

## Reforma da PCP - direitos de pesca transferíveis

### **Por que razão propõe a Comissão direitos de pesca transferíveis (DPT)?**

A PCP não conseguiu resolver o problema da sobrecapacidade. Apesar do elevadíssimo montante (2,73 mil milhões de euros) que gastámos entre 1994 e 2013 para o desmantelamento de navios de pesca, a nossa capacidade de pesca continua a aumentar cerca de 3 % por ano. Nenhuma das anteriores políticas para fazer face à sobrecapacidade (programas de orientação plurianuais, rácios entrada/saída, limitação da dimensão máxima da frota, regimes públicos de desmantelamento) funcionou. O Tribunal de Contas põe em causa a pertinência de utilizar o dinheiro do contribuinte para fazer face à sobrecapacidade. Neste contexto, a Comissão propõe apoiar-se na experiência positiva de um certo número de Estados Membros (EM) que utilizam sistemas semelhantes às DPT. Segundo diversos relatórios internacionais, as diferentes formas de DPT põem um travão ao depauperamento generalizado das pescarias, chegando mesmo a inverter esta situação (Costello e al., 2008), para além de contribuírem para impulsionar o crescimento económico (Banco Mundial, FAO, 2008).

Se forem concebidas corretamente, as DPT podem ser um instrumento eficaz para que os proprietários de navios planifiquem a atividade de pesca em função da evolução do mercado, desembarquem todas as capturas e planifiquem os seus investimentos. Oferecem também a possibilidade de os pescadores abandonarem o setor em troca de uma compensação financeira. A experiência mostra que, para além disso, os sistemas do tipo DPT aumentam a responsabilidade dos operadores e facilitam a redução das devoluções.

### **Qual é a proposta da Comissão?**

A partir de 2014, os EM são obrigados a introduzir DPT, seguindo princípios rigorosos. Em primeiro lugar, os recursos marinhos são, e devem continuar a ser, um bem público. As DPT não podem conferir direitos de propriedade sobre recursos marinhos, mas apenas direitos de utilizador para explorar tais recursos por um período limitado, passado o qual as DPT reverterem para o EM, que é livre as reatribuir utilizando os mesmos critérios de repartição ou critérios diferentes. Em segundo lugar, as DPT só podem ser vendidas, alugadas ou trocadas sob condições rigorosas, uma vez que só podem ser compradas por proprietários de navios registados e ativos para serem utilizadas por um navio titular de uma licença em atividade. Em terceiro lugar, a estabilidade relativa deve ser respeitada. Em quarto lugar, os EM devem retirar as DPT em caso de infração grave pelo proprietário do navio e, por último, têm de reservar quotas e DPT para os novos pescadores que desejem começar a atividade de pesca.

Os EM, respeitando os cinco princípios acima referidos, devem introduzir as DPT ao nível nacional, no quadro de um sistema obrigatório para todas as espécies sujeitas a TAC e a quotas ou limites do esforço de pesca e para todos os navios com mais de 12 metros, assim como para todos os navios que utilizam artes rebocadas. As DPT são apenas direitos de utilizador distribuídos pelos Estados-Membros aos proprietários de navios por períodos determinados. Representam uma percentagem fixa da quota nacional para uma unidade populacional específica. Se for utilizado o esforço de pesca, como é o caso no Mediterrâneo, as DPT serão aplicáveis às atribuições de esforço de pesca. O sistema de DPT não se aplicará às possibilidades de pesca não regulamentadas por quotas ou pelo regime de esforço da UE, nem às abrangidas por um acordo de pesca sustentável com um país terceiro.

## **Como devem ser atribuídas as quotas e as DPT?**

A proposta prevê uma certa flexibilidade para os EM, mas a Comissão gostaria que funcionasse do seguinte modo: os EM deveriam definir prioridades nacionais ou regionais, atribuindo uma certa percentagem das quotas nacionais à frota da pequena pesca. A percentagem restante das quotas seria gerida no âmbito de DPT. Os sistemas nacionais de DPT deveriam ser concebidos pelos EM em estreita colaboração com as partes interessadas, o que garantiria a adaptação do sistema nacional de DPT às especificidades dos EM em causa e a sua aceitação pelas mesmas partes interessadas. Aquando da conceção do sistema de DPT, os EM e as partes interessadas deveriam favorecer as comunidades costeiras dependentes da pesca, as práticas de pesca menos prejudiciais para o ambiente e as frotas artesanais. Deveriam ainda reservar até 5 % das quotas ou das DPT para novas entradas no setor. Os EM e as partes interessadas deveriam, por conseguinte, utilizar este sistema para dar prioridade às práticas de pesca que considerem mais convenientes, seja por razões de ordem social ou ambiental. Na Dinamarca, por exemplo, foram utilizadas DPT para apoiar comunidades costeiras, aumentando em 10 % as quotas de bacalhau e linguado dos navios com menos de 17 metros de comprimento.

## **Que salvaguardas podem os EM estabelecer?**

A experiência nos EM que utilizam DPT mostra que uma conceção correta do sistema permite evitar riscos. Por conseguinte, ao conceberem este sistema, os Estados-Membros e as partes interessadas devem velar por que o sistema de DPT não dê azo a qualquer especulação ou a situações prejudiciais para regiões dependentes da pesca e atividades conexas. Devem também submeter os sistemas de DPT a uma regulamentação estrita e garantir que as autoridades públicas do EM possam intervir a qualquer momento para assegurar que os titulares de DPT cumprem as regras. Para o efeito, os EM devem utilizar um conjunto de medidas, tais como:

- Excluir a pequena pesca costeira (navios com menos de 12 metros de comprimento com artes passivas), a fim de assegurar que os direitos de pesca deste importante segmento não sejam vendidos a navios maiores;
- Impedir uma concentração excessiva, evitando que demasiados direitos de pesca acabem nas mãos de um pequeno número de proprietários de navios. Para isso, devem ser fixadas as percentagens máximas de um recurso determinado de que o proprietário de um navio pode ser titular;
- Reservar uma parte das quotas nacionais para as comunidades costeiras que dependem das frotas da pequena pesca;
- Limitar as possibilidades de efetuar transferências a pescarias específicas (por exemplo, as direitos para peixes brancos só podem ser negociadas com outros titulares de direitos para peixes brancos, e não com titulares de direitos para pelágicos).

## **Poderão as frotas da pequena pesca desaparecer das regiões costeiras europeias?**

Não, porque os EM não lhes aplicarão o sistema de DPT. Isto significa que 60 % dos navios da UE podem ser permanentemente excluídos de um sistema de DPT. Na

Dinamarca, por exemplo, o segmento dos navios da pequena pesca com 6 a 10 metros de comprimento, cuja gestão não é abrangida pelo sistema dinamarquês de DPT, diminuiu muito menos do que o resto da frota dinamarquesa.

### **Como podem as organizações de produtores (OP) gerir as DPT?**

Em muitos EM, as OP agrupam as quotas dos seus membros, controlam a exploração e a comercialização dos desembarques e procedem a trocas com outras OP para gerir a utilização das quotas. As OP podem igualmente gerir a venda e o aluguer de DPT entre os seus membros. A gestão coletiva por uma OP das DPT de vários membros permitiria trocas em tempo real e uma planificação adequada da produção. Além disso, a fonte de rendimento das comunidades piscatórias depende frequentemente tanto do setor da captura como das indústrias de transformação. O reagrupamento destas empresas através de organizações interprofissionais que procedem a uma gestão coletiva das DPT dos seus membros pode ser vantajoso para as referidas comunidades.

### **Que se espera no plano da consolidação da frota da UE?**

Em vários EM as DPT contribuíram para racionalizar a frota. Na Dinamarca, as DPT foram introduzidas em 2003 para a frota de pesca pelágica, que desde então diminuiu em 50 %, e em 2007 para a frota de pesca demersal, que desde aí registou uma descida de 30 %. Tanto num caso como noutro, os lucros aumentaram. A Estónia introduziu um sistema de DPT em 2001 e em 2009 a frota tinha diminuído em cerca de 40 %. Em Espanha, a chamada frota Gran Sol diminuiu em 30 % entre 1992 e 1997 graças à utilização das DPT.