COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.12.2025
COM(2025) 798 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Diretrizes atualizadas para a análise do equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca para os segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas 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

1. INTRODUÇÃO

A União Europeia tem nove regiões ultraperiféricas, que estão situadas longe do continente europeu, nos oceanos Atlântico e Índico, no mar das Caraíbas e na América Latina: Guiana Francesa, Guadalupe, Martinica, Maiote, Reunião e São Martinho (França); Açores e Madeira (Portugal); ilhas Canárias (Espanha).

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), no seu artigo 349.º, reconhece a «situação social e económica estrutural» dessas regiões ultraperiféricas, «agravada pelo grande afastamento, pela insularidade, pela pequena superfície, pelo relevo e clima difíceis e pela sua dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, fatores estes cuja persistência e conjugação prejudicam gravemente o seu desenvolvimento». Este artigo prevê a adoção de medidas específicas na legislação e nas políticas da União para as ajudar a enfrentar estas dificuldades, incluindo as «políticas das pescas».

Em 2022, a Comissão adotou uma comunicação para as regiões ultraperiféricas da União([1]), que define uma nova estratégia para estas regiões e reafirma o seu empenho em ter em conta as suas características específicas nas propostas legislativas e nas políticas da União, incluindo no domínio da política comum das pescas (PCP).

Em comparação com a frota de pesca da União no seu conjunto, a frota das regiões ultraperiféricas tem poucos navios, é predominantemente artesanal e de propriedade familiar. É pois uma frota caracterizada por estratégias de pesca heterogéneas e com utilização intensiva de energia, que opera em condições oceânicas e meteorológicas particularmente difíceis, fatores estes que afetam fortemente a utilização média dos navios. Estas frotas são compostas, maioritariamente, por navios de comprimento inferior a 12 metros com uma baixa potência de motor, autonomia limitada e custos de exploração mais elevados devido ao afastamento, à dependência das importações de combustível e ao equipamento. Acresce que o acesso ao financiamento privado é mais restringido e as infraestruturas são limitadas, o que se repercute na rentabilidade global das pescarias, forçando assim os pescadores a exercerem múltiplas atividades para compensar a falta de rendimentos, o que, por sua vez, afeta a taxa de utilização dos navios. As frotas operam em plataformas costeiras estreitas, muitas vezes em concorrência com espécies migratórias ou frotas vizinhas, em contextos socioeconómicos vulneráveis, em que a pesca desempenha um papel fundamental no emprego local, na alimentação e na estabilidade das comunidades. Além disso, em relação às unidades populacionais que são alvo de pesca por parte da frota do resto da União, nas regiões ultraperiféricas a pesca é dirigida a unidades populacionais mais diversas e de natureza multiespécies.

Atentas estas características estruturais e ecológicas específicas, as metodologias convencionais de avaliação das unidades populacionais da UE (concebidas principalmente para pescarias de uma única espécie e para as quais existem numerosos dados) e as metodologias de avaliação da utilização dos navios (concebidas para pescarias menos expostas a fenómenos meteorológicos extremos e suficientemente rentáveis e financiadas para permitir que os pescadores dependam exclusivamente da sua atividade de pesca) podem carecer de adaptações para que reflitam adequadamente as realidades das regiões ultraperiféricas. As adaptações metodológicas devem

([1]) COM(2022) 198 final.

igualmente ter em conta o facto de a situação ser agravada, em muitos casos, pela natureza dos navios de pesca, entre os mais antigos e os mais pequenos da União e que estão menos equipados para diversificarem as suas unidades populacionais-alvo, para se repartirem de forma mais ampla e uniforme pelos pesqueiros a fim de evitar a concentração excessiva de operações de pesca perto da costa, e para recolherem e transmitirem dados sobre as suas atividades de pesca.

Os dados sobre estas pescarias são, comparativamente, limitados e as avaliações das unidades populacionais menos numerosas, o que prejudica a capacidade de os Estados-Membros comunicarem informações sobre o equilíbrio entre a capacidade da frota e as possibilidades de pesca em conformidade com as diretrizes para a análise do equilíbrio entre a capacidade de pesca e as possibilidades de pesca adotadas pela Comissão nos termos do artigo 22.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à política comum das pescas([2]) (a seguir designadas por «COM(2014) 545 final»). Além disso, a fim de melhor ter em conta a natureza diversa das atividades de pesca das frotas das regiões ultraperiféricas, pode ser necessária uma maior subsegmentação da frota, que vá além do previsto no quadro de recolha de dados (QRD)([3]).

A presente comunicação tem em conta os fatores acima referidos, muito diferentes dos que predominam no resto da União, e, em conformidade com as prioridades estabelecidas na Comunicação de 2022 sobre as regiões ultraperiféricas([4]), estabelece orientações específicas para a avaliação do equilíbrio do segmento de frota para os navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas. Adapta determinados elementos da Comunicação COM(2014) 545 final à situação social e económica estrutural e aos fatores agravantes que caracterizam as regiões ultraperiféricas, em conformidade com o artigo 349.º do TFUE, e substitui a comunicação COM(2024) 223 final, nas condições estabelecidas na secção 3 da presente comunicação.

Uma vez que a Comunicação COM(2024) 223 final vai caducar, e na sequência do compromisso estabelecido no Pacto Europeu dos Oceanos([5]), a Comissão convidou os Estados-Membros com frotas nas regiões ultraperiféricas a apresentarem elementos científicos com vista à alteração das orientações e consultou o seu organismo científico, o Comité Científico, Técnico e Económico das Pescas (CCTEP)([6]).

A presente comunicação prevê métodos alternativos (relativamente aos que constam da Comunicação COM(2014) 545 final) que os Estados-Membros interessados podem aplicar para aperfeiçoar certos indicadores relativos aos segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas. Estes métodos alternativos baseiam-se numa abordagem elaborada a partir dos documentos COM(2014) 545 final e COM(2024) 223 final e têm em conta (1) análises científicas adicionais e recomendações do CCTEP respeitantes aos relatórios anuais das frotas dos Estados-Membros e (2) informações específicas das regiões ultraperiféricas, comunicadas pelos Estados-Membros interessados([7]).

([2]) COM(2014) 545 final.

([3]) 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.

([4]) COM(2022) 198 final.

([5]) COM(2025) 281 final.

([6]) CCTEP 25-18 e CCTEP PLEN 25-02.

([7]) Em especial, CCTEP PLEN 25-02.

Em todos os casos, incluindo quando aplicam as orientações estabelecidas na presente comunicação, os Estados-Membros deverão apresentar todos os dados e explicações necessários para justificar as suas escolhas e permitir, se necessário, análises e controlos aprofundados por parte do CCTEP.

2. MÉTODOS ALTERNATIVOS PARA OS SEGMENTOS DE FROTA CONSTITUÍDOS POR NAVIOS DE COMPRIMENTO INFERIOR A 12 METROS NAS REGIÕES ULTRAPERIFÉRICAS

A Comunicação COM (2014) 545 final aplica-se, regra geral, a todos os segmentos de frota.

As orientações da presente comunicação introduzem métodos alternativos para os segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas, que podem ser aplicados para a elaboração de parâmetros de dados, indicadores biológicos, indicadores de utilização dos navios e indicadores adicionais, conforme a seguir indicado.

Os Estados-Membros podem elaborar os respetivos relatórios sobre a frota com base num dos métodos alternativos previstos na presente comunicação para os segmentos de frota em causa, unicamente se justificarem a necessidade de o fazer à luz da situação específica do segmento de frota em causa e dos condicionalismos específicos a que esse segmento está sujeito, devido à sua localização numa região ultraperiférica. As explicações deverão ser apresentadas num anexo do relatório sobre a frota.

De acordo com a Comunicação COM(2014) 545 final, se os indicadores apontarem para uma situação de desequilíbrio num dos segmentos de frota em causa, mas um Estado-Membro considerar que esse segmento está, não obstante, em equilíbrio com os recursos (ou inversamente), espera-se que o Estado-Membro apresente uma análise de apoio que permita à Comissão e ao CCTEP compreender plenamente e ter em conta as razões que fundamentam a sua posição ao chegar a uma conclusão sobre o equilíbrio. Tal deve aplicar-se tanto quando os indicadores são elaborados em conformidade com os métodos expostos na Comunicação COM(2014) 545 final como quando o são utilizando os métodos alternativos expostos na presente comunicação.

2.1. Parâmetros de dados e segmentação da frota

A fim de dispor de análises efetuadas segundo padrões normalizados, facilitar as comparações e evitar a duplicação de esforços, em conformidade com a Comunicação COM(2014) 545 final, os parâmetros de dados deverão ser calculados de acordo com os dados recolhidos no âmbito do QRD.

Segundo o parecer do CCTEP, relativamente aos navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas, o cálculo do indicador pode ser desagregado por subsegmentação ao nível mais adequado([8]). Em princípio, a subsegmentação contribuirá para assegurar que os valores dos indicadores para os subsegmenFtos sejam mais representativos do que uma segmentação mais agregada. Em caso de subsegmentação, esta deverá complementar (e não substituir) o QRD. Além disso, todos os dados em apoio dos cálculos constantes do relatório

([8]) Os Estados-Membros deverão utilizar da melhor forma as colunas «ACTIVITY», «GEAR» ou «FISHERY» do formulário de apresentação de dados económicos.

sobre a frota deverão também ser apresentados em anexo a esse relatório, de acordo com a mesma subsegmentação uniforme.

2.2. Indicadores biológicos

Em conformidade com a Comunicação COM(2014) 545 final, para demonstrar o equilíbrio de um segmento de frota, ambos os indicadores biológicos (indicador de captura sustentável e indicador das unidades populacionais em risco) devem estar em equilíbrio.

2.2.1. Indicador de capturas sustentáveis

Para os segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas, o cálculo do indicador de captura sustentável (SHI), tal como explicado na secção 10.1 da Comunicação COM(2014) 545 final, pode ser simplificado de uma das seguintes formas:

- Os valores F e F_{MSY} podem ser obtidos, por ordem de prioridade, a partir de: a) avaliações nacionais que foram objeto de revisão pelos pares, caso as avaliações pelos pares estejam acessíveis ao público ou sejam apresentadas em anexo ao relatório sobre a frota; b) avaliações nacionais que (ainda) não foram objeto de revisão pelos pares, caso as avaliações nacionais sejam apresentadas em anexo ao relatório sobre a frota para fins de análise pelos pares. As avaliações das unidades populacionais devem basear-se nos dados mais recentes disponíveis que reflitam o estado atual das unidades populacionais. Uma vez que nem sempre estão disponíveis dados anuais sobre cada unidade populacional, os Estados-Membros devem fazer com que as avaliações das unidades populacionais incluídas se baseiam nos dados disponíveis mais recentes e não remontem a mais de três anos antes do ano de referência. No entanto, o calendário exato pode variar em função do ciclo de vida das unidades populacionais, o que significa que, para algumas espécies com ciclos de vida mais longos, podem ainda ser pertinentes avaliações ligeiramente mais antigas, com até cinco anos; o indicador SHI pode ser apresentado juntamente com a percentagem de cobertura efetiva e o número de unidades populacionais utilizadas para calcular o valor;
- Podem ser utilizadas estimativas de F e F_{MSY} de uma ou mais espécies-alvo representativas na pescaria; neste contexto, podem também ser apresentadas e utilizadas avaliações baseadas na produtividade dos grupos de espécies.

Independentemente da simplificação aplicada pelo Estado-Membro, é indispensável que todos os dados necessários constem de um anexo do relatório sobre a frota, a fim de garantir uma transparência total e permitir um exame mais aprofundado pelo CCTEP.

2.2.2. Indicador das unidades populacionais em risco

Em conformidade com a Comunicação COM(2014) 545 final, os Estados-Membros deverão contar o número de unidades populacionais «exploradas» pelo segmento de frota em causa que são atualmente avaliadas como estando numa situação de alto risco biológico. A Comunicação COM(2014) 545 final esclarece igualmente que, neste contexto, por «exploradas por» entende-se que as unidades populacionais de alto risco representam, cada uma, mais de 10 % das capturas da frota ou que a frota é responsável por mais de 10 % das capturas da unidade populacional.

Com base no parecer do CCTEP e tendo em conta a situação especial dos segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas, a Comunicação COM(2024) 223 final autorizou os Estados-Membros a utilizarem, temporariamente, outro limiar para determinar se as unidades populacionais de alto risco são «exploradas» pelos segmentos de frota em causa([9]). Depois de a Comunicação COM(2024) 223 final caducar, esse limiar alternativo deve ser ajustado para refletir melhor as características próprias desses segmentos de frota descritas na secção 1 do presente documento e captar o seu impacto nas unidades populacionais em causa.

Por conseguinte, os Estados-Membros podem considerar, no que toca aos segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nessas regiões, que uma unidade populacional em risco é «explorada por» um segmento de frota se cada unidade representar mais de 20 % das capturas do segmento em causa, e se o segmento de frota efetuar mais de 10 % das capturas dessa unidade populacional. Num anexo do relatório sobre a frota, os Estados-Membros deverão apresentar dados e explicações pormenorizados sobre os cálculos aplicados, bem como as razões científicas da aplicação desse limiar alternativo, para análise mais aprofundada pelo CCTEP.

No caso das unidades populacionais partilhadas com países terceiros, nomeadamente as geridas por organizações regionais de gestão das pescas (ORGP), os Estados-Membros e o CCTEP utilizarão os dados internacionais relativos às capturas para o cálculo do indicador da unidade populacional em risco (SAR), quando disponíveis. Para as unidades populacionais partilhadas para as quais esses dados internacionais não estão disponíveis, as capturas da UE, complementadas por quaisquer informações e dados pertinentes, serão aplicadas ao cálculo do SAR. As unidades populacionais que, de acordo com a ORGP pertinente, não são sobre-exploradas ou não estão sujeitas a sobrepesca não serão classificadas como «unidades populacionais em risco».

2.3. Indicador de utilização do navio

De acordo com a Comunicação COM(2014) 545 final, o indicador de utilização é a média, para cada segmento de frota, do rácio entre o esforço efetivamente exercido e o esforço máximo que poderia ser exercido pela frota.

Reconhecendo as características únicas das frotas das regiões ultraperiféricas, incluindo a variabilidade dos níveis de atividade de pesca, os Estados-Membros deveriam continuar a ter a possibilidade de calcular uma versão alternativa deste indicador, incluindo, se devidamente justificado, adaptada ao nível do segmento, que se baseie no nível máximo de atividade — teórico em vez de efetivo —, e que seja tida em conta para apreciar o equilíbrio. Tal valor deveria ser determinado por cada Estado-Membro com base num parecer de peritos e nas informações disponíveis, atentas as condições naturais, técnicas e sociais, pertinentes para a situação específica da frota nas regiões ultraperiféricas. Esta possibilidade é concedida aos Estados-Membros porque o número máximo de dias no mar observado num dado segmento de frota em cada ano de referência poderia ser limitado por fatores externos, pelo que esse número pode não refletir a verdadeira capacidade técnica desta frota. Os fatores externos podem ser económicos, ambientais e sociais, conforme definido na secção 12.2 da Comunicação COM (2014) 545 final. Como observado na secção 1, os segmentos de frota constituídos por navios

([9]) STECF PLEIN 24-01.

de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas estão particularmente expostos a esses fatores externos.

Nos casos em que os Estados-Membros podem justificar a utilização desta versão do indicador conforme previsto na secção 12.2 da Comunicação COM(2014) 545 final, tal pode refletir-se na escolha do indicador VUR*nn*. Os motivos para a escolha de *nn* deverão ser apresentados, juntamente com todos os dados necessários para os cálculos, num anexo do relatório sobre a frota. Para permitir a identificação das tendências VUR, recomenda-se que os Estados-Membros que aplicam uma versão VUR*nn* do indicador técnico conservem o mesmo limiar ao longo de vários anos, o que ajudará a reduzir a influência de valores extremos. Em todo o caso, ao fixarem ou ajustarem o limiar *nn*, os Estados-Membros devem apresentar uma justificação clara para a decisão.

A fim de resolver os problemas de exatidão resultantes de uma amostra de referência demasiado pequena, a avaliação do equilíbrio dos segmentos constituídos por menos de dez navios deve basear-se na versão do indicador que produz o valor mais elevado, considerando o valor de referência mínimo de 0,7 estabelecido na secção 12.3 da Comunicação COM(2014) 545 final.

2.4. Indicadores adicionais

Relativamente aos segmentos de frota constituídos por navios de comprimento inferior a 12 metros nas regiões ultraperiféricas, os indicadores do número de unidades populacionais sobre-exploradas (NOS) e de dependência económica (EDI) podem ser apresentados como indicadores biológicos adicionais e calculados de acordo com o parecer do CCTEP([10]).

Podem também ser apresentados indicadores sociais suscetíveis de contribuir para descrever as condições socioeconómicas mais vastas em que a frota opera. Os Estados-Membros têm assim oportunidade de apresentar outros exemplos da situação dos seus segmentos de frota, constituídos pelos navios mais pequenos e navios potencialmente mais vulneráveis e por pescadores e empresas.

Estes indicadores adicionais não são considerados indicadores alternativos e não fazem parte do cálculo do equilíbrio da frota.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As presentes orientações aplicam-se à elaboração e avaliação dos relatórios nacionais a apresentar pelos Estados-Membros até maio de 2026, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, do 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. Todavia, aplicam-se igualmente à avaliação dos relatórios nacionais apresentados pelos Estados-Membros até maio de 2025, se esses relatórios já contiverem avaliações ou informações que permitam uma avaliação mais favorável do equilíbrio do segmento de frota em causa do que a prevista na Comunicação COM(2014) 545, complementada pela Comunicação COM(2024) 223 final. A Comissão continuará a trabalhar com o CCTEP, em especial com o grupo de trabalho de peritos

([10]) Para o cálculo destes indicadores, consultar os relatórios STECF-PLEN-24-01 e STECF-15-02 p. 76, do CCTEP, considerando n=10 %.

do CCTEP sobre as regiões ultraperiféricas, a fim de abordar as questões específicas das regiões ultraperiféricas.