ficheiro da frota, o beneficiário deve:

i) Proceder à entrega da licença de pesca junto da DGRM, requerendo a sua anulação, no prazo de 15 dias contados da data da outorga do contrato de atribuição do apoio;

ii) Manter a embarcação imobilizada em porto até à respetiva remoção para o local da demolição.

#### Artigo 11.º

##### Correções financeiras

1 — Em caso de sinistro com perda total da embarcação, entre a data da decisão de concessão do apoio e o cancelamento do registo no ficheiro da frota de pesca, há lugar a uma correção financeira correspondente à indemnização paga pelo seguro.

2 — No caso de a embarcação envolvida no projeto ter beneficiado de apoios à modernização nos cinco anos anteriores à data do cancelamento do registo na frota de pesca, relevando para o efeito a data da última fatura paga, é aplicada uma correção financeira calculada *pro rata temporis*.

3 — No caso de a embarcação envolvida no projeto ter beneficiado de apoios para a cessação temporária da sua atividade que tenham sido pagos nos 24 meses anteriores à data do cancelamento do respetivo registo na frota de pesca, é aplicada uma correção financeira correspondente à totalidade do apoio recebido pelo armador a título de cessação temporária, com exceção da compensação paga aos tripulantes.

#### Artigo 12.º

##### Cobertura orçamental

Os encargos com o pagamento dos apoios públicos previstos neste Regulamento são suportados pelas verbas inscritas em «Medidas de Adaptação da Frota de Pesca» no Orçamento de Investimento do IFAP.

##### ANEXO I

##### Critérios de seleção

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

1 — As candidaturas serão pontuadas em função da idade das embarcações (*IE*) e do nível de atividade (*NA*).

2 — A *IE* será pontuada da seguinte forma:

$$IE = (\text{Idade da Embarcação} \times 1,5) - 5$$

Em que: O valor de *IE* não pode ser superior a 100.

3 — O *NA* corresponde à pontuação calculada com base no nível médio de atividade (*NMA*) da embarcação nos dois últimos anos, apurado da seguinte forma:

$$NA = NMA \times 100 / 140$$

Em que:

- i. *NMA* corresponde à média aritmética anual do número de dias de mar, considerando os dois períodos de 12 meses anteriores ao mês da apresentação da candidatura;
- ii. O valor de *NA* é arredondado para o número inteiro mais próximo;
- iii. O valor de *NA* não pode ser superior a 100.

#### ANEXO II

##### Metodologia de cálculo do montante dos apoios

(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)

1 — O montante dos apoios (*MA*) a conceder nesta medida é calculado através da seguinte fórmula:

$$MA = (0,6 + C 1) VRA$$

Em que:

- i. *VRA* corresponde ao valor de referência ajustado definido no n.º 2 infra;
- ii. O coeficiente *C 1* toma o valor definido no n.º 3 infra.

2 — O valor de referência ajustado (*VRA*) é calculado com base na arqueação bruta (*GT*) e idade das embarcações, nos termos definidos no quadro n.º 1 infra indicado:

QUADRO N.º 1

GT	Euros
$0 \leq GT < 10$ .....	$11\,000 \times GT + 2\,000$
$10 \leq GT < 25$ .....	$5\,000 \times GT + 62\,000$

GT	Euros
$25 \leq GT < 100$ .....	$4\,200 \times GT + 82\,000$
$100 \leq GT < 300$ .....	$2\,700 \times GT + 232\,000$
$GT \geq 300$ .....	$2\,200 \times GT + 382\,000$

O valor obtido através da aplicação da tabela é ajustado em função da idade do navio, nos seguintes termos:

- i. Compreendida entre 21 e 29 anos — diminuído de 1,5 % por cada ano além dos 20;
- ii. Com 30 anos ou mais — diminuído de 15 %.

3 — O coeficiente *C 1* é obtido com base na atividade da embarcação expressa no seu valor de vendas (*VN*):

$$C 1 = VN + 0,10$$

Em que o *VN* é obtido a partir do quadro n.º 2 infra indicado:

QUADRO N.º 2

Vendas médias anuais	<i>VN</i>
$RV \leq 0,25$ .....	0,00
$0,25 < RV \leq 0,5$ .....	0,05
$0,5 < RV \leq 0,75$ .....	0,10
$RV > 0,75$ .....	0,15

*RV* é o resultado da divisão da média anual do valor das vendas da embarcação dos dois últimos anos de atividade pelo valor de referência ajustado (*VRA*). Os dois anos de atividade correspondem ao período definido na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º.

O valor de vendas da embarcação é comprovado pelos valores registados na primeira venda em lota ou através das faturas.

---

*I SÉRIE*



Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações Oficiais, Marketing e Vendas, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa