

## Não às ajudas da UE à modernização e construção de embarcações de pesca

### Votação em plenário a 23 de outubro de 2013 sobre o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas

Relator: Alain Cadec (PPE) A7-0282/2013 - 2011/0380(COD)

Identificámos duas áreas prioritárias para alterações ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, ou FEAMP:

- Aumentar a ajuda financeira à recolha de dados, controlo e aplicação da lei.
- Fim dos subsídios que incentivam a sobrepesca.

**Esta nota informativa aborda o fim dos subsídios que incentivam a sobrepesca e formas alternativas de apoiar a transição para uma pesca sustentável.**

No início do ano, com o apoio esmagador do Parlamento Europeu, a UE chegou a acordo quanto a uma nova Política Comum de Pescas, ou PCP, que procura reverter a grave diminuição de populações de peixes, minimizar os efeitos danosos da pesca em ecossistemas marinhos e reconstruir um setor das pescas sustentável.<sup>1</sup> As próximas decisões sobre o novo FEAMP irão abrir importantes oportunidades para apoiar esta transição para uma pesca sustentável, desde que a alocação de gastos públicos apoie as metas da PCP e não enfraqueça o seu objetivo de restaurar os *stocks* europeus de peixes.

Há um amplo consenso<sup>2</sup> de que a UE tem subsidiado um aumento excessivo da capacidade de pesca,<sup>3</sup> de tal forma que a sua frota é, nalgumas pescarias, cerca de duas a três vezes superior ao admissível para uma pesca sustentável.<sup>4</sup>

Portanto, pedimos aos Membros do Parlamento Europeu que:

- **Votem contra as ajudas à renovação de frotas (Art. 32º-B(novo)), (Comissão PECH completamente dividida 12:11).**
- **Votem contra alterações que introduzam medidas que apoiem a manutenção e o aumento da sobrecapacidade, incluindo ajudas à substituição de motores (Art. 39), suspensão temporária (Art. 33º-A(novo)) e fundos mútuos (Art. 33º-B(novo)).**
- **Votem a favor de gastos públicos em medidas que apoiem os objetivos da PCP, incluindo recolha de dados, controlo e aplicação da lei.**

Na verdade, é proibido subsidiar a construção de embarcações desde 2004, precisamente porque se revelou impossível controlar o impacto das ajudas à construção sobre a capacidade piscatória geral da frota. Além disso, a UE apresentou uma proposta ao Grupo de Negociação das Regras na Organização Mundial do Comércio de proibição dos subsídios para a construção de novas embarcações de pesca e renovação das existentes.<sup>5</sup> Consequentemente, a Comissão Europeia propôs a interrupção de tais subsídios no novo FEAMP, incluindo ajudas à substituição de motores e à suspensão temporária das atividades de pesca. Portanto, seria contraditório reintroduzir tais medidas.

<sup>1</sup> Apesar do estado dos *stocks* ter começado a apresentar algumas melhoras, 33 por cento dos *stocks* avaliados do Atlântico e 88 por cento dos do Mediterrâneo continuam a ser alvo de sobrepesca. Comunicado da comissão ao conselho relativo a uma consulta sobre possibilidades de pesca para 2014, <http://bit.ly/16v0xRi>.

<sup>2</sup> Em 2011, o Tribunal de Contas Europeu alertou que “investimentos subsidiados a bordo de embarcações de pesca poderiam aumentar a sua capacidade piscatória” e que “os Estados-membros não verificaram adequadamente se [tais] investimentos aumentam a capacidade... de capturar peixes”. Também destacou a “possível contradição existente em conceder fundos para investimentos a bordo de embarcações de pesca e ao mesmo tempo exigir que esses investimentos não aumentem a capacidade de pescar”.

<sup>3</sup> [http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing\\_July2013.pdf](http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing_July2013.pdf).

<sup>4</sup> Documento de Trabalho da Comissão (2008). Reflection on further reform of the Common Fisheries Policy (Reflexões sobre a futura reforma da Política Comum de Pescas).

<sup>5</sup> Consultar TN/RL/GEN/134 apresentado em maio de 2006.

## **Quatro razões para investir numa transição para a sustentabilidade e não na construção e modernização de frotas**

### **1. O investimento nas frotas aumenta a capacidade de pesca, o que leva à sobrepesca**

A modernização e substituição de embarcações de pesca e motores são comumente associadas a maior eficiência e maior capacidade piscatória—um fenómeno chamado de ‘avanço tecnológico’.<sup>6</sup> Um relatório recente do Tribunal de Contas Europeu observava que as embarcações equipadas com os chamados motores eficientes em termos de combustível aumentavam o seu esforço de pesca, ao passarem por exemplo mais horas no mar.<sup>7</sup> Além disso, é amplamente reconhecido que é relativamente simples aumentar a potência real dos motores das embarcações, ajustando por exemplo a configuração da injeção de combustível ou melhorando a propulsão, e declarar uma potência menor do motor em declarações oficiais. De facto, a Comissão Europeia e o Tribunal de Contas Europeu consideram que este é um problema bastante generalizado.<sup>8</sup> Portanto, quaisquer reivindicações de salvaguarda à substituição subsidiada dos motores ou substituição de embarcações inteiras são, de certa maneira, espúrias. Além disso, é provável que os investimentos na modernização de frotas contribuam para manter a sobrecapacidade da frota, como se vê pelo facto de os Estados-membros não basearem as suas decisões de alocação de subsídios de pesca em informações relevantes, como perceber que espécies estão a ser alvo de captura.<sup>9</sup>

As ajudas públicas devem, em vez disso, ser utilizadas para ajudar pescadores, cientistas e comunidades costeiras a se adaptarem aos objetivos de gestão da nova PCP, financiando por exemplo:

- **A investigação e testes de artes e métodos de pesca mais seletivos, para impedir capturas acessórias ( ex: Alt. 291 ao Art. 36º, nº 1, alínea a) e Alt. 292 ao Art. 36º, nº 1, alínea aa (nova)).**
- **A promoção do capital humano e do diálogo social, incluindo aprendizagem contínua, disseminação de conhecimento (Alt. 257 – 260 ao Art. 30º e Alt. 261 – 263 ao Art. 31º).**
- **Programas de formação, incluindo, por exemplo, apoio na revisão de planos empresariais ou na utilização de artes mais seletiva, nos casos em que os pescadores tenham de mudar de práticas devido a um plano de ajuste da frota (Alt. 261-263 ao Art. 31º ou Alt. 302 ao Art. 37º, nº 1).**

### **2. As novas tecnologias vão provavelmente substituir a mão de obra**

A modernização subsidiada e a renovação das embarcações podem não aumentar o emprego, pois as novas embarcações e equipamentos vão, provavelmente, substituir grupos de embarcações antigas e exigir menos mãos no convés. Na realidade, as embarcações que utilizam artes seletivas empregam normalmente mais pessoas por tonelada de peixe pescado, do que embarcações maiores, mais mecanizadas e que consomem mais combustível. Um plano de ajuste da frota irá, portanto, trazer provavelmente mais benefícios em termos de emprego do que a modernização subsidiada da frota. Com efeito, a nova PCP vai exigir que os Estados-membros distribuam quotas de forma mais justa e transparente, com base em critérios ambientais, sociais e económicos. Se isto for implementado corretamente, deve redistribuir recursos por um número muito maior de pessoas e beneficiar substancialmente os pescadores costeiros. As ajudas públicas devem ser utilizadas para ajudar a valorizar os produtos da pesca, a diversificar oportunidades de emprego nas regiões costeiras e a apoiar a elaboração de sistemas que atribuam preferencialmente oportunidades de pesca a operadores mais conscienciosos do ponto de vista social e ambiental. Entre as medidas que devem ser apoiadas incluem-se:

- **Facilitação da diversificação e criação de emprego.**
- **Valorização dos produtos da pesca, conforme Alt. 448 ao Artigo 71º, nº 1, alínea a), subalínea iii-A (nova), Alt. 451 ao Art. 71º, nº 1, alínea b), subalínea ii), Alt. 452 ao Art. 71º, nº 1, alínea b), subalínea ii-A.**
- **Desenvolvimento sustentável das zonas de pesca (Capítulo III).**

<sup>6</sup> J. Fitzpatrick, ‘Technology and Fisheries Legislation’, in FAO (1996). Precautionary approach to fisheries Part 2 (Abordagem de precaução às pescas Parte 2), Documento técnico sobre as pescas nº 350/2 da FAO, p. 191-199.

<sup>7</sup> Tribunal de Contas Europeu (2011). Have EU measures contributed to adapting the capacity of the fishing fleet to available fishing opportunities? (Será que as medidas da UE contribuíram para adaptar a capacidade da frota de pesca às possibilidades de pesca existentes?), parágrafos 43-47.

<sup>8</sup> Comissão Europeia (2006). Methods for measuring fishing power of vessels (Métodos para aferir a potência piscatória das embarcações), disponível em <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

<sup>9</sup> Ecologic (2011). Critérios de Sustentabilidade do FEP disponíveis em <http://www.ecologic.eu/4328>.

### **3. A segurança a bordo pode ser melhorada por outros meios que não o investimento em frotas ou em novas embarcações**

No FEAMP proposto está contemplado o investimento em formações de segurança ou em equipamentos a bordo, que vão além das normas exigidas, (Artigo 33). Estes investimentos não estão exclusivamente relacionados com a construção de novas embarcações, como sugerido pela Comissão das Pescas. As ajudas à construção de embarcações não iriam melhorar significativamente a segurança, pois os acidentes de pesca são geralmente devidos a erros humanos e não à idade das embarcações, e à "corrida ao peixe", que força a tripulação a envolver-se em práticas inseguras. Uma forma mais eficiente de garantir empregos e segurança no mar é investir em programas de tripulação e para a comunidade, em vez de em embarcações e maquinaria, como por exemplo:

- **Formações de segurança à tripulação, equipamentos salva-vidas e serviços de resgate ( Alt. 279 ao Art. 33º, nº 1, Alt. 280 ao Art. 33º, nº 1, alínea a) (nova));**
- **Aprendizagem contínua e aquisição de novas habilidades profissionais ligadas à segurança (Alt. 261 – 263 ao Art. 31º).**

### **4. Os investimentos em embarcações são caros e têm benefícios limitados para os proprietários ou negócios individuais**

As ajudas da UE à modernização de embarcações têm, por norma, apoiado apenas um segmento muito específico da frota e não o setor inteiro. A maior quantia de subsídios da UE dada para a construção de uma embarcação foi de mais de 6,2 milhões de euros; o valor médio foi de 204.528€ por embarcação. Em média, apenas 14 por cento das embarcações da UE receberam financiamento para a modernização ou construção, sob o regime de financiamento anterior (2000-2006) e a maioria das ajudas da UE foram destinadas a embarcações com mais de 12 m de comprimento.<sup>10</sup> De facto, a vasta maioria de pescadores europeus que operam embarcações de pequeno porte beneficiará mais com a recuperação do *stock* e uma distribuição justa das oportunidades de pesca, do que com financiamento suplementar para construção de novas embarcações. Se for permitido aos *stocks* recuperar, os desembarques adicionais daí resultantes poderiam gerar mais de 3 mil milhões de euros de receita suplementar anual apenas em pescarias do Atlântico Nordeste, o que por sua vez poderia sustentar mais de 100.000 empregos.<sup>11</sup>

Em comparação com subsídios a frotas individuais, os investimentos diretos em programas que beneficiem todo o setor de pesca e as comunidades são muitas vezes mais eficazes em termos de custos e favoráveis ao interesse comum e privado. Bons exemplos de investimentos:

- **Recolha de dados, avaliações de *stock* e recuperação de *stocks* ( Alt. 488 ao Art. 79º, nº 1, Alt. 490 ao Art. 79º, nº 2, alínea b), Alt. 492 ao Art. 79º, nº 2, alínea c));**
- **Programas de rastreabilidade e rotulagem que melhorem a comercialização dos produtos ( Alt. 447 ao Art. 71º, nº 1, alínea a), subalínea ii, Alt. 451 ao Art. 71º, nº 1, alínea b), subalínea ii), Alt. 452 ao Art. 71º, nº 1, alínea b, subalínea ii-A (nova));**
- **Parcerias entre pescadores e cientistas (Alt. 257 – 260 ao Art. 30º);**
- **Desenvolvimento de tecnologias de artes seletivas ( Alt. 291 ao Art. 36º, nº 1, alínea a, Alt. 292 ao Art. 36º, nº 1, alínea aa) (nova));**
- **Controlo e aplicação da lei eficazes ,para facilitar a igualdade de concorrência e reduzir práticas ilegais ( Alt. 477 ao Art. 78º, nº 1, Alt. 482 ao Art. 78º, nº 2, alínea g)).**

<sup>10</sup> Poseidon (2010) IFOP 2000–2006 Shadow Evaluation, disponível em [http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting\\_ocean\\_life/FIFG-evaluation.pdf](http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf), p. 36.

<sup>11</sup> nef (new economics foundation – fundação para a nova economia) (2012), Jobs Lost at Sea—London (Postos de trabalho perdidos no mar—Londres) <http://www.neweconomics.org/node/1968>.

## Conclusão

Gastos públicos na modernização e construção de embarcações resultarão provavelmente em sobrepesca contínua. Entretanto, menos dinheiro fica disponível para implementar a PCP reformada e para medidas que permitam alcançar a sustentabilidade, como é o caso da promoção da seletividade, da recolha de dados e da formação. Com efeito, as alterações propostas para a construção de embarcações podem desviar até 1,6 mil milhões de euros, dos limitados fundos do FEAMP, das medidas que poderiam promover a sustentabilidade e apoiar comunidades de pesca, bem como a generalidade do setor, no seu conjunto . Como tal, oponha-se às ajudas à modernização e construção de embarcações e apoie alterações que facilitem a transição para uma pesca sustentável.

### Para mais informações contacte:

Johanna Karhu	<b>BirdLife Europe</b>	+ 32 (0)478 887 288	<a href="mailto:johanna.karhu@birdlife.org">johanna.karhu@birdlife.org</a>
Saskia Richartz	<b>Greenpeace</b>	+32 (0)2 274 19 02	<a href="mailto:Saskia.Richartz@greenpeace.org">Saskia.Richartz@greenpeace.org</a>
Cathrine Schirmer	<b>OCEAN2012</b>	+32 (0)483 66 69 67	<a href="mailto:cschirmer@pewtrusts.org">cschirmer@pewtrusts.org</a>
Vanya Vulperhorst	<b>Oceana</b>	+32 (0)479 92 70 29	<a href="mailto:vvulperhorst@oceana.org">vvulperhorst@oceana.org</a>
Roberto Ferrigno	<b>WWF</b>	+32 (0)2 27438811	<a href="mailto:rferrigno@wwf.eu">rferrigno@wwf.eu</a>