



Terça-feira, 25 de Fevereiro de 2025

I Série – N.º 37

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 3.740,00

Presidente da República

Decreto Presidencial n.º 54/25 11184

Aprova o Plano Anual de Endividamento para o Exercício Económico de 2025, abreviadamente designada «PAE 2025».

Decreto Presidencial n.º 55/25 11214

Aprova o Plano de Desenvolvimento das Agrovilas, abreviadamente designada «PDA».

Decreto Presidencial n.º 56/25 11227

Aprova as Medidas de Gestão da Frota Pesqueira em Angola. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente Diploma.

Despacho Presidencial n.º 80/25 11268

Autoriza a cessão da posição contratual e respectivas responsabilidades da Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A., Portugal e Sucursal Angola, a favor da empresa de direito angolano, NSDC — Novas Soluções de Construção, S.A., no Contrato de Empreitada dos Lotes B1, B3 e B7, do Sistema IV Bitá. — Revoga todas as disposições que contrariem o disposto no presente Despacho Presidencial.

S U M Á R I O

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto Presidencial n.º 56/25 de 25 de Fevereiro

A Lei n.º 6-A/04, de 8 de Outubro, dos Recursos Biológicos Aquáticos, e seus regulamentos aplicáveis, estabelecem que o processo de certificação de embarcações de pesca a operar em Angola impõe a renovação ou prorrogação dos certificados de pesca, bem como o licenciamento de novas embarcações fixando, de modo geral, o limite de esforço de pesca em termos de número e capacidade das embarcações licenciadas para o exercício da actividade de pesca comercial, ajustado ao Total Admissível de Capturas (TAC) de cada pescaria para cada ano piscatório;

A atribuição de quotas anuais é um instrumento central para garantir que a capacidade de pesca se mantém dentro dos limites que asseguram a regeneração dos recursos marinhos. Este mecanismo é fundamental para prevenir a sobrepesca e assegurar a viabilidade a longo prazo das actividades de pesca no País;

As Medidas de Gestão da Frota Pesqueira em Angola são de importância suprema para a boa governação de pesca, reforço da capacidade local, da promoção do licenciamento de navios com pavilhão angolano e do incentivo à formação e capacitação dos pescadores e operadores locais. Tal abordagem reduz a dependência de embarcações estrangeiras e contribui para a retenção de receitas no País, em linha com as directrizes do Executivo e representam um compromisso com a legalidade, a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento das comunidades piscatórias.

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea m) do artigo 120.º e do n.º 4 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º (Aprovação)

São aprovadas as Medidas de Gestão da Frota Pesqueira em Angola, anexo ao presente Decreto Presidencial, de que é parte integrante.

ARTIGO 2.º (Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente Diploma.

ARTIGO 3.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Decreto Presidencial são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 4.º (Entrada em vigor)

O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado pela Comissão Económica do Conselho de Ministros, em Luanda, aos 13 de Janeiro de 2025.

Publique-se.

Luanda, aos 12 de Fevereiro de 2025.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

MEDIDAS DE GESTÃO DA FROTA PESQUEIRA EM ANGOLA

1. ENQUADRAMENTO

No quadro das políticas de desenvolvimento sustentável do Sector Pesqueiro, o Executivo definiu como prioridade a reformulação e reestruturação da frota pesqueira mediante a aprovação de medidas para a gestão da frota pesqueira angolana, cujo objectivo é adaptar a capacidade das embarcações licenciadas aos desafios biológicos, económicos e sociais que actualmente afectam o Sector Pesqueiro do País.

Para além do enquadramento, as medidas de gestão da frota pesqueira angolana inclui conceitos de gestão da capacidade de pesca, caracteriza detalhadamente a frota pesqueira angolana, compara-a com práticas internacionais de sucesso e identifica os principais obstáculos, além de apresentar soluções técnicas para otimizar a gestão da frota.

As medidas de gestão da frota pesqueira procuram estabelecer um equilíbrio entre a capacidade de pesca e a sustentabilidade dos recursos haliêuticos, propondo medidas destinadas a prevenir a sobrecapacidade e a promover uma exploração responsável e sustentável da pesca.

No entanto, a eficácia da aplicação destas medidas depende de um empenho contínuo por parte das partes envolvidas, de um controlo rigoroso e de ajustamentos periódicos, com base em dados actualizados sobre os recursos haliêuticos e o desempenho da frota. A gestão sustentável dos recursos haliêuticos em Angola é um desafio urgente, que exige uma abordagem integrada e apoiada num quadro jurídico sólido.

As medidas de gestão da frota pesqueira refletem o compromisso do Ministério das Pescas e Recursos Marinhos com a exploração responsável dos recursos marinhos, em consonância com a Lei n.º 6-A/04, de 8 de Outubro — Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos, e seus regulamentos.

Com a implementação destas medidas, o Executivo pretende não só regular a actividade piscatória, mas também promover a sustentabilidade económica e social das comunidades que dela dependem. A atribuição de quotas anuais é um instrumento central para garantir que a capacidade de pesca se mantém dentro dos limites que asseguram a regeneração dos recursos marinhos. Este mecanismo é fundamental para prevenir a sobrepesca e assegurar a viabilidade a longo prazo das actividades de pesca no País.

Além disso, as medidas adoptadas sublinham a importância do reforço da capacidade local, da promoção do licenciamento de embarcações com pavilhão angolano e do incentivo à formação e capacitação dos pescadores e operadores locais. Tal abordagem reduz a dependência

de embarcações estrangeiras e contribui para a retenção de receitas no País, em linha com as directrizes do Ministério das Pescas e Recursos Marinhos.

Desta forma, as medidas de gestão das frotas pesqueiras em Angola vão além de um conjunto de acções específicas, representa um compromisso com a legalidade, a sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento das comunidades piscatórias. Através da aplicação rigorosa das normas estabelecidas e da promoção de práticas de pesca responsáveis, o Executivo reafirma o seu papel na gestão dos recursos haliêuticos, de forma a beneficiar as gerações actuais e futuras, respeitando os princípios da conservação e da justiça social.

Em síntese, estas medidas inserem-se num quadro legal robusto, que não só orienta as acções do Ministério, como promove a cooperação entre o Governo, as comunidades piscatórias e os parceiros internacionais, visando a construção de um futuro sustentável para as pescas em Angola.

2. CONCEITO DE GESTÃO DA CAPACIDADE DE PESCA

A capacidade de pesca pode ser definida como a quantidade ou esforço que pode ser produzida durante um determinado período, e para um determinado recurso, por embarcação ou frota, tendo em conta a tecnologia, os factores de produção fixos, a ausência de restrições quanto à utilização de factores de produção variáveis e os procedimentos operacionais costumeiros e habituais.

Para determinar a capacidade de pesca numa determinada frota, é indispensável diferenciar entre capacidade excedentária a curto prazo, sobrecapacidade a longo prazo. Além disso, é necessário reconsiderar uma análise orientada para os factores de produção (quanto podemos pescar com os factores de produção existentes) e uma análise orientada para os resultados (dado o total admissível de capturas, qual é a quantidade de factores de produção em termos de capacidade da frota necessária).

2.1. Definição da Capacidade e Esforço de Pesca

O termo «capacidade» está relacionado com várias questões que refletem a relação entre o conceito de capacidade, a captura de pescado pelas embarcações de pesca e o conceito biológico de mortalidade por pesca, os conceitos de excesso de capacidade, sobre capacidade, sobrepesca e sobre capitalização estão directamente relacionados, mas são diferentes. Em termos técnicos, a capacidade de pesca está relacionada com a «potencialidade de pesca» de uma embarcação, a «capacidade» inclui aspectos como a dimensão das artes de pesca, a dimensão da embarcação e a potência do motor.

2.2. Indicadores da Capacidade de Pesca

Para determinar a capacidade de acesso numa determinada frota, que é necessário distinguir entre excesso de capacidade a curto prazo e excesso de capacidade a longo prazo. Além disso, é necessário efectuar uma análise orientada para os *inputs* (quanto se pode pescar com os *inputs* existentes) e uma análise orientada para os *outputs* (tendo em conta o recurso disponível-TAC).

No quadro seguinte, são apresentados os indicadores de capacidade das principais artes de pesca utilizadas em Angola. De acordo com o historial da pesca em Angola, as características e, especialmente, a dimensão das artes de pesca pode ser considerada como representando o potencial de uma embarcação em gerar mortalidade por pesca. Se o tipo e a dimensão das artes de pesca que os pescadores são autorizados a utilizar numa determinada pescaria forem bem determinados, a capacidade de pesca pode ser mais facilmente quantificada com base nessas informações. A capacidade baseada nas características das artes de pesca é colocada ao lado da prática comum de quantificar a capacidade com base nas características da embarcação, em que a arqueação e a potência do motor da embarcação são os dois indicadores mais utilizados.

Tabela 1 — Indicadores de Capacidade por Artes de Pesca

Arte (tipo) de Pesca	Descrição dos Indicadores
Pesca de arrasto	A pesca de arrasto consiste essencialmente em filtrar a água partindo de uma velocidade óptima de arrasto em função das espécies-alvo, a abertura da superfície da rede, medida em metros quadrados (m ²), permite quantificar razoavelmente a capacidade de pesca. O arrasto demersal e o arrasto pelágico podem ambos ser caracterizados pela abertura da superfície descrita acima. As redes de arrasto de vara podem ser caracterizadas pelo comprimento da vara, que determina a superfície da abertura para este tipo de rede de arrasto.
Pesca de palangre (linha e aparelhos de anzóis)	A capacidade na pesca de palangre pode ser quantificada pelo número de anzóis ou, se a distância entre os anzóis for mantida constante, pelo comprimento da linha.
Pesca de cerco	A capacidade das redes de cerco com retenida pode ser caracterizada pelo comprimento total da rede, sendo a profundidade da rede característica das espécies-alvo. Deve ser prestada atenção à utilização de dispositivos de concentração de peixes (FAD), que podem aumentar a capacidade a um nível difícil de quantificar. Os cercadores estão sempre ligados à embarcação.
Pesca de gaiolas	A capacidade na pesca com gaiolas pode ser quantificada pelo número e dimensão das gaiolas. Outras características das gaiolas, tais como a sua forma, a dimensão das aberturas e certas especificações dos materiais utilizados, dependem muito da pescaria em causa e podem ser consideradas como medidas técnicas.

2.3. Gestão da Capacidade de Pesca

No contexto das pescas, a gestão da capacidade refere-se às potenciais capturas do Sector (ou da frota) se todas embarcações fossem efectivamente utilizadas. Actualmente, existe alguma experiência em matéria de gestão da capacidade de pesca, que vai desde medidas como a regulamentação da entrada numa pescaria, restrições aplicáveis às artes de pesca e às embarcações, direitos de pesca por grupo, Direitos Territoriais de Utilização (TURF), Totais Admissíveis de Capturas (TAC), limites de captura das embarcações, quotas de esforço individuais «Quota Individual por Esforço (IEQ)», «Quotas Individuais Transferíveis (ITQ)», impostos e *royalties* até regimes de resgate e de descondicionamento (FAO, 2002). Os instrumentos utilizados dividem-se em 3 (três) categorias principais: controlos de *inputs*, controlos de *outputs* e taxas de acesso. Os controlos dos factores de *input* são as medidas destinadas a limitar a capacidade de pesca através da limitação ou redução do nível dos *inputs* utilizados.

O sucesso do controlo dos *inputs* é frequentemente impedido pela dificuldade em definir a relação entre os *inputs* e os *outputs*. Além disso, as mudanças tecnológicas e a substituição de *inputs* obrigam a uma redução contínua dos níveis de *input* no sentido de manter os níveis de *output* pretendidos e resultam frequentemente num conjunto complexo de medidas que reduzem a eficiência dos próprios pescadores. Os controlos de *outputs* destinam-se a regular a quantidade de peixe desembarcado. Os mais conhecidos e aplicados são os TAC, as quotas individuais (IQ) e as quotas individuais transferíveis (ITQ). Quanto às taxas de acesso, são instrumentos que afectam directamente a economia da operação de pesca.

2.4. Envolvimento das Organizações Regionais e Internacionais Vocacionadas em Matéria de Gestão de Pescas

No âmbito dos acordos multilaterais, Angola tem fortalecido o envolvimento das Organizações Regionais de Gestão de Pescas, bem como determinadas organizações internacionais das quais Angola é parte, com destaque para as seguintes:

A Comissão da Corrente de Benguela (BCC), responsável pela gestão partilhada do Grande Ecossistema Marinho da Corrente de Benguela, com a República da Namíbia e a República África do Sul;

A Organização Regional das Pescarias do Atlântico do Sudeste (SEAFO);

Centro Regional de Coordenação de Monitorização, Controlo e Fiscalização da Pesca da SADC (MCSCC — SADC);

SACD ATLANTIC, um projeto financiado pela embaixada dos Estados Unidos da América no âmbito do combate à pesca ilegal não declarada e não regulamentada;

A Conferência Ministerial sobre a Cooperação no domínio das Pescas entre os Estados Costeiros banhados pelo Oceano Atlântico (COMHAFAT/ATLAFCO);

A Comissão Internacional para a Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT), organismo responsável pela gestão das pescarias do atum do alto e espécies afins na região do Oceano Atlântico e mares adjacentes; e

A FAO através do seu Comité especializado em matérias de pescas (COFI), com realce para o seu Plano de Acção Internacional (IPOA) para a gestão da capacidade de pesca (embarcações e artes de pesca) e o Código de Conduta da FAO para a Pesca Responsável que estipula a necessidade de os Estados adoptarem medidas de prevenção ou eliminação do excesso de capacidade de pesca e de garantirem que os níveis de esforço de pesca fossem proporcionais à utilização sustentável dos recursos pesqueiros; Medidas sobre Estado do Porto destinadas a prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal não declarada e não regulamentada;

A Declaração Internacional sobre Crime Organizado na Indústria Pesqueira Mundial, adoptado na Cidade de Copenhague, Dinamarca.

3. CARACTERIZAÇÃO DA FROTA PESQUEIRA EM ANGOLA

Nos termos da Lei n.º 6-A/04, de 8 de Outubro, e seus regulamentos aplicáveis, o processo de certificação de embarcações envolve a renovação ou prorrogação dos Certificados de Pesca que já exercem a actividade, bem como o licenciamento de novas embarcações. O limite de esforço de pesca em termos de número e capacidade das embarcações licenciadas para o exercício da actividade de pesca comercial é ajustado ao Total Admissível de Capturas (TAC) de cada pescaria conforme as Medidas de Gestão em vigor. Nesta conformidade, encontram-se certificadas um total de cerca de 7 mil embarcações, conforme a Tabela 2.

Tabela 2 — Número de Embarcações Certificadas

Tipo de Embarcação Certificadas	Quantidade
Pesca artesanal	6 719
Semi-industrial e industrial	248
Total	6 967

O tipo e as dimensões das embarcações licenciadas são geralmente ajustados ao TAC de cada pescaria, conforme as medidas de gestão das pescarias marinhas, anualmente aprovadas e publicadas em Decretos Presidenciais. Em função dos recursos pesqueiros disponíveis, o regulamento geral das pescas permite o licenciamento dos tipos (artes) de pesca descritos na Tabela 3.

Tabela 3 — Tipos de Artes e Métodos de Pesca Praticados em Águas Angolanas à Luz da Legislação em Vigor

Tipo de Recurso	Método de Captura	Descrição
Pelágicos	Cerco	Pesca de pequenos peixes pelágicos
Pelágicos	Arrasto pelágico	Pesca de pequenos peixes pelágicos
Pelágicos	Palangre de superfície	Pesca de atuns costeiros e espécies afins
Pelágicos	Cerco atuneiro	Pesca de atum do alto
Demersais	Arrasto demersal	Pesca de peixes diversos
Demersais	Emalhar	Pesca de peixes diversos
Demersais	Gaiolas de peixes	Pesca de peixes diversos
Demersais	Palangre e linhas de mão do fundo	Pesca de peixes diversos
Demersais	Arrasto de camarão de profundidade	Pesca de camarão de profundidade
Demersais	Arrasto de gamba costeira	Pesca de gamba costeira
Demersais	Gaiolas de caranguejo de profundidade	Pesca de caranguejo de profundidade
Demersais	Gaiolas ou armadilhas de cefalópodes	Pesca de polvo, choco e lulas

À luz da legislação em vigor, as embarcações licenciadas devem operar nas zonas delimitadas de acordo com o segmento da pesca, o tipo de arte e a espécie ou grupo de espécies alvo.

Tabela 4 — Distribuição de Embarcações de Pesca em Angola por Categoria e Tipo de Arte de Pesca e Nacionalidades

Categoria de Pesca	Tipo de Arte de Pesca	Número de Embarcações Certificadas	Nacionalidade (pavilhão)
Pesca Artesanal	Diversas (incluindo redes de emalhar, linha de mão, palangre, etc.)	6.719	Principalmente nacional
Pesca Semi-Industrial	Arrasto, Emalhar, Gaiolas, Covos, Palangre, Cerco	116	95% Nacional, 5% Estrangeiro
Pesca Industrial	Arrasto, Cerco, Gaiolas, Palangre	132	70% Nacional, 30% Estrangeiro (geralmente de maior capacidade de pesca)
Total		6.967	

3.1. Embarcações Certificadas por Arte de Pesca

Actualmente os segmentos da pesca industrial e semi-industrial contam com uma frota de 248 embarcações licenciadas para os diversos tipos de pesca conforme a tabela 2. Importa realçar que cerca de 9% da frota encontra-se temporariamente inoperante por motivos de avaria e/ou de baixa eficiência técnica. Para o segmento da pesca artesanal, o sector conta com uma frota de aproximadamente 6700 embarcações de pequeno porte vulgo «chatas» motorizadas e não motorizadas, distribuídas ao longo das 7 províncias do litoral (pesca artesanal marítima).

Tabela 5 — Número de Embarcações Certificadas por Arte de Pesca

SEGMENTO DA FROTA	ARTES DE PESCA DAS EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS											
	Arrasto Demersal (peixe)	Arrasto camarão	Arrasto de gamba costeira	Arrasto Pelágico	Cerco	Emalhar	Gaiolas (caranguejo)	Gaiolas (peixe)	Palangre	Pesca de Cefalópodes	Transportador	Total
Semi-industrial	18	0	17	0	68	2	9	0	2	0	0	116
Industrial	45	26	0	5	49	2	3	0	1	1	0	132
Total	63	26	17	5	117	4	12	0	3	1	0	248
Percentage	25%	10%	7%	2%	47%	2%	5%	0,0%	1%	0,4%	0,0%	

3.1.1. Embarcações de Pesca Artesanal

A actividade de pesca que é efectuada com embarcações com comprimento fora-fora geralmente até catorze metros, inclusive e propulsionada a remos, a vela ou por motores fora de bordo ou interiores, utilizando raramente gelo para conservação e fazendo uso de artes de pesca como linhas de mão e redes de emalhar e cerco «rapa». Esta última, tem sido utilizada de forma não apropriada, por vários operadores deste segmento da pesca. A pesca artesanal pode ser comercial, exercida para fins lucrativos ou de subsistência, significa a actividade de pesca em que o pescador pesca regularmente para o consumo próprio e de sua família e apenas esporadicamente comercializa a produção excedentária. A frota artesanal é maioritariamente composta por embarcações por embarcações construídas em casco de madeira (mais de 70%) e fibra de vidro, conforme a tabela abaixo.

Tabela 6 — Caracterização da Frota de Pesca Artesanal por Classe de Comprimento

Tipo de embarcação	Nome local	Material de construção	Comprimento (metros)	Número de tripulantes	Tipo de motor
Canoas feitas de tronco	Paroga	Tronco de árvore	2-6 m	2 a 4	Não motorizada
Canoas sintéticas	Canoa/chata de f	Fibra de vidro	5-7 m	3 a 5	Motorizada ou não motorizada
Embarcações de madeira	Chata	Madeira	5-13 m	até 15	Motor fora de bordo (geralmente 40HP)

Tabela 9 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais_Embarcações de Pesca de Cerco					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Víveres e outras despesas correntes	
10 < CFF_Metros ≤ 20	30%	35%	18%	17%	100%
20 < CFF_Metros ≤ 30	27%	37%	20%	16%	100%
30 < CFF_Metros ≤ 40	21%	47%	14%	18%	100%
40 < CFF_Metros ≤ 54	20%	49%	17%	14%	100%
Média	25%	42%	17%	16%	

3.1.3. Embarcações de Pesca de Arrasto Pelágico

A pesca de arrasto pelágico é mundialmente caracterizada como pesca industrial de grande escala devido ao tamanho das embarcações, o nível de capital investido em termos de tecnologia e mão-de-obra especializada, bem como o volume de capturas. Após alguns anos de paralisação desta pescaria, a frota de arrasto pelágico foi reintroduzida em 2014 a título experimental, com fundamentação científica do instituto angolano especializado em investigação pesqueira. As embarcações são geralmente de pavilhão estrangeiro e operam em regime de fretamento com parceria com empresas angolanas titulares de direitos de pesca. As principais espécies alvo são: o carapau do cabo, o carapau do Cunene, a cavala e outras espécies pelágicas.

Todas as espécies demersais capturadas acidentalmente, incluindo a pescada, são consideradas pesca acompanhante (*bycatch*) e não podem exceder 5% da captura total efectuada por faina, por embarcação. As embarcações que compõem a frota de pesca de arrasto pelágico possuem CFF que varia de 94 a 104 metros e potência de motor superior a 5000 HP e inferior a 7000 HP conforme a tabela 4. Trata-se de embarcações de grande porte que, nos termos da lei, devem exercer a actividade para lá das 15 milhas náuticas da costa marítima, sob jurisdição da República de Angola. Em média, esta frota contribui com cerca de 15% do volume global das capturas.

Tabela 10 — Características Técnicas das Embarcações de Arrasto Pelágico por Classe de Comprimento

[illegible]

Tabela 11 — Estimativa do Valor de Investimento

Ítem	Estimativa do valor de investimento (Akz) - Embarcações de Pesca de Arrasto Pelágico											
	45 < CFF Metros ≤ 55			55 < CFF Metros ≤ 75			75 < CFF Metros ≤ 95			95 < CFF Metros ≤ 115		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Akz)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos electrónicos												
Sistema de frio												
Artes de pesca												
Outras componentes												
Total (Akz)	4 500,00	7 000,00	5 750,00	7 000,00	10 000,00	8 500,00	10 000,00	18 000,00	14 000,00	18 000,00	40 000,00	29 000,00
Unidade: Milhões de Kwanzas												

Tabela 12 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais Embarcações de Pesca de Arrasto Pelágico					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
45 < CFF Metros ≤ 55	30%	49%	9%	12%	100%
55 < CFF Metros ≤ 75	23%	55%	11%	11%	100%
75 < CFF Metros ≤ 95	21%	58%	13%	8%	100%
95 < CFF Metros ≤ 115	18%	65%	8%	9%	100%
Média	23%	57%	10%	10%	

3.1.4. Embarcações de Cerco Atuneiro (Atum do Alto)

No âmbito da Comissão Internacional para a Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT), os Estados-Membros desta organização internacional (da qual Angola é parte), podem, em conformidade com os seus instrumentos jurídicos nacionais, estabelecer parcerias à luz dos acordos de acesso, no domínio da exploração de tunídeos e espécies afins em águas territoriais sob jurisdição dos respetivos países.

À luz dos contratos de constituição de direitos para a pesca de atum do alto entre o Ministério das Pescas e Recursos Marinhos (MINPERMAR) e as Associações de Armadores Atuneiros de alguns Estados-Membros da organização, com realce para o Reino da Espanha, o MINPERMAR licenciou um total de 31 embarcações atuneiras de pavilhão estrangeiro a favor de empresas de direito angolano. Esta frota opera em quase toda zona da ICCAT (Oceano Atlântico) com as devidas autorizações de acesso e de exploração dos Estados Costeiros.

Importa realçar que cada uma destas embarcações de pesca na zona da ICCAT de acordo com a quota atribuída pelo respectivo Estado de Bandeira. As principais espécies alvo nesta pescaria são: o atum patudo (*thunnus obesus*), atum branco (*thunnus alalunga*), atum albacora (*thunnus albacores*) e o listão (*katsuwornus pelamis*). Todas outras espécies capturadas acidentalmente, incluindo o tubarão, são consideradas pesca acompanhante (*bycatch*) e não podem exceder 10% da captura total efectuada por faina, por embarcação.

Tendo em conta a biologia das referidas espécies alvo (altamente migratórias, grandes nadadores, habitam geralmente em águas longínquas), as embarcações, conforme a tabela, devem possuir capacidade suficiente (grande dimensão e potência) para poder capturar o recurso. Como se pode observar na tabela 5, o CFF e a potência do motor das embarcações varia de 47 a 105 metros e 2000 a 7900 HP, respectivamente.

Tabela 13 — Características Técnicas das Embarcações Atuneiras (Atum do Alto) por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de atum do alto (tunídeos e afins)											
	45 < CFF Metros ≤ 60			60 < CFF Metros ≤ 70			70 < CFF Metros ≤ 80			80 < CFF Metros ≤ 105		
	(N=2)			(N=6)			(N=13)			(N=10)		
	Min.	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média
Comprimento fora-for a_CFF (Metros)	47	52	50	61	68	66	72	79	77	80	105	86
Potência do Motor (HP)	2000	2450	2225	1606	4600	3662	1737	4730	2245	2298	7900	5231
Arqueação Bruta	921	1900	1406	1383	3000	1956	1929	5415	3870	2109	4345	2888
Idade (anos de existência)	7	36	18	8	26	22	10	26	20	12	22	19
Capacidade do porão (m3)	145	280	180	180	560	290	220	560	300	350	800	670
Tripulantes	24	35	27	25	46	27	25	46	27	30	46	30

3.1.5. Embarcações de Pesca de Palangre

A pesca de palangre de superfície em Angola é exercida por embarcações do segmento artesanal através das linhas de mão, pelo segmento semi-industrial e industrial com aparelhos de anzóis em linhas longas. Para uma pesca mais costeira, as espécies-alvo ou o grupo de espécies são os pequenos atuns, como o merma, o bonito e o atum gaiado. Na pesca oceânica com esta arte, o Sector conta com apenas uma embarcação de bandeira nacional, de 34 metros, que tem como alvo principal o espadarte e outras espécies sob tutela da ICCAT.

Tabela 14 — Características Técnicas das Embarcações de Palangre de Superfície por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de palangre de superfície (tunídeos e afins)											
	10 < CFF Metros < 20			20 < CFF Metros < 30			30 < CFF Metros < 40			40 < CFF Metros < 54		
	(N 1)			(N 2)			(N 1)			(N 0)		
	Min.	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média
Comprimento fora-for a_CFF (Metros)	16	16	16	24	24	24	34	34	34	0	0	0
Potência do Motor (HP)	190	190	190	447	447	447	700	700	700	0	0	0
Arqueação Bruta	67	67	67	181	181	181	416	416	416	0	0	0
Idade (anos de existência)	22	22	22	23	23	23	20	20	20	0	0	0
Capacidade do porão (m3)	10	10	10	17	17	17	60	60	60	0	0	0
Tripulantes	10	10	10	13	13	13	22	22	22	0	0	0
Dias de pesca/faena	5	5	5	5	5	5	45	45	45	0	0	0
Captura/faena(Ton)			4			5			35			

Tabela 15 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Akz) - Embarcações Pesca de Palangre											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Akz)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos	600,00	1 200,00	900,00	1 200,00	1 800,00	1 500,00	1 800,00	4 100,00	2 950,00	4 000,00	7 000,00	5 500,00
Equipamentos eletrônicos												
Sistema de frio												
Arte de pesca												
Outras componentes												
Total (Akz)	600,00	1 200,00	900,00	1 200,00	1 800,00	1 500,00	1 800,00	4 100,00	2 950,00	4 000,00	7 000,00	5 500,00

Unidade: Milhões de Kwanzas

Tabela 16 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais_Embarcações de Pesca de Palangre					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Víveres e outras despesas correntes	
10< CFF_Metros ≤20	24%	35%	19%	22%	100%
20< CFF_Metros ≤30	22%	37%	18%	23%	100%
30< CFF_Metros ≤40	21%	37%	21%	21%	100%
<i>Média</i>	22%	36%	19%	22%	

3.1.6. Embarcações de Pesca de Arrasto Demersal (Peixes)

A pesca de arrasto demersal é composta por embarcações do segmento semi-industrial (cerca de 20%) e industrial (cerca de 80%). As embarcações possuem características adequadas para a pesca de recursos que habitam no fundo do mar. As principais espécies alvo são: o cachucho e outros esparídeos, a corvina, a pescada, a espada o peixe galo, a marionga entre outros peixes demersais. Em média, esta frota contribui com cerca de 22% do volume global das capturas.

Tabela 17 — Características Técnicas das Embarcações de Arrasto Demersal por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de arrasto demersal (peixes diversos)											
	14< CFF Metros ≤20			20<CFF Metros ≤30			30<CFF Metros ≤40			40<CFF Metros ≤54		
	(N=8)			(N=8)			(N=21)			(N=22)		
	Min.	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média
Comprimento fora-fora CFF (Metros)	18	20	19	24	30	27	31	40	36	41	54	45
Potência do Motor (IIP)	350	567	442	573	850	711	540	1234	841	960	2100	1391
Arqueação Bruta	65	235	100	90	251	165	160	423	244	187	760	422
Idade (anos de existência)	6	10	8	4	22	8	4	50	16	4	51	16
Combustível (Mil Litros)	5	20	14	30	60	52	30	150	78	45	280	107
Tripulantes	13	20	18	13	25	21	16	30	23	20	35	27
Dias de pesca/faena	5	6	5	5	7	6	6	20	11	15	28	22
Captura/faena(Ton)			9			25			30			90

Como se pode observar na tabela acima, o Comprimento Fora-Fora (CFF) das embarcações licenciadas para o exercício da actividade de pesca de arrasto demersal varia de 18 a 54 metros. 37% desta frota é composta por embarcações com CFF da classe entre 40 a 54 metros, 36% da classe entre 30 a 40 metros e 16% das classes de 20 a 30 metros e 14 a 20 metros de CFF. Em relação à capacidade das embarcações em termos de potência do motor (HP, arqueação bruta, capacidade de armazenamento de combustível (1000 litros), número de tripulantes a bordo e dias de pesca por faina, observou-se uma relação directamente proporcional entre as medidas de esforço de pesca e a média da produção em termos de toneladas de pescado capturada por faena. Em termos de idade ou ano de construção, as embarcações

da classe 30 a 40 metros e da classe 40 a 54 metros de CFF são as mais antigas, com uma média de 16 anos de existência ao passo que as da classe de 14 a 30 metros são as mais recentes com uma média de 8 anos de existência.

Tabela 18 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Akz) - Embarcações de Pesca de Arrasto Demersal (peixes)											
	10< CFF Metros ≤20			20< CFF Metros ≤30			30< CFF Metros ≤40			40< CFF Metros ≤54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Akz)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos electrónicos												
Sistema de fio												
Arte de pesca												
Outras componentes												
Total (Akz)	650,00	1 000,00	825,00	1 000,00	1 700,00	1 350,00	1 700,00	4 800,00	3 250,00	4 800,00	9 000,00	6 900,00
Unidade: Milhões de Kwanzas												

Tabela 19 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais Embarcações de Pesca de Arrasto Demersal (Peixes)					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
10< CFF Metros ≤20	31%	47%	7%	15%	100%
20< CFF Metros ≤30	23%	53%	9%	15%	100%
30< CFF Metros ≤40	24%	51%	11%	14%	100%
40< CFF Metros ≤54	22%	55%	9%	14%	100%
Média	25%	52%	9%	15%	

3.1.7. Embarcações de Pesca de Arrasto Camaroeiro (Camarão de Profundidade)

A pesca de arrasto de camarão de profundidade é geralmente caracterizada como pesca industrial, tendo em conta o nível de capital investido em termos de tecnologia e mão-de-obra especializada. A frota licenciada é composta por embarcações de bandeira nacional (40%) e de bandeira espanhola (60%), que operam em parceria com empresas de direito angolano. As principais espécies alvo são: o camarão (*P. longirostris*) e o Alistado (*A. varidens*).

Tabela 20 — Características Técnicas das Embarcações de Arrasto Camaroeiro por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de arrasto camaroeiro (camarão de profundidade)											
	14 < CFF Metros < 20			20 < CFF Metros < 30			30 < CFF Metros < 40			40 < CFF Metros < 54		
	(N=0)			(N=5)			(N=19)			(N=1)		
	Min.	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média
Comprimento fora-fora CFF (Metros)	0	0	0	27	30	28	31	39	34	45	45	45
Potência do Motor (HP)	0	0	0	613	850	756	430	1222	789	1200	1200	1200
Arqueação Bruta	0	0	0	149	293	259	145	462	308	513	513	513
Idade (anos de existência)	0	0	0	22	26	24	9	36	19	38	38	38
Combustível (Mil Litros)	0	0	0	150	155	151	60	250	152	160	160	160
Tripulantes	0	0	0	19	25	21	20	30	22	30	30	30
Dias de pesca/faena	0	0	0	20	45	38	20	45	38	20	45	38
Captura/faena(Ton)						32			38			4

As embarcações licenciadas na pescaria do camarão de profundidade variam de 27 a 45 metros de CFF. Do total, 76% desta frota são embarcações com CFF da classe entre 30 a 40 metros, 20% da classe entre 20 a 30 metros e apenas 4% da classe de 40 a 50 metros. Em relação à capacidade das embarcações em termos de potência do motor (HP, arqueação bruta, capacidade de armazenamento de combustível (1000 litros), número de tripulantes a bordo e dias de pesca por faena, observou-se uma relação directamente proporcional, embora pouco significativa, entre as medidas de esforço de pesca e a média da produção em termos de toneladas de pescado capturada por faena. Relativamente à idade ou ano de construção, a embarcação de 45 metros (a única da classe 40 a 54 metros de CFF) é a mais antiga com 38 anos de existência ao passo que as da classe 30 a 40 metros são as mais recentes com uma média de 19 anos de existência.

Tendo em conta a biologia das referidas espécies alvo (habitam geralmente em profundidades abaixo dos 200 metros, no leito marinho), as embarcações, conforme a tabela, devem possuir capacidade suficiente (em termos de tecnologia e autonomia de mar) para poder capturar o recurso. Como se pode observar na Tabela 8, em média, cada faina (por embarcação) tem uma duração de 45 dias.

Tabela 21 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Akz) - Embarcações de Pesca de Arrasto de Camarão de Profundidade											
	10+ CFF Metros ≤20			20 + CFF Metros ≤30			30+ CIT Metros ≤10			40+ CIT Metros ≤54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Akz)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos eletrônicos												
Sistema de freio												
Arte de pesca												
Outras componentes												
Total (Akz)	N/A	-	-	1 400,00	2 900,00	2 150,00	2 900,00	6 500,00	4 700,00	6 500,00	10 500,00	8 500,00

Unidade: Milhões de Kwanzas

Tabela 22 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais, Embarcações de Pesca de Camarão de Profundidade					
CFF_ Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
20< CFF Metros≤30	27%	57%	9%	7%	100%
30< CFF Metros≤40	29%	50%	10%	11%	100%
40< CFF Metros≤54	25%	51%	12%	12%	100%
Média	27%	53%	10%	10%	

3.1.8. Embarcações de Pesca de Gaiolas de Caranguejo

A pesca do caranguejo de profundidade é historicamente exercida ao longo da Região Sul da costa angolana, mais precisamente na Província do Namibe. A frota é composta por embarcações do segmento semi-industrial fabricadas com casco de madeira e fibra de vidro e do segmento industrial fabricadas com casco de aço e equipadas com sistemas de processamento a bordo. Para ambos segmentos, a pesca é exercida através de conjuntos de gaiolas/armadilhas fixadas em linhas longas. A principal espécie de alvo é o caranguejo de profundidade.

Tabela 23 — Características Técnicas das Embarcações de Caranguejo de Profundidade por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de caranguejo											
	10< CFF Metros ≤20			20<CFF Metros ≤30			30<CFF Metros ≤40			40<CFF Metros ≤54		
	(N=4)			(N=2)			(N=1)			(N=2)		
	Min.	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média	Min	Max.	Média
Comprimento fora-fora_CFF (Metros)	9	14	11	21	21	21	38	38	38	44	44	44
Potência do Motor (HP)	165	240	201	829	829	829	986	986	986	1230	1230	1230
Arqueação Bruta	8	33	16	118	118	118	563	563	563	737	737	737
Idade (anos de existência)	13	36	27	1	1	1	36	36	36	5	5	5
Combustível (Mil Litros)	0,5	2	1,2	15	15	15	152	152	152	120	120	120
Tripulantes	5	10	7	22	22	22	25	25	25	25	25	25

Como se pode observar na tabela acima, as embarcações licenciadas na pescaria do caranguejo de profundidade variam de 9 a 44 metros de CFF. Do total, 50% desta frota são embarcações com CFF da classe entre 10 a 20 metros, 25% da classe entre 40 a 50 metros e apenas 25% da classe de 20 a 40 metros.

Em relação à capacidade das embarcações em termos de potência do motor (HP, arqueação bruta, capacidade de armazenamento de combustível (1000 litros), número de tripulantes a bordo e dias de pesca por faena, observou-se uma relação directamente proporcional, entre as medidas de esforço de pesca e o comprimento fora-fora. Em termos de idade ou ano de construção, a embarcação de 38 metros (a única da classe 30 a 40 metros de CFF) é a mais antiga com 36 anos de existência ao passo que a da classe 20 a 30 metros é a mais recente com apenas 1 ano de existência.

Tabela 24 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Alcz) - Embarcações de Pesca de Caranguejo de Profundidade											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Alcz)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos eletrónicos												
Sistema de frio												
Artes de pesca												
Outras componentes												
Total (Alcz)	550,00	1 200,00	875,00	1 200,00	1 800,00	1 500,00	1 800,00	4 000,00	2 900,00	4 000,00	7 000,00	5 500,00
Unidade: Milhões de Kwanzas												

Tabela 25 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais_Embarcações de Pesca de Caranguejo de Profundidade					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
10 < CFF Metros ≤ 20	42%	31%	8%	19%	100%
20 < CFF Metros ≤ 30	45%	29%	9%	17%	100%
30 < CFF Metros ≤ 45	43%	38%	11%	8%	100%
Média	43%	33%	9%	15%	

3.1.9. Embarcações de Pesca de Arrasto de Gamba Costeira

A pesca da gamba costeira é historicamente exercida ao longo da Região Norte da costa de angolana, mais precisamente na Província de Luanda e Bengo, com maior incidência na região entre o Município de Cacuaco e do Ambriz. A frota é composta por embarcações do segmento semi-industrial fabricadas com casco de madeira, fibra de vidro e de aço. A pesca é exercida através de redes de arrasto costeiro com o apoio de sistemas de guinchos e outros equipamentos necessários para a actividade. A principal espécie de alvo é a gamba costeira, tendo como espécies acompanhantes (*bycatch*) algumas espécies de peixes demersais e moluscos como a corvina, a garoupa, o taco-taco e o choco.

Tabela 26 — Características Técnicas das Embarcações Pesca de Gamba Costeira por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de arrasto costeiro (gamba costeira)											
	10 < CFF Metros < 15			15 < CFF Metros < 20			20 < CFF Metros < 25			25 < CFF Metros < 30		
	(N=7)			(N=10)			(N=1)			(N=0)		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Comprimento fora-for a_CFF (Metros)	10	15	14	17	20	19	21	21	21	0	0	0
Potência do Motor (HP)	130	261	193	170	520	336	520	520	520	0	0	0
Arqueação Bruta	6	41	15	30	75	50	65	65	65	0	0	0
Idade (anos de existência)	4	15	9	1	18	8	13	13	13	0	0	0
Combustível (Mil Litros)	1	6	3	3	8	6	9	9	9	0	0	0
Tripulantes	5	10	7	12	18	14	13	13	13	0	0	0
Dias de pesca/faena	4	6	5	5	7	6	6	6	6	0	0	0
Captura/faena(Ton)			4			6			7			

Tabela 27 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Alz) - Embarcações de Pesca de Arrasto de Gamba Costeira											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Alz)	450,00	1 200,00	825,00	1 200,00	1 900,00	1 550,00	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Casco												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos eletrónicos												
Sistema de frio												
Arte de pesca												
Outras componentes												
Total (Alz)	450,00	1 200,00	825,00	1 200,00	1 900,00	1 550,00	-	-	-	-	-	-
Unidade: Milhões de Kwanzas												

Tabela 28 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais_Embarcações de Pesca de Gamba Costeira					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
10 < CFF Metros ≤ 20	37%	33%	18%	12%	100%
20 < CFF Metros ≤ 30	42%	37%	11%	10%	100%
Média	40%	35%	15%	11%	

3.1.10. Embarcações de Pesca com Arte de Emalhar (Peixes Diversos)

A pesca com arte de emalhar é geralmente costeira, exercida ao longo da costa angolana, com realce para as Províncias do Namibe, Bengo e Zaire. A frota é composta por embarcações do segmento semi-industrial e industrial, fabricadas com casco de madeira (pesca artesanal), fibra de vidro e de aço. A pesca é exercida através de redes de malha com o apoio de equipamentos necessários para a actividade. As principais espécies ou grupo de espécies alvo são os peixes demersais como o cachucho, a corvina o roncador e a garoupa.

Tabela 29 — Características Técnicas das Embarcações de Pesca com Arte de Emalhar por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de emalhar (peixes diversos)											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	(N=2)			(N=3)			(N=0)			(N=0)		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Comprimento fora-fora_CFF (Metros)	14	19	17	21	28	25	0	0	0	0	0	0
Potência do Motor (IIP)	200	369	285	173	483	380	0	0	0	0	0	0
Arqueação Bruta	43	114	79	25	155	107	0	0	0	0	0	0
Idade (anos de existência)	10	23	12	8	16	12	0	0	0	0	0	0
Capacidade do porão (m3)	6	15	8	8	28	18	0	0	0	0	0	0
Tripulantes	8	10	9	12	15	14	0	0	0	0	0	0
Dias de pesca/faena	4	6	5	5	7	6	0	0	0	0	0	0
Captura/faena(Ton)			7			12						

Tabela 30 — Estimativa do Valor de Investimento

Ítems	Estimativa do valor de investimento (Akw) - Embarcações Pesca de Emalhar peixes diversos)											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Akw)												
Cobra												
Motor												
Equipamentos mecânicos												
Equipamentos eletrónicos												
Sistema de frito												
Arte de pesca												
Outros componentes												
Total (Akw)	500,00	1 100,00	800,00	1 100,00	1 800,00	1 450,00	1 800,00	4 000,00	2 900,00	4 000,00	7 000,00	5 500,00
Unidade: Milhões de Kwanzas												

Tabela 31 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais Embarcações de Pesca de Emalhar					
CFF_Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
10 < CFF_Metros ≤ 20	24%	35%	19%	22%	100%
20 < CFF_Metros ≤ 30	22%	37%	18%	23%	100%
30 < CFF_Metros ≤ 40	21%	37%	21%	21%	100%
Média	22%	36%	19%	22%	

3.1.11. Embarcações de Pesca de Gaiolas de Cefalópodes (Polvo)

A pesca com arte de covos ou gaiolas dirigidas ao polvo tem merecido de algum acompanhamento específico, do ponto de visto de investigação e gestão pesqueira por se tratar de um recurso com características biológicas muito específica.

O Sector tem apenas uma embarcação licenciada, de bandeira nacional, com 24 metros de CFF. Em função dos indicadores da gestão, nomeadamente a captura por unidade de esforço de pesca (CPUE), o esforço de pesca pode ser aumentando sem pôr em causa a sustentabilidade do recurso. Importa realçar que são licenciadas apenas embarcações de pequeno e/ ou de médio porte por se tratar de um recurso costeiro com maior abundância (incidência de pesca) até as 4 milhas náuticas da costa.

Tabela 32 — Características Técnicas das Embarcações de Pesca com Arte de Emalhar por Classe de Comprimento

Variáveis	Embarcações de pesca de gaiolas de cefalópodes (polvo)											
	10 < CFF Metros ≤ 20			20 < CFF Metros ≤ 30			30 < CFF Metros ≤ 40			40 < CFF Metros ≤ 54		
	(N=0)			(N=1)			(N=0)			(N=0)		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Comprimento fora-fora_CFF (Metros)	0	0	0	24	24	24	0	0	0	0	0	0
Potência do Motor (HP)	0	0	0	591	591	591	0	0	0	0	0	0
Arqueação Bruta	0	0	0	178	178	178	0	0	0	0	0	0
Idade (anos de existência)	0	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Capacidade do porão (m3)	0	0	0	35	35	35	0	0	0	0	0	0
Tripulantes	0	0	0	18	18	18	0	0	0	0	0	0

Tabela 33 — Estimativa do Valor de Investimento

Itens	Estimativa do valor de investimento (Aکز) - Embarcações com arte de armadilhas de brigo (polvo)											
	10 < CFF Metros ≤20			20 < CFF Metros ≤30			30 < CFF Metros ≤40			40 < CFF Metros ≤54		
	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média	Min.	Max.	Média
Custo da Embarcação (Aکز)												
Casco												
Motor												
Equipamentos mecánicos	500,00	1 200,00	850,00	1 200,00	2 500,00	1 850,00	2 500,00	4 200,00	3 350,00	4 200,00	7 000,00	5 600,00
Equipamentos electrónicos												
Sistema de frio												
Arte de pesca												
Outros componentes												
Total (Aکز)	500,00	1 200,00	850,00	1 200,00	2 500,00	1 850,00	2 500,00	4 200,00	3 350,00	4 200,00	7 000,00	5 600,00

Tabela 34 — Proporção dos Custos Operacionais

Proporção dos Custos operacionais_Embarcações de Pesca de Armadilha de Brigo (Pesca de Polvo)					
CFF_ Metros	Mão de obra	Combustível e lubrificantes	Reparação e manutenção	Viveres e outras despesas correntes	
10 < CFF Metros ≤20	42%	31%	8%	19%	100%
20 < CFF Metros ≤30	45%	27%	9%	19%	100%
Média	44%	29%	9%	19%	

4. PRINCIPAIS OBSTÁCULOS À ACTUAL GESTÃO DA FROTA PESQUEIRA E SOLUÇÕES TÉCNICAS PARA O AJUSTAMENTO DA CAPACIDADE DA FROTA AOS DESAFIOS NO CONTEXTO BIOLÓGICO, ECONÓMICO E SOCIAL DA PESCA

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca Artesanal	- No domínio do segmento artesanal, o processo de licenciamento através das Administrações Locais, em certa medida não cumpre as medidas técnicas constantes nos diplomas legais aplicáveis; - Tem-se registado um aumento “exponencial” do número de embarcações artesanais vulgo chatas ao longo das sete (7) províncias do litoral, violando o n.º 2 do artigo 4.º que estabelece o limite de esforço da pesca artesanal para cada província costeira; - Associado ao aumento do número de embarcações, verifica-se igualmente o uso de métodos e técnicas de pesca extremamente nocivos ao ecossistema, pelo que ameaçam a sustentabilidade do recurso. Por exemplo a pesca com o uso de fontes luminosas, o uso de explosivos e o arrasto para a praia vulgo pesca de banda-banda;	- Banir a arte de cerco artesanal vulgo rapa que tem aumentado significativamente ao longo da costa angolana nos últimos anos. Este método de pesca é caracterizado como insustentável e não responsável pelo seguinte: - A pesca é exercida junto da costa, boa parte das vezes em zonas de reprodução e de crescimento de determinadas espécies como o carapau e as sardinhas; - Mais de 60% do volume das capturas é composto por espécies de tamanho inferior ao estabelecido por lei (peixes juvenis em fase de crescimento); - As embarcações utilizadas são chatas construídas de madeira com motor (40HP) fora de bordo, que não dispõe de mecanismos de segurança marítima e não dispõe de condições hio-sanitárias para acondicionar o pescado; - Neste quadro, os operadores deverão ser sensibilizados sobre os impactes negativos desta arte de pesca e serem redireccionados à pesca com artes passivas, mais selectivas e menos nocivas ao ecossistema; - Gradualmente, substituir as embarcações de casco de madeira por embarcações de fibra de vidro por garantirem melhor segurança de navegabilidade para os pescadores;

	• Maior parte dos pescadores artesanais exerce a actividade junto da costa, muitas vezes em zonas de reprodução e crescimento de determinadas espécies; • Mais de 60% do volume das capturas é composto por espécies de tamanho inferior ao estabelecido por lei (peixes juvenis em fase de crescimento); • Maior parte das embarcações são chatas de madeira com motor (40HP) fora de bordo e não dispõe de mecanismos de segurança marítima e nem condições higio-sanitárias para acondicionamento do pescado; • Dada a complexidade desta pescaria, o Ministério de tutela através do Serviço Nacional de Fiscalização Pesqueira e da Aquicultura tem encontrado dificuldades na aplicação nas medidas de forma eficaz e eficiente; • Apesar de constar nas Mediadas de Gestão de cada ano, tem havido muita resistência por parte dos pescadores em cumprir a proibição da pesca da banda -banda e dificuldade por parte da autoridade em controlar, tendo em conta ser uma actividade secular com impacto cultural, social e económico.	• Trabalhar no sentido do estabelecimento de medidas que visam a sensibilização e direccionar os pescadores deste segmento de pesca a usarem outras artes (linha, malha).
--	--	---

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Cerco (pequenos pelágicos)	• Cerca de 20% da frota de cerco apresenta uma eficiência técnica e económica relativamente baixa, o que em certa medida afecta de forma negativa a rentabilidade das referidas embarcações; • Resultados preliminares de um levantamento feito por uma equipa técnica do MINIPERMAR indicam que a ineficiência técnica de algumas embarcações do segmento semi-industrial deve-se ao pouco investimento nas artes de pesca (redes de maior profundidade) e nos equipamentos acústicos de localização de cardumes (sistemas de sonares); • A escassez das sardinelas e a consequente redução do Total Admissível de Capturas em 40% deste recurso poderá resultar no aumento de esforço direccionado ao carapau, cavala e outras espécies pelágicas; • Do ponto de vista de licenciamento, o Ministério tem recebido várias solicitações para entrada de embarcações de cerco pertencentes há empresas turcas que operam no Reino da Mauritânia. Trata-se de embarcações muito eficientes e boa parte com arqueação bruta superior ao estabelecido na legislação angolana;	• Melhor avaliação da eficiência técnica e económica da actual frota de cerco (embarcações de até 30 metros de comprimento fora-fora), que tem sido cada vez menos rentável do ponto de vista económico; • Envidar esforços na investigação científica no sentido de estudar a viabilidade económica e ecológica, relativamente a utilização de fontes luminosas para a pesca de espécies que habitam em zonas de difícil acesso; • Envidar esforços na investigação científica no sentido de estudar a viabilidade económica e ecológica, relativamente a utilização de embarcações de cerco com de maior arqueação bruta; • Melhor avaliação da capacidade técnica e modus operandi das embarcações de cerco de fabrico turco. Tendo em conta a alta eficiência e capacidade de pesca das referidas embarcações, propomos que as mesmas sejam enquadradas na pescaria nas seguintes condições: (i) disponibilidade de quotas e (ii) após a implementação do projecto de revitalização da fiscalização pesqueira.

	Nos últimos 4 anos, as embarcações de cerco de maior capacidade de pesca tem operado abaixo de 50% por causa da proibição do uso de sardinelas para a produção de farinha e óleo de peixe. Trata-se 5 embarcações pertencente ao grupo empresarial que opera no Município do Tombwa em parceria com empresários namibianos e sul-africanos.	
--	---	--

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Arrasto Pelágico	- Número significativo de infracções e auto de notícias levantados pelo SNFPA, estão relacionadas com o não cumprimento o não cumprimento das zonas de pesca estabelecidas para a actividade da pesca de arrasto pelágico (para lá das 15 milhas náuticas da costa) e, omissão de dados no período da veda do carapau; 100% do pescado capturado por este segmento é processado e congelado a bordo das embarcações de pesca. Entretanto, os documentos reitores do sector orientam para que boa parte do pescado capturado seja	- Melhor acompanhamento científico das operações de pesca de arrasto pelágico, de modo a mapear as principais zonas de pesca; - Gradualmente substituir (em 50%) as embarcações fábrica, com sistema de processamento e congelação a bordo por embarcações de pesca fresca, visto que estas proporcionam maior número de postos de trabalho nas unidades de processamento de pescado em terra, conforme Decreto Executivo 150/23 de 10 de agosto, que aprova Medidas Excepcionais para a Pesca de Arrasto Pelágico;

	processado em terra de formas a proporcionar maior número de postos de trabalho através das infraestruturas em terra; • O pescado capturado por esta frota é geralmente congelado, embalado e comercializado em caixas de 30 kg. Levantamento feito pelo MINPERMAR em alguns pontos de venda, indicam que, por parte do consumidor final há maior preferência e poder de compra em adquirir unidades (caixas) de 20 kg ao invés de 30Kg. • 100% das embarcações são de pavilhão estrangeiro, operam nas águas angolanas em regime de fretamento em parceria com empresas de direito angolano titulares de direitos de pesca. Ao longo do ano, determinadas embarcações podem operar em outros estados costeiros (ex. Mauritânia) a luz de outras parceiras estabelecidas.	• Limitar o acesso de embarcações de actividades conexas vulgo transportadoras visto que as mesmas tem como efeito, o aumento de esforço de pesca, conforme o Decreto Executivo 150/23 de 10 de agosto, que aprova Medidas Excepcionais para a Pesca de Arrasto Pelágico.
--	--	---

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Palangre de Superfície	• A nível desta pescaria, os principais constrangimentos estão relacionados com o não cumprimento de determinadas recomendações da ICCAT tais como a captura e comercialização de algumas espécies de tubarão. • A quota anual para a captura das principais espécies de atum do alto como o atum patudo, o voador e o espadarte, atribuída pela ICCAT, inferior a 3000 Toneladas, esta quantidade é insuficiente para o licenciamento de mais embarcações desta arte.	• Licenciar apenas embarcações/operadores que reúnem requisitos para operar no âmbito das recomendações da Comissão Internacional para a Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT); • Redefinir o <i>modus operandi</i>, em particular o tipo de isca e a zona de pesca, da pesca de palangre de superfície, visto que a embarcação licenciada captura grandes quantidades de tubarão o que pode estar em controvérsia com os organismos regionais responsáveis pela conservação de determinadas espécies ameaçadas. • Propor e incentivar o licenciamento de embarcações de pequeno e médio porte com arte de salto e vara tendo como alvo os pequenos atuns (atum costeiro). O aumento das capturas servirá como base ou critério para o aumento da quota de Angola junto da organização.

Embarcações de cerco (grandes tunidos)	• No quadro das solicitações de licenciamento de novas embarcações, tem sido apresentada várias propostas para o licenciamento de embarcações de cerco-atuneiro de bandeira estrangeira. As solicitações tem sido indeferidas pelas seguintes razões técnicas: • As quotas de pesca para os grandes atuns e afins, são alocadas aos Estados Membros pela ICCAT. Angola não dispõe de quota suficiente que permite o licenciamento de várias embarcações. • Algumas embarcações no quadro das solicitações não reúnem requisitos legais e técnicos para o exercício desta actividade de pesca comercial.	• Licenciar apenas embarcações/operadores que reúnem requisitos para operar no âmbito das recomendações da Comissão Internacional para a Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT). Neste segmento, as embarcações de bandeira estrangeira só devem ser licenciadas a luz dos contratos de Acesso à pesca entre o Ministério e as Associações/Órgãos responsáveis pela gestão das respectivas embarcações.
---	--	---

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Arrasto demersal (peixes)	• Proporção das capturas por espécies de peixes demersais em relação aos respetivos TACs por (por espécies). Nota-se maior pressão de pesca em determinadas espécies mesopelágicas, nomeadamente o carapau, a espada e até certo ponto a marionga e o peixe galo. • O não cumprimento das zonas de pesca estabelecido para lá das 8 milhas náuticas da costa (nos termos da legislação vigente), alegadamente por insuficiência de recursos.	• Maior exigência aos operadores, no que diz respeito a extensão (comprimento) dos cabos de guinchos hidráulicos a bordo das embarcações de arrasto demersal (peixes). A capacidade dos guinchos hidráulicos das embarcações deve ser compatível à zona de pesca em termos de profundidade e distância da costa. A incompatibilidade destas componentes tem causado maior pressão de pesca sobre alguns recursos meso pelágicos, nomeadamente a espada, a marionga e o peixe-galo. • Direcionar maior esforço (sem considerar o aumento do número de embarcações) às espécies de águas profundas cujos níveis de exploração são relativamente baixos (de acordo com os dados estatísticos da pesca). Neste quadro, especial atenção às embarcações de arrasto demersal de grande porte que tem como alvo principal a pescada e outros recursos de grandes profundidades. • Necessidade de redefinir e mapear as zonas (incluindo as profundidades e a caracterização da batimetria) com maior incidência de pesca com arte de arrasto demersal dirigida à peixes diversos. Esta informação pode servir de base para definição de determinados parâmetros técnicos das embarcações/artes de pesca nesta pescaria. Por exemplo, a capacidade do sistema de guincho a ser utilizado.

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Arrasto Camaroeiro (Camarão de Profundidade)	• Maior esforço da pesca tem sido dirigido ao camarão alistado de forma desproporcional em relação a outra espécie de camarão de profundidade. • Ainda se regista quantidades significativas de espécies acompanhantes (bycatch) resultante da pesca do camarão de profundidade. • Este segmento de pesca, é caracterizada na captura de espécies de crustáceos, tais como camarão de profundidade (Alistado), a Gamba (camarão branco), tendo como captura acessória o caranguejo de profundidade, bem como algumas espécies de pescado (Pescada, cachucho, etc.).	• Incentivar os operadores deste segmento a manter o bom nível de eficiência técnica das embarcações, bem como os padrões no âmbito da certificação do para efeitos de exportação do produto para o mercado da União Europeia. • Maior exigência aos operadores, no sentido de direccionar, de forma proporcional, o esforço de pesca às duas principais espécies de camarão de profundidade; • Continuar a envidar esforços no sentido de implementar mecanismos para redução das quantidades de bycatch nesta pescaria. Por exemplo, a grelha de seletividade. • Necessidade do maior controlo no exercício da actividade de pesca, de preferência através do embarque de observadores de pesca para acompanhamento da pesca.

Embarcações de Pesca de Arrasto de Gamba Costeira	• Ainda se regista quantidades significativas de espécies acompanhantes (bycatch) resultante da pesca da gamba costeira, especial enfase para corvina, taco-taco, linguado e outras espécies de peixes demersais mais costeiros. • Cerca de 50% da frota possui pouco investimento em termos de tecnologia (sonares modernos, sistemas de guinchos e aladores e outros equipamentos eletrónicos e mecânicos). Apensar de serem embarcações do segmento semi-industrial, as suas operações ainda necessitam de muito esforço manual.	• Propor maior investimento e apetrechamento nas embarcações que tem como alvo principal a gamba costeira, do ponto de vista de tecnologia e de controlo de qualidade, por se tratar de um recurso de grande valor comercial no mercado interno e externo; • Dados da investigação indicam que o recurso gamba costeira não se encontra em níveis de sobre exploração. No entanto, o investimento na tecnologia desta frota poderá contribuir para a redução da captura de espécies acompanhantes, bem como para a melhoria da rentabilidade da mesma. • Tendo em linha de conta a zona de operação deste segmento de pesca, e sendo uma zona partilhada com a pesca artesanal e em determinados pontos corresponde com as zonas de reprodução, somos a propor que haja maior rigor no controlo destas pesca e aplicar medidas mais eficientes no controlo da captura acessória e dos descartes para evitar poluição no ecossistema.
--	---	--

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Gaiolas de Caranguejo	Atualmente, as embarcações do segmento industrial tem como alvo principal o caranguejo macho destinado a exportação para Ásia. Maior parte do processamento é feito a bordo das embarcações, contrariando, em certa medida, o estabelecido nos documentos reitores do sector, relativamente ao processamento de pescado em terra, para garantir maior número de postos de trabalho nas infraestruturas de processamento em terra. Esta actividade exercida fundamentalmente na zona sul de Angola, é feita por embarcações industriais e semi-industriais, que deposita as suas artes na zona e profundidade estabelecidas por lei. As gaiolas ou armadilhas são colocadas no fundo do mar devidamente sinalizadas, onde embarcações de outras artes exercem a pesca correndo riscos principalmente as noites.	- Propor /exigir aos titulares de direitos de pesca industrial de caranguejo, maior investimento em infraestruturas de processamento de caranguejo em terra, de modos a desincentivar o processamento a bordo das embarcações industriais. - A proposta de medida acima, trará ganhos no domínio do emprego e da melhoria do controlo das capturas e descargas deste produto da pesca. - Incentivar os titulares de direitos de pesca semi-industrial, maior investimento nas suas embarcações e infra-estruturas em terra, no domínio do controlo da qualidade do produto. - Trata-se de um recurso que serve de exportação merece maior atenção com vista a continuar a garantir credibilidade do produto angolano no mercado internacional;

Embarcações de Armadilhas de brigo, covos e zangarilho (Polvo, Lulas e Choco)	• A actividade de pesca com arte de Zangarilho é nova e enquadra-se no exercício da pesca experimental. No nosso cadastro encontrava-se registada apenas uma embarcação, tendo a mesma se retirado da pescaria por apresentarem baixo rendimento económico. • Atualmente, apenas uma embarcação licenciada está a operar na pesca dirigida aos cefalópodes (pesca de polvo). Duas paralisaram as suas actividades por ineficiência e baixa rentabilidade; • Baixa abundância de recursos na pescaria dirigida a lulas com artes de zangarilhos; • Quantidades significativas de choco tem sido capturada por determinadas embarcações licenciadas com arte de arrasto demersal dirigida a peixes do fundo.	• Proporcionar os titulares de direitos de pesca industrial de lulas com arte de zangarilhos, aconselhamento técnico do instituto especializado em investigação científica, por se tratar de uma actividade a ser exercida a título experimental; • Propor atualização das zonas de maior abundância e incidência de pesca de cefalópodes para melhor definição do tipo de embarcações a serem enquadradas na pescaria; • Incentivar os titulares de direitos de pesca semi-industrial dirigida ao polvo, maior investimento nas suas embarcações e infraestruturas em terra, no domínio do controlo da qualidade do produto. • Continuar a estimular os operadores no exercício da referida pesca, com vista a descoberta de zonas de abundância das espécies alvo (Lulas, Chocos e Polvo).
---	---	---

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Pesca de Emalhar	- Nesta pescaria, multiespecífica, tanto no segmento artesanal como no segmento semi-industrial, pela natureza da arte de pesca (redes passivas em que os peixes ou crustáceos ficam presos nas suas malhas devido ao seu próprio movimento), tem-se registado grandes quantidades de espécies acessórias incluindo espécies protegidas como as tartarugas e peixes juvenis; - As embarcações de pesca com arte de emalhar em Angola, têm um histórico de licenciamento caracterizado por número reduzido de embarcações, por conta dos operadores acharem não muito favorável os rendimentos resultantes da pesca;	- O licenciamento desta actividade só deverá ser feito para embarcações armadas com artes devidamente certificadas pelo órgão de tutela; não autorizar o uso de panos de redes não regulamentados; - Atualização do mapeamento das zonas com maior abundância de tartarugas, de modos a evitar a pesca com redes de emalhar; - Incentivar o uso de redes de emalhar (devidamente regulamentadas) para a pesca de espécies demersais, de modos a reduzir o esforço da pesca do arrasto demersal dirigido às mesmas espécies; - Sendo uma arte de pesca passiva, no quadro estratégico para o licenciamento, seria uma das opções para redução do esforço de pesca noutras áreas, tais como cerco e demersal; - No âmbito da sua actividade manter o controlo rigoroso da quantidade das artes a bordo, sempre que fazer-se ao porto para efectuar as descargas (Inspecionar as artes de pesca);

Embarcações de Palangre do fundo	• A arte de emalhar apresenta estrangimento que consiste no desaparecimento das artes que podem provocar danos ao ecossistema marinho por muito tempo (vai mando o peixe e a putrefação vai devastando o ambiente marinho); • O abandono e o descarte de redes (de emalhar) tem ocorrido sobretudo nas praias e baías com maior incidência de pesca artesanal; causando mortalidade à várias espécies. Este fenómeno é mundialmente conhecido como “pesca fantasma”; • Atualmente no cadastro das embarcações não consta nenhuma embarcação licenciada com arte de palangre do fundo;	• Incentivar o licenciamento de embarcações com arte de pesca de palangre do fundo para a pesca demersal, de modos a reduzir o esforço da pesca do arrasto demersal dirigido às mesmas espécies; • Propor/incentivar o licenciamento de embarcações com a referida arte e robustez para captura de peixe grosso, por exemplo o peixe prata, pungo, garoupa, cherne etc. dar nota que cerca de 15% do bacalhau norueguês é capturado com arte de palangre do fundo, emalhar e gaiolas de peixe;
Embarcações de Pesca de Gaiolas de Peixes	• A semelhança das embarcações com arte de gaiolas de caranguejo, as de peixe têm o mesmo modo de operação, sendo que esta última tem como espécies alvo peixes demersal. São colocadas colocada no fundo do mar em zona e profundidade estabelecidas por lei; • Um grande estrangimento desta arte, consiste que pode desaparecer e cria um mau ambiente ecológico por muito tempo.	• Sendo uma arte passiva, apresenta poucas vantagens do ponto de vista operacional, deve-se manter o controlo rigoroso das artes nas saídas para o mar e entrada ao porto de descarga; • Quanto ao licenciamento, consideramos razoável o licenciamento nesta arte de acordo o aconselhamento científico que determina o estado da pescaria; • Incentivar o licenciamento de embarcações com arte de gaiolas de peixe para a pesca demersal, de modos a reduzir o esforço da pesca do arrasto demersal dirigido às mesmas espécies.

Tipos de embarcações (arte de pesca)	Principais obstáculos no âmbito da actual gestão da frota pesqueira	Soluções técnicas que visam ajustar a capacidade da frota aos desafios no contexto biológico, económico e social da pesca
Embarcações de Actividades Conexas de Pesca • Transportadores	• No quadro do licenciamento de embarcações desta actividade, constatou-se que não havia folga na actividade de pesca na pescaria por parte das embarcações pesqueiras com vista a permitir ligeira recuperação do recurso, aumentando deste modo o esforço na zona de pesca; • Havia o risco da realização de operações de transbordos sem a devida autorização e acompanhamento das autoridades;	• Com a publicação do Decreto n.º 150/23, de 10 de agosto, há garantias de haver mais estabilidade na zona de pesca; • Maior controlo na saída e entrada das embarcações no Porto de Base para efectuar as descargas, em cada operação corresponde a quota de pesca atribuída à cada embarcação de pesca. • Para possível enquadramento de embarcações de actividades conexas de pesca nas diversas pescarias (arrasto pelágico, arrasto demersal e cerco), propomos que seja em primeira instância, implementado o Projecto de Revitalização da Fiscalização Pesqueira, de modos a minimizar os riscos relacionados com a pesca ilegal não declarada e não regulamentada. • Preferencialmente embarcações de pavilhão de Estados membros da União Europeia, por garantirem melhor controlo através da partilha de informações entre o estado de bandeira e as autoridades do País onde a embarcação opera.
A presença de embarcações de bandeira estrangeira na frota pesqueira de Angola gera vários constrangimentos:	• Dependência de Recursos Estrangeiros: A predominância de embarcações estrangeiras limita o desenvolvimento da capacidade local e a autonomia na gestão dos recursos pesqueiros. • Perda de Receita: Os lucros das embarcações estrangeiras são frequentemente repatriados,	• Fortalecimento da Capacidade Local: Investir em capacitação e treinamento para pescadores e operadores locais, promovendo o desenvolvimento de habilidades que permitam uma gestão mais eficaz dos recursos pesqueiros e a operação de embarcações locais. • Incentivo ao Licenciamento de Embarcações Locais: Criar políticas que favoreçam o licenciamento de embarcações de bandeira angolana, reduzindo a dependência de embarcações estrangeiras e promovendo a autonomia na gestão dos recursos pesqueiros.

	resultando em menor retenção de receitas na economia angolana. • Desemprego e Oportunidades de Trabalho: O processamento de pescado a bordo das embarcações contraria as diretrizes que incentivam o processamento em terra, reduzindo as oportunidades de emprego para os angolanos. • Conflitos de Interesse e Sustentabilidade: A operação de embarcações estrangeiras pode comprometer a sustentabilidade dos recursos pesqueiros, especialmente se não seguirem práticas de conservação adequadas. • Dificuldades na Fiscalização: A presença de embarcações estrangeiras dificulta a fiscalização e o controle das atividades pesqueiras, complicando a implementação de políticas de gestão eficazes.	• Desenvolvimento de Infraestrutura de Processamento em Terra: Incentivar investimentos em infraestruturas de processamento de pescado em terra, o que não só aumentaria a criação de empregos, mas também melhoraria o controle sobre as capturas e a qualidade do produto. • Implementação de Políticas de Sustentabilidade: Estabelecer e reforçar regulamentações que garantam práticas de pesca sustentáveis, alinhadas com as recomendações de conservação, para proteger os recursos marinhos e garantir a sua utilização a longo prazo. • Melhoria da Fiscalização e Monitorização: Investir em tecnologias de monitorização, como sistemas de rastreamento por satélite, para melhorar a fiscalização das actividades pesqueiras e garantir o cumprimento das normas. • Promoção de Parcerias Público-Privadas: Estabelecer parcerias com o sector privado para financiar projectos de pesca sustentável e infraestrutura, garantindo que os benefícios económicos sejam reinvestidos na economia local. • Campanhas de Sensibilização: Realizar campanhas de conscientização sobre a importância da pesca sustentável e os benefícios do processamento em terra, envolvendo as comunidades pesqueiras e promovendo a participação local.
--	---	--

4.1. Introdução de Novas Embarcações de Actividades Conexas de Pesca e de Maricultura Face ao Desenvolvimento 11 do Sector

Com vista ao desenvolvimento sustentável do Sector, no contexto da economia azul, urge a necessidade de se implementar projectos de pesca e de maricultura sustentável em determinadas zonas, de acordo com o Plano de Ordenamento do Espaço Marinho de Angola

Tipos de embarcações	Descrição da arte e da embarcação de apoio
Embarcações de Actividades Conexas de Pesca Apoio à pesca de armações	- Armação de Pesca é um método de pesca usado onde a estrutura é disposta no mar; - Este método tem por base os comportamentos migratórios de algumas espécies de pescado, isto porque as passagens de certas espécies migratórias, nomeadamente o atum, acontecem em pontos específicos; - É importante frisar que cerca de 70% do pescado que passa por este tipo de estrutura não é capturado, acabando por escapar, por esta e outras razões este tipo de pesca é considerado de passivo e harmonioso para o ambiente; - Geralmente são usadas três embarcações de apoio a armação de pesca: - No processo de implantação da armação (estrutura, redes, cabos e boias); - Para as descargas e transporte do pescado até ao porto; - Fixar as redes após a descarga. - Geralmente são duas embarcações de médio porte com sistemas de aladores e condições para acondicionamento do pescado a bordo; - A terceira embarcação é do tipo artesanal (lancha com motor fora de bordo), que desempenha a função de uma chalandra;

Embarcações de Actividades Conexas de Pesca • Apoio à maricultura	• A maricultura é o cultivo de organismos aquáticos em ambiente marinho ou costeiro; • inclui a criação de moluscos (ostras, mexilhões e vieiras), crustáceos, peixes e algas; • A atividade é uma forma de aproveitar o potencial dos oceanos e mares para a produção de alimentos e outros insumos, além de contribuir para a geração de renda e empregos em comunidades costeiras; • Os projectos de maricultura são geralmente apoiados por embarcações nas seguintes tarefas: • Na construção e manutenção das estruturas (fazendas); • Desinfestação; • Despesas do produto; • Tarefas gerais de apoio logístico e outras operações. • São geralmente embarcações equipadas com sistemas de gruas, guinchos, aladores e outros equipamentos.
---	---

5. REDUÇÃO DA SOBRECAPACIDADE DE PESCA

Meta: reduzir a sobrecapacidade da frota pesqueira em 20% nos próximos 3 anos;

Mensuração: avaliar a capacidade total da frota em relação ao esforço de pesca sustentável definido por estudos de avaliação de recursos;

Prazo: até Dezembro de 2026.

5.1. Limitação do Acesso à Pesca Através do Licenciamento da Actividade

Meta: implementar um sistema de limitação de licenças que reduza o número total de embarcações activas em 15% até 2025, ajustando o número de embarcações ao Total Admissível de Capturas (TAC) disponível;

Mensuração: contabilizar o número de licenças emitidas e o número de embarcações activas anualmente;

Prazo: até Dezembro de 2025.

5.2. Aumento da Capacitação de Operadores da Pesca

Meta: capacitar 500 pescadores em práticas de pesca sustentável e gestão de recursos até 2025;

Mensuração: número de pescadores treinados e avaliação de conhecimento antes e depois do treinamento;

Prazo: até Dezembro de 2025.

5.3. Implementação de Tecnologias de Monitorização e Vigilância

Meta: instalar sistemas de monitorização por satélite em 80% das embarcações comerciais até 2026;

Mensuração: percentual de embarcações equipadas com tecnologia de monitorização;

Prazo: até Dezembro de 2026.

5.4. Aumento da Conscientização sobre Sustentabilidade

Meta: realizar cerca de 100 campanhas de sensibilização sobre práticas de pesca sustentável em comunidades pesqueiras até 2025;

Mensuração: número de campanhas realizadas e participação da comunidade;

Prazo: até Dezembro de 2025.

5.5. Redução de Capturas Ilegais

Meta: reduzir as capturas ilegais em 30% até 2026 através do reforço da fiscalização e monitorização;

Mensuração: número de infracções registadas e relatórios de fiscalização;

Prazo: até Dezembro de 2026.

5.6. Desenvolvimento de Parcerias Público-Privadas

Meta: estabelecer 5 parcerias público-privadas para a modernização da frota pesqueira até 2027;

Mensuração: número de parcerias formalizadas e projectos implementados;

Prazo: até Dezembro de 2027.

5.7. Avaliação Anual das Medidas

Meta: realizar uma avaliação anual das medidas de gestão da frota pesqueira para ajustar as metas e acções conforme necessário;

Mensuração: relatórios de avaliação e recomendações de ajustes;

Prazo: relatórios trimestrais.

Essas metas (SMART) vão ajudar a direccionar os esforços de gestão da frota pesqueira em Angola, garantindo que as acções sejam focadas, mensuráveis e adaptáveis às necessidades do Sector.

6. MEDIDAS A ADOPTAR

Para uma cabal implementação das medidas de gestão da frota pesqueira, reitera-se a necessidade de revisão da legislação do Sector Pesqueiro e a aprovação de um roteiro de implementação das medidas aprovadas que se concentrem nos aspectos seguintes:

Implementação da Tecnologia — melhorar o uso de tecnologias avançadas para a monitorização e gestão de frotas, incluindo Sistemas de Identificação Automática (AIS), Sistemas de Monitorização Contínua de Embarcações (VMS), drones para vigilância e plataformas de dados para uma gestão mais eficaz dos recursos pesqueiros. Integração de tecnologias avançadas essenciais para melhorar a eficácia do controlo e da gestão da frota de pesca. A utilização do AIS permite o rastreio preciso da localização das embarcações em tempo real, facilitando o controlo e a segurança marítima.

Os drones equipados com sensores e câmaras oferecem uma solução de vigilância aérea, capaz de detectar actividades ilegais e avaliar os recursos haliêuticos, sem interferência directa no meio marinho. As plataformas de dados integradas colectam e analisam informações de uma variedade de fontes, incluindo dados de satélite e sensores a bordo, fornecendo uma visão holística do estado dos recursos pesqueiros e optimizando a tomada de decisões baseada em evidências. Em conjunto, estas tecnologias promovem uma gestão sustentável, reduzindo o impacto ambiental da pesca e garantindo a longevidade dos recursos marinhos.

Estratégias de Financiamento — Alargar a discussão sobre estratégias de financiamento sustentável, explorando novas fontes de financiamento e parcerias público-privadas para a modernização da frota e infra-estruturas de apoio. A modernização da frota de pesca e o desenvolvimento de infra-estruturas de apoio exigem estratégias de financiamento inovadoras e sustentáveis. O alargamento do debate sobre o financiamento pode incluir:

- i. Financiamento Verde — explorar opções de financiamento que incentivem práticas sustentáveis, como fundos verdes ou obrigações sustentáveis, atraindo investidores interessados em promover a economia azul;
- ii. Parcerias Público-Privadas (PPP) — estabelecer parcerias entre os setores público e privado para partilhar recursos, riscos e benefícios na modernização da frota e infra-estruturas, estimulando o investimento e a inovação;
- iii. *Crowdfunding* e Microfinanciamento — utilizar plataformas de *crowdfunding* para financiar projetos específicos de modernização, permitindo que pequenos investidores contribuam para a sustentabilidade das pescas;

- iv. Cooperação Internacional — buscar financiamento e apoio técnico através de organizações internacionais e acordos de cooperação, visando o desenvolvimento sustentável do Setor Pesqueiro.

Estas medidas podem facilitar a angariação dos recursos necessários à modernização e sustentabilidade da frota pesqueira, promovendo uma gestão mais eficaz e responsável dos recursos marinhos.

Planos de Formação — desenvolver programas de formação contínua para pescadores e gestores de frota, com foco em práticas de pesca sustentáveis, gestão de recursos e utilização de novas tecnologias. O programa abrangente de capacitação é essencial para a sustentabilidade do Sector das Pescas. Deve incluir:

- i. Formação em Práticas de Pesca Sustentável — educar e sensibilizar as partes interessadas sobre métodos de pesca que minimizem o impacto ambiental e promovam a conservação dos recursos marinhos;
- ii. Gestão de Recursos — capacitar as partes interessadas em matéria de gestão eficaz dos recursos haliêuticos, incluindo técnicas de avaliação de unidades populacionais e planeamento baseado em ecossistemas;
- iii. Uso de Novas Tecnologias — proporcionar treinamento prático sobre o uso de tecnologias avançadas para monitorização e gestão de frotas, como Sistemas de Identificação Automática (AIS), uso de drones e plataformas de dados integradas;
- iv. Desenvolvimento de Competências de Gestão — capacitar os gestores de frota em liderança, tomada de decisão baseada em dados e estratégias de negócios sustentáveis;
- v. Formação Ambiental — Incluir formações de impacto ambiental mais sólidas, que tenham em conta os efeitos das actividades de pesca nos ecossistemas marinhos, com planos de mitigação para proteger a biodiversidade marinha.

Estes programas de formação devem ser contínuos e adaptáveis às mudanças tecnológicas e ambientais, garantindo que os pescadores e gestores estão sempre actualizados com as melhores práticas e inovações no Sector.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

(25-0071-E-PR)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Despacho Presidencial n.º 80/25 de 25 de Fevereiro

Considerando que, ao abrigo do Despacho Presidencial n.º 13/16, de 25 de Janeiro, foi aprovado o Contrato de Empreitada (Lote B1) para a realização de estudos, projecto executivo e construção da captação, estação de bombagem de água bruta, conduta elevatória de água bruta, estação de tratamento de água, edifícios e instalações auxiliares do Sistema de Distribuição, e autorizado o Ministério da Energia e Águas a celebrar o Contrato com o consórcio constituído pelas empresas Degremont, Mota-Engil e a Sociedade de Construções Soares da Costa;

Tendo em conta que através do Despacho Presidencial n.º 96/14, de 7 de Maio, com o adiamento feito pelo Despacho Presidencial n.º 146/16, de 8 de Junho, foi aprovado o Contrato de Empreitada para o Estudo, Projecto Executivo e Construção do Centro de Distribuição de Água, CD Bita, composto por reservatórios com uma capacidade total de 50.000 m³, tanque elevado, incluindo estação de bombagem, edifícios auxiliares e rede de distribuição associada do Sistema IV — Lote B3, e autorizado o Ministério da Energia e Águas a celebrar o Contrato com a empresa Sinohydro Construction Angola, Limitada;

Considerando que, ao abrigo do Despacho Presidencial n.º 108/19, de 2 de Julho, foi autorizada a cessão de posição contratual por parte da Empresa Sinohydro Construction Angola, Limitada, a favor do consórcio constituído pelas empresas Degremont, Mota-Engil Angola, S.A. e a Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A., no Lote B3;

Considerando que, ao abrigo do Despacho Presidencial n.º 14/16, de 25 de Janeiro, foi aprovado o Contrato de Empreitada (Lote B7) para a Realização de Estudos, Projecto Executivo, Estação de Tratamento de Água do Processo (ETAP) da ETA Bita do Sistema IV Bita, e autorizado o Ministério da Energia e Águas a celebrar o Contrato com o consórcio constituído pelas empresas Degremont, Mota-Engil Angola, S.A. e a Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A.;

Considerando que, através do Despacho Presidencial n.º 40/20, de 9 de Março, foi autorizada a União dos Contratos de Empreitada dos Lotes B1, B3 e B7, para mitigar os riscos contratuais, e autorizada a sua celebração com o consórcio constituído pelas empresas Degremont, actualmente designada por Suez International, Mota-Engil Angola, S.A., e a Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A.;

Tendo em conta que a Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A., Portugal e Sucursal Angola, foi liquidada;

Havendo a necessidade de se substituir a Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A., Portugal e Sucursal Angola, no Contrato de Empreitada dos Lotes B1, B3 e B7 do Sistema IV Bita, pela empresa de direito angolano, NSDC — Novas Soluções de Construção, S.A.;