

GUIA INTRODUTÓRIO PARA PROFISSIONAIS DE MCS:

INSPECÇÃO DE NAVIOS DE PESCA INDUSTRIAL



CONTEÚDO

- 4. Inspeção de navios de pesca: Objetivo e âmbito de aplicação
- 6. Quem participa numa inspeção das pescas?
- 8. Principais tipos de inspeção e considerações
- 16. Inspeção de navios - o que procurar?
- 18. Durante a inspeção

GLOSSÁRIO

AIS	Sistema Automático de Identificação
AREP	Pedido Prévio de Entrada em Porto
°C	Graus Celsius
ZEE	Zona Económica Exclusiva
E-log/ERS	Diário de Pesca Eletrónico
EPIRB	Rádio Baliza para Posicionamento de Emergência
DCP/FAD	Dispositivo Concentrador (Agregador) de Pescado (com ou sem monitorização eletrónica)
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura
GPS	Sistema de Posicionamento Global
TAB	Toneladas de Arqueação Bruta
IMCSN	International MCS Network
IRCS	International Radio Call Sign
IUU/INN	Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada
kg	Quilograma
MCV	Monitorização, Controlo e Vigilância
MMSI	Identidade do Serviço Móvel Marítimo
MTU	Unidade Emissor-Receptor Móvel
PSMA	Acordo sobre Medidas dos Estados do Porto
OMI	Organização Marítima Internacional
OROP	Organização Regional de Gestão das Pescas
SART	Emissor-Receptor de Busca e Salvamento
SOP	Procedimentos Operacionais Permanentes (Estandarizados)
TMT	Trygg Mat Tracking
VMS	Sistema de Monitorização de Embarcações



Este Guia Introdutório para Profissionais MCS foi desenvolvido pela Trygg Mat Tracking (TMT) em cooperação com a International MCS Network (IMCSN). Destina-se a ser utilizado como uma ferramenta de formação para introduzir os tipos de embarcações e artes de pesca industriais internacionais comuns, com o objetivo de aumentar os conhecimentos do pessoal que trabalha em todas as agências (Pescas, Autoridade Portuária, Guarda Costeira e Armada, Autoridade Marítima, etc.) que possam desempenhar um papel operacional na monitorização, controlo e vigilância das pescas (MCS), bem como para utilização por outros intervenientes.

Embora este guia seja uma ferramenta autónoma centrada na inspeção de navios de pesca industrial, foi desenvolvido como parte de uma série de guias introdutórios semelhantes sobre outros métodos importantes de pesca industrial e operações conexas, bem como material complementar sobre considerações relativas à inspeção.

Encorajamos vivamente a utilização, reprodução e divulgação do material desta publicação. O material pode ser copiado, descarregado e impresso para fins de estudo privado, investigação e ensino, ou para utilização em produtos ou serviços não comerciais, desde que seja feita a devida referência à Trygg Mat Tracking (TMT) e à International MCS Network (IMCS Network) como fonte e detentora dos direitos de autor.

Todos os pedidos de direitos de tradução e reprodução devem ser enviados para:
info@tm-tracking.org ou mcs.network@imcsnet.org

Esta publicação deve ser citada como: Trygg Mat Tracking e IMCS Network (2021)

GUIA INTRODUTÓRIO PARA PRATICANTES DE MCS: PESCA COM SALTO E VARA. Oslo. Noruega.

Todas as imagens têm direitos de autor, conforme indicado em cada imagem. As imagens desta publicação servem apenas para ilustrar operações relacionadas com a pesca e não se destinam a transmitir ou implicar que quaisquer actividades de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INDNR) tenham tido lugar ou estejam de outra forma associadas a estas imagens, a menos que explicitamente identificadas.

Conteúdo técnico: Duncan Copeland (TMT), Callum Vale (TMT)

Revisão técnica: Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Mark Young (IMCS Network)

INSPECÇÃO DE NAVIOS DE PESCA – OBJECTIVO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

As inspecções dos navios no porto e no mar permitem que as autoridades observem fisicamente as áreas relevantes, verifiquem o licenciamento para as actividades de pesca e assegurem que os navios de pesca estão a operar de forma a cumprir os requisitos estabelecidos nas condições da autorização (ou autorizações) de pesca. As inspecções podem ser realizadas no porto ou no mar, sendo que ambas permitem diferentes oportunidades para verificar o cumprimento.

É direito e dever dos estados fazer cumprir os requisitos legais relacionados com as operações de pesca, quer estas tenham lugar no mar ou no porto. As inspecções são uma componente crucial da monitorização, controlo e vigilância (MCV/MCS) necessária para atingir este objetivo. As inspecções são particularmente vitais para confirmar a identidade de um navio de pesca, que está a operar dentro das suas condições de licenciamento e de outros requisitos legais, para verificar as capturas, a documentação e as artes de pesca, e para reunir provas no caso de actividades suspeitas.

A capacidade de inspecionar fisicamente um navio de pesca no porto ou no mar permite que as autoridades observem o navio, analisem documentos, examinem as áreas relevantes como as artes, as capturas e a tripulação e validem suspeitas que tenham sido identificadas antes ou durante a inspeção. As inspecções proporcionam a oportunidade de verificar o comportamento operacional de um navio de pesca in situ e de obter informações cruciais que não podem ser obtidas através de outros métodos de seguimento. Quando conduzidas em cooperação com outras agências do estado, a segurança dos navios de pesca, as condições de trabalho e outros requisitos operacionais podem também ser inspeccionados e verificados; em alguns casos, as agências do estado podem ter poderes delegados em várias áreas como, por exemplo, as guardas costeiras de muitos países.

As inspecções são bem conduzidas quando são usadas em conjunto com a deteção remota e outras ferramentas do SCV/MCS que podem ajudar a determinar as prioridades de inspecção. Devido ao vasto âmbito que uma inspeção pode abranger, as inspecções devem ser apoiadas com o máximo de informações possível para identificar os riscos, em vez de procurar inspecionar tudo. Em certos casos, as inspecções podem servir como um meio de identificar e recolher provas contra o incumprimento. No entanto, é importante que os inspectores abordem qualquer inspeção com a mentalidade de verificar a conformidade e não de confirmar a não conformidade.



©Francisco Blaha



©Francisco Blaha

QUEM PARTICIPA NUMA INSPECÇÃO DAS PESCAS?

As inspecções das pescas são geralmente conduzidas por pessoal da autoridade nacional competente em matéria de pescas. No entanto, tanto nas inspecções portuárias como nas inspecções no mar, em muitos casos podem participar equipas de inspecção conjuntas que envolvem outros organismos envolvidos na SCV/MCS, incluindo as autoridades portuárias, a marinha/guarda costeira/polícia marítima, a segurança marítima e as autoridades laborais. É importante estabelecer procedimentos operacionais permanentes (POP/SOP) e pessoal especializado; o pessoal envolvido deve ter um conhecimento completo desses procedimentos, dos seus quadros jurídicos e da sua autoridade.

PRÁTICAS GERAIS DE SEGURANÇA

Como inspetor ou parte de uma equipa de abordagem (tanto no porto como no mar), o pessoal tem a tarefa de entrar num espaço desconhecido e examinar um navio para verificar o cumprimento da legislação e regulamentação da pesca. O embarque e a inspecção de um navio de pesca representam um ambiente de trabalho difícil e por vezes perigoso, especialmente no mar. Além disso, os navios de pesca estão cheios de áreas de difícil acesso, áreas de armazenamento escondidas e esconderijos que podem ser perigosos para um inspetor que não esteja familiarizado com o ambiente. Existem algumas regras gerais para garantir a segurança dos inspetores durante uma inspecção:

Durante uma inspecção:

- 1) Os inspetores nunca devem estar desacompanhados, trabalhando sempre numa equipa mínima de duas pessoas;
- 2) Manter comunicações de rotina com um elemento de terra (se estiver no porto) ou de patrulha (se estiver no mar);
- 3) Garantir que uma pessoa permaneça na ponte com o capitão/mestre do navio em todos os momentos;
- 4) Centralizar a tripulação do navio de pesca no convés, se possível (consoante o perfil de risco do navio);
- 5) Assegurar-se de que todas as armas declaradas a bordo estão seguras.

Na perspetiva da tripulação, um inspetor/equipa de inspecção vem a bordo de um navio que representa a sua “casa” e o seu local de trabalho, onde podem ter vivido sem serem incomodados durante vários meses. Os inspetores devem manter sempre o profissionalismo e o respeito pela tripulação e pelo “navio” durante as inspecções.

As inspecções devem seguir um POP/SOP estabelecido pela agência, autoridade ou organismo de inspecção e utilizar formulários de inspecção normalizados para garantir e documentar um processo exaustivo. A manutenção das normas operacionais e de segurança é fundamental (independentemente da experiência de cada inspetor).



DOCUMENTAÇÃO DA INSPECÇÃO

Se possível, os inspetores devem esforçar-se por utilizar fotografias para documentar o navio, as artes, os documentos, etc., em especial no caso de qualquer elemento invulgar ou que possa constituir um problema de conformidade. Estas fotografias podem passar a fazer parte do historial do navio e, eventualmente, ser utilizadas num processo de infracção. Para mais informações sobre como maximizar a utilização de fotografias para apoiar as inspecções, consultar o “Photo Manual for Fisheries Enforcement”¹.

¹ Disponível em www.tm-tracking.org/post/2017/02/08/photo-manual-for-fisheries-enforcement

PRINCIPAIS TIPOS DE INSPECÇÃO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

Esta secção apresenta uma breve panorâmica dos diferentes tipos de inspecção. Não se pretende apresentar um resumo exaustivo de todas as necessidades de cada um destes tipos de inspecção, mas sim as principais considerações. Cada tipo de inspecção deve, na prática, ser orientado por um POP/SOP específico e ser realizado por inspectores especificamente formados nos requisitos de inspecção.

INSPECÇÕES ANTES DA CONCESSÃO DE LICENÇAS DE PESCA

O objetivo da inspecção prévia ao licenciamento pode variar de país para país, mas geralmente incide nos seguintes objetivos:

- 1) Verificar a identidade do navio e se os dados constantes da documentação apresentada para efeitos de licenciamento correspondem à realidade do navio;
- 2) Dados do navio (comprimento, boca, potência, capacidade dos porões, etc.);
- 3) Marcações do navio (normalmente de acordo com os requisitos nacionais e/ou as diretrizes da FAO);
- 4) As artes de pesca devem estar em conformidade com as condições de licenciamento;
- 5) As unidades móveis de transmissão VMS e/ou AIS devem ser confirmadas como estando em condições de funcionamento (se aplicável);
- 6) Equipamento e procedimentos de segurança marítima (se aplicável);
- 7) Alojamento dos observadores (se aplicável);
- 8) Quaisquer outros requisitos exigidos pela autoridade emissora da licença.

Esta inspecção ocorre geralmente quando um navio de pesca entra pela primeira vez na pescaria, mas pode também ser um requisito periódico. A inspecção é geralmente realizada num porto nacional, no entanto, em alguns casos, um oficial de licenciamento pode viajar para outro país onde o navio está localizado para autorizar o licenciamento. Aconselha-se a utilização do “Document Verification Manual”² para facilitar este processo.

Dependendo do país, o licenciamento pode exigir a confirmação da navegabilidade de um navio. A mudança de pavilhão de um navio para o país que concede a licença pode também ser uma condição estabelecida nas condições da licença de pesca. Em ambos os casos, a condição prévia à concessão da licença é susceptível de envolver a autoridade responsável pelo Registo Nacional de navios (geralmente a autoridade marítima).

² Disponível em: <https://www.tm-tracking.org/post/document-verification-manual-vessel-identity>

INSPECÇÕES NO PORTO

Antes da chegada - Pedido antecipado de entrada no porto (AREP)

Os navios devem anunciar a sua intenção de entrar no porto após o fim das operações de pesca e antes da entrada no porto³. Consoante o tipo de navio e a zona de operação, deve ser estabelecido o prazo mínimo necessário entre o fim das operações e a entrada no porto⁴. Uma vez recebido um pedido de entrada no porto, devem ser utilizadas todas as fontes de informação pertinentes para analisar o navio que irá entrar em porto em função de quatro elementos de risco fundamentais:

- 1) Verificação da identidade (a partir dos registos de navios e das listas de autorizações, ou seja, registos nacionais e das ORGP, bases de dados de navios INN/IUU, etc.);
- 2) Verificação da autorização/licença (que informações sobre a autorização da ORGP e/ou a validade e condições da licença do Estado costeiro e de pavilhão estão disponíveis no navio para o período de tempo em que esteve a pescar desde a última entrada no porto);
- 3) Movimentos do navio (o navio está a comunicar através do VMS ou do AIS? Em caso afirmativo, a análise indica se o navio estava a operar no alto mar e em todas as águas estatais costeiras, onde estava autorizado ou licenciado?);
- 4) Características da operação de pesca (os movimentos do navio eram coerentes com os transbordos e o contacto com outros navios?) Existem “lacunas temporais”, etc.?

Uma vez efectuada a análise antes da entrada no porto, esta informação deve servir de base a três questões-chave que determinam os passos a dar a seguir:

- 1) Permitimos a entrada do navio no porto?
- 2) Se permitirmos a entrada do navio no porto, devemos inspeccioná-lo?
- 3) Se inspeccionarmos o navio, existem áreas específicas de risco/preocupação que devam ser alvo de inspecção?

Se a decisão for autorizar a entrada do navio no porto e inspeccioná-lo, o objectivo da inspecção é investigar e verificar quaisquer problemas encontrados antes da chegada e, de um modo geral, certificar-se de que o navio não esteve envolvido na pesca INN/IUU ou em actividades ilícitas conexas. Deve incluir entrevistas com o capitão/mestre e a tripulação, inspecção de documentos, artes, aspecto geral do navio e as capturas. Os registos em papel, os registos electrónicos, o volume das capturas por espécie e quantidade devem corresponder, incluindo uma verificação cruzada, às espécies e quantidades registadas na notificação prévia de desembarque correspondem às espécies e quantidades desembarcadas ou transbordadas.

³ No âmbito do Acordo sobre Medidas do Estado do Porto, da FAO, que muitos países estão actualmente a aplicar, este processo é designado por Pedido Avançado de Entrada no Porto (AREP).

⁴ Recomenda-se que o AREP (ou qualquer processo semelhante de pedido de entrada no porto) exija que o navio de pesca apresente o pedido pelo menos 72 horas antes da entrada no porto para dar tempo suficiente para realizar a avaliação de risco e preparar qualquer inspecção necessária.

Todas as artes a bordo (no convés ou nos porões) devem ser inspeccionadas para verificar se são legais em termos das suas características (por exemplo, se cumprem a malhagem legal, se cumprem as normas de marcação de identificação das artes, etc.). Só depois de a inspecção ter sido concluída, assinada e documentada (sem infracções comprovadas ou suspeitas) é que é dada autorização para utilizar o porto (incluindo a descarga ou o transbordo).

Num número crescente de países, depois de o navio ter sido autorizado a descarregar, os inspectores sobem a bordo do navio para controlar a descarga das capturas (desembarques e transbordos). Os principais objectivos consistem em registar as estimativas da quantidade de capturas e da composição das espécies nos registos de captura a bordo do navio, bem como na autorização do navio.



AUTORIZAÇÃO DE SAÍDA (ZARPE)

Os navios de pesca e os navios frigoríficos devem ser sujeitos a procedimentos de autorização de saída. Este processo pode não implicar a inspecção de todos os navios; contudo, a aprovação da partida e a consideração da necessidade de uma inspecção baseada numa avaliação dos riscos devem ser efectuadas antes da partida. Geralmente, estas inspecções incidem sobre o pescado que se encontra a bordo, pelo que o acesso a uma cópia do manifesto e do plano de porões (ou de estiva) do navio antes da inspecção deve ser prioritário. Este documento indicará a dimensão dos porões do navio e a quantidade de cada espécie existente em cada porão. O inspector deve procurar verificar visualmente se as informações fornecidas são verdadeiras; se necessário, estas informações devem ser inscritas no diário de bordo e transmitidas ao porto declarado como escala seguinte. Além disso, por vezes, o destacamento de observadores pode fazer parte do processo de zarpe.





ACORDO SOBRE MEDIDAS DOS ESTADOS DE PORTO

O Acordo sobre Medidas do Estado do Porto (PSMA) é o primeiro acordo internacional vinculativo especificamente destinado a combater a pesca INN/IUU. O PSMA entrou em vigor em 2016, após ter atingido o limiar exigido de 25 Partes. Actualmente, 79⁵ Partes ratificaram, aceitaram ou aprovaram o Acordo. O PSMA prevê a adopção e a aplicação de medidas do Estado do porto “como meio de assegurar a conservação a longo prazo e a utilização sustentável dos recursos marinhos vivos”. Centra-se nas responsabilidades das Partes na sua qualidade de Estados do porto e exige que estas apliquem medidas de controlo normalizadas aos navios de pesca de pavilhão estrangeiro que pretendam entrar no porto e utilizar os portos para desembarcar, transbordar, embalar ou transformar o pescado e para outros serviços portuários, incluindo o reabastecimento e o reaprovisionamento, a manutenção e a doca seca, caso tenham a bordo capturas que ainda não tenham sido desembarcadas.

O PSMA define um nível mínimo de procedimentos e inspecções que devem ser conduzidos para verificar que esses navios não se envolveram na pesca INN/IUU ou em actividades relacionadas com o apoio à pesca INN/IUU. Estes procedimentos incluem a recolha de informação quando os navios solicitam a entrada no porto, o que constitui a base para a aprovação ou recusa da entrada no porto e um potencial acionador de uma inspecção no porto. Além disso, o PSMA exige a cooperação e a troca de informações entre os Estados Partes, a FAO, outras organizações internacionais e as ORGP para promover a aplicação efectiva do Acordo.

O objetivo global do PSMA é impedir que o pescado proveniente de actividades de pesca INN/IUU chegue aos mercados nacionais e internacionais, “reduzindo assim o incentivo para que os infractores continuem a operar”. O PSMA é um

instrumento eficaz em termos de custos para combater a pesca INN/IUU, mais seguro e menos dispendioso em comparação com os navios ou aeronaves que efectuem patrulhas de vigilância, embora não se destine a substituir as patrulhas no mar, as abordagens e as inspecções, que continuam a ser necessárias.

O PSMA exige que as Partes cooperem e troquem informações. A cooperação no contexto da aplicação do PSMA implica o intercâmbio de informações. Em caso de recusa de entrada no porto, o Estado do porto deve comunicar a sua decisão ao Estado de pavilhão do navio e aos Estados costeiros, às ORGP e a outras organizações internacionais pertinentes. Sempre que possível, é preferível, mas não obrigatório, o intercâmbio electrónico direto de informações.

O artigo 7 da PSMA determina que os Estados Partes designem e divulguem os portos nos quais os navios com pavilhão estrangeiro podem solicitar a entrada. Quando um navio estrangeiro solicita a entrada num porto, o Estado do porto designado exige um nível mínimo de informação antes de autorizar a entrada do navio no porto. Essas informações devem ser apresentadas com antecedência suficiente para permitir o seu exame pelos inspectores do porto. Depois de receber as informações solicitadas, o Estado do porto decide então se autoriza ou recusa a entrada do navio no seu porto. A entrada no porto deve ser recusada sempre que existam provas suficientes de que o navio que pretende entrar no porto exerceu a pesca INN/IUU ou uma actividade de apoio à pesca INN/IUU, se estiver incluído nas listas de navios INN/IUU adoptadas por uma ORGP relevante.

No entanto, o Estado do porto pode ainda optar por autorizar a entrada no porto com o único objetivo de inspecionar o navio. Se o navio já estiver no porto, a autoridade portuária deve recusar ao navio a utilização do porto e das suas instalações. O Estado do porto deve igualmente recusar a utilização do seu porto se o navio de pavilhão estrangeiro não possuir autorizações válidas e aplicáveis para o exercício da pesca ou de actividades conexas ou se tiver a bordo peixe capturado em infração aos requisitos aplicáveis de um Estado costeiro nas águas sob a sua jurisdição nacional. A entrada no porto deve igualmente ser recusada se o Estado de pavilhão não confirmar, num prazo razoável, que as capturas a bordo foram efectuadas em conformidade com os requisitos aplicáveis das ORGP pertinentes.

Nos termos do PSMA, os Estados do porto devem assegurar que os seus portos designados tenham capacidade suficiente para realizar inspecções. O Acordo define igualmente as seguintes prioridades para as inspecções portuárias: (1) navios a que foi recusada a entrada ou a utilização de um porto em conformidade com o Acordo; (2) idos de outras Partes, Estados ou ORGP relevantes para que determinados navios sejam inspecionados, em especial

⁵ Em Janeiro de 2025; as 79 Partes representam 103 Estados e territórios.

quando esses pedidos são apoiados por provas de pesca INN/IUU ou de actividades de apoio à pesca INN/IUU; (3) outros navios relativamente aos quais existem motivos claros para suspeitar que exerceram a pesca INN/IUU ou actividades conexas.

Os inspectores são obrigados a examinar todas as áreas relevantes do navio, o pescado a bordo, as redes e outras artes ou equipamentos e qualquer documento ou registo a bordo que seja relevante para verificar o cumprimento das medidas de conservação e gestão relevantes. É de notar que a ratificação do PSMA não significa que não possam ser implementados bons controlos portuários; os Estados podem incorporar as melhores práticas de medidas do Estado do porto com base no PSMA até estarem prontos para o ratificar.



INSPECÇÕES NO MAR

A inspecção de navios de pesca no mar requer recursos, logística e planeamento para ser eficaz. As inspecções no mar podem ser realizadas a partir de navios de patrulha específicos, de um navio da marinha ou da guarda costeira, ou mesmo de um navio privado com um acordo em vigor. O principal papel de uma abordagem e inspecção no mar é verificar a legalidade de um navio de pesca durante a sua operação, fornecendo uma imagem da realidade das actividades de um navio de pesca. Uma inspecção no mar deve abranger três elementos-chave:

- 1) Confirmação da identidade do navio - o navio é o que diz ser?
- 2) Confirmação da licença/autorização - o navio está licenciado/autorizado a pescar no local onde se encontra, com as artes que utiliza e para as espécies que captura?
- 3) Confirmação da legalidade - o navio está a operar em conformidade com as condições estabelecidas na sua licença? Isto inclui a conformidade das artes, o reportar das capturas ou outras condições como a atenuação da mortalidade das aves, a prevenção das capturas acessórias, etc.

A abordagem em qualquer navio no mar é uma operação difícil. As condições do mar significam que o embarque em si exige um planeamento cuidadoso, formação prévia e uma execução profissional. Uma vez a bordo, deve ter-se em conta que os navios de pesca são locais de trabalho industrial com maquinaria pesada e áreas perigosas a que o inspector pode não estar habituado. Para reduzir os riscos e manter os níveis de controlo/segurança, há algumas regras normalizadas que devem ser respeitadas. Antes da inspecção:

- 1) Obter a autorização do capitão/mestre para subir a bordo do navio (nem sempre é possível ou concedida, mesmo quando legalmente exigida);
- 2) Conhecer os antecedentes do navio que possam afetar a abordagem;
- 3) Definir as áreas de interesse para a inspecção;
- 4) Número de tripulantes e se há armas a bordo.

Durante a inspecção:

- 1) Nunca se deslocar sozinho a qualquer parte do navio;
- 2) Peça sempre autorização ou avise antes de entrar numa zona;
- 3) Ao entrar nos porões ou entre os conveses, certifique-se de que tem uma pessoa conhecida de cada lado das portas com fechadura;
- 4) Leve consigo um membro da tripulação do navio de pesca durante a inspecção (de preferência com uma língua comum);
- 5) Manter contacto rádio normalizado (cada 5-10 minutos) com o navio-patrulha.



INSPECÇÃO DE NAVIOS – O QUE PROCURAR?

ANTES DA INSPECÇÃO:

É impossível regulamentar aquilo que não se compreende. Por conseguinte, para poderem realizar inspecções eficazes, os inspectores têm de compreender o funcionamento de um navio de pesca em áreas-chave. Estes incluem (mas não estão limitados a):

- 1) Quando e onde o navio pode pescar;
- 2) As espécies de pescado que pode e não pode capturar ou manter;
- 3) As artes que pode utilizar e ter a bordo, etc.;
- 4) A forma como as artes de pesca são estruturadas, utilizadas e manobradas;
- 5) Outras condições de licenciamento ou outras condições e medidas técnicas que o navio deve respeitar;
- 6) O modo como as capturas são manuseadas e armazenadas a bordo;
- 7) Quais são as funções e responsabilidades dos vários membros da tripulação, incluindo os observadores, se estiverem embarcados;
- 8) Que registos são efectuados e onde são guardados a bordo do navio (tanto electrónicos como escritos em papel);
- 9) Que instrumentos a bordo são utilizados para as operações de pesca e que informações armazenam;
- 10) Se o navio ou os seus operadores têm um historial conhecido de incumprimento.

Quanto mais informações forem obtidas pelos inspectores antes do embarque, mais eficazes serão as inspecções. A manutenção de normas operacionais e de manutenção de registos é fundamental, especialmente no que diz respeito à recolha de provas e à cadeia de custódia no caso de ser detectada uma possível infracção.



DURANTE A INSPECÇÃO:

A secção seguinte apresenta uma panorâmica das estruturas, equipamentos e registos de um navio de pesca industrial que são considerados relevantes para uma inspecção do navio. Nem todos serão relevantes para todas as inspecções, mas um inspetor das pescas deve estar familiarizado e ter um conhecimento prático de cada tipo de navio ao planear e conduzir uma acção inspectiva.

1) O EXTERIOR DO NAVIO

Marcações do navio: O navio deve ostentar a bandeira do país de registo, um nome claro na proa e na popa, bem como outros elementos de identificação. Consoante as exigências do Estado de pavilhão e do Estado costeiro, estes elementos podem incluir o IRCS (indicativo de chamada rádio), o número OMI, o número da licença e/ou o número MMSI⁶. Dado que os requisitos nacionais e das organizações regionais de gestão das pescas em matéria de marcações dos navios variam, o inspetor deve estar familiarizado com os requisitos relevantes. Se forem visíveis, as marcações do navio devem ser comparadas com os dados declarados do navio (se for caso disso) e com as listas de autorizações que a autoridade de pesca possa ter. Note-se que é frequente os navios com historial de pesca ilegal mudarem de nome e ocultarem os dados de identificação. É necessário verificar se o navio foi pintado com um novo nome (muitas vezes os nomes antigos são visíveis por baixo) e se os números de identificação foram ocultados pela tinta ou pelas defensas, redes, etc.



Equipamento: Ao aproximar-se da embarcação, podem ser visíveis várias antenas e cúpulas de comunicações. Esta é uma boa indicação da conectividade do navio. A presença de cúpulas de Internet sugere que o navio tem um sistema de correio eletrónico activo e pode estar relativamente bem financiado, uma vez que a sua manutenção e assistência são dispendiosas. Isto também pode sugerir que o navio tem sistemas VMS e/ou AIS instalados, que vale a pena investigar se o navio não estiver a transmitir a sua posição.

Actividade a bordo: Ao aproximarem-se do navio, os inspectores devem estar atentos à actividade a bordo. A forma como a tripulação e os oficiais reagem antes de uma inspecção pode indicar a existência de problemas a bordo. Isto é particularmente verdadeiro no caso das inspecções no mar, e actividades como a devolução ao mar de barbatanas de tubarão ou de espécies não autorizadas, artes ilegais ou outros artigos antes da abordagem podem sugerir a existência de actividades ilegais. Os navios que

estão habituados às inspecções podem ter toda a documentação necessária pronta para a inspecção logo que o inspetor se encontre a bordo do navio, mas deve ser reservado tempo para inspecionar/observar outros documentos, a fim de garantir a coerência com a identidade e as autorizações do navio. to ensure consistencies with vessel identity and authorisations.

2) A PONTE

Equipamento: O visor da carta eletrónica de um navio (desde que os inspectores estejam familiarizados com a tecnologia) pode fornecer informações sobre o historial da posição do navio se as posições VMS e/ou AIS não estiverem disponíveis. O exame das trajectórias anteriores do navio pode mostrar movimentos históricos do navio que podem indicar atividade de pesca em zonas não autorizadas, etc. As unidades VMS e/ou AIS podem também estar presentes na ponte, devendo ser determinado se estão ou não operacionais (o inspetor deve saber se o navio está a transmitir posições antes da inspecção).

Os equipamentos de segurança da embarcação, como os SART⁷ e os EPIRB⁸ são frequentemente montados na ponte; estes equipamentos podem ter impressas as datas de expiração dos últimos testes de funcionamento. Se forem da competência do inspetor, devem ser verificados em correlação com o certificado de segurança do navio, para garantir que o equipamento está actualizado e a sua manutenção correta.

Note: Se possível, o inspetor deve pedir a um membro da tripulação do navio que opere o equipamento de navegação durante a inspecção, a fim de evitar que o inspetor possa alterar ou danificar o equipamento do navio devido à utilização indevida de espécies não autorizadas, artes ilegais ou outros elementos que, antes do embarque, possam sugerir a existência de actividades ilegais. Os navios habituados às inspecções podem ter todos os documentos necessários prontos para inspecção logo que o inspetor se encontre a bordo do navio; contudo, deve ser reservado algum tempo para inspecionar/observar outros documentos, a fim de assegurar a coerência com a identidade e as autorizações do navio.

Registos: Os diários de bordo são uma área-chave para os inspectores se concentrarem, uma vez que estes registos fornecem informações importantes sobre a operação de pesca do navio. É possível que um navio de pesca mantenha vários diários de bordo relevantes para a operação de pesca, incluindo um diário de bordo, diários de pesca ou folhas de registo e um diário de transbordo. Estes diários devem ser cuidadosamente verificados para detetar discrepâncias e eventos não declarados que possam indicar actividades não autorizadas. Por exemplo, o registo de capturas pode não corresponder às espécies observadas a bordo. Nas pescarias em que a remoção das barbatanas de tubarão é proeminente, os diários de bordo devem ser verificados para determinar quantas carcaças de tubarão são declaradas a bordo e compará-las com a quantidade de barbatanas de tubarão encontradas.

Os diários das máquinas (mecânica/engenharia) também são importantes, pois podem conter informações como a atividade dos motores, que podem ser cruzadas com o

⁶ Para saber mais sobre os requisitos de marcação de navios de pesca, consulte 'The Marking and Identification of Fishing Vessels', disponível em: <https://www.tm-tracking.org/post/2017/09/25/new-briefing-the-marking-and-identification-of-fishing-vessels>

⁷ Emissor-Receptor de Busca e Salvamento

⁸ Rádio Baliza para Posicionamento de Emergência

diário de bordo e o diário de pesca do navio. Além disso, existem frequentemente diários de bordo que registam as temperaturas dos porões de carga. As flutuações das temperaturas dos porões podem fornecer indicações de transbordos; quando o porão de carga é aberto, os porões de peixe ficam mais quentes, o que, em circunstâncias normais, não é desejável para manter a qualidade das capturas. Em certas pescarias, pode também existir um diário de bordo dos DCP/FAD, que pode fornecer informações sobre a utilização, localização e retirada dos DCP/FAD.

Os diários de bordo electrónicos (E-logs ou ERS) são cada vez mais utilizados em algumas pescarias. Sempre que tal faça parte das condições da licença de pesca, o departamento de pescas que emitiu a licença deve receber as informações do diário de bordo eletrónico. Nem todas as condições de licenciamento exigem a manutenção de um diário de bordo. Os inspectores devem estar familiarizados com as condições nacionais de licenciamento e de registo e comunicação das capturas antes de procederem a uma inspecção. Como boa prática geral, os inspectores devem assinar e carimbar os diários de pesca após uma inspecção, para que os futuros inspectores possam ver quando o navio foi inspecionado pela última vez; pode também ser dada uma cópia ao capitão/mestre do navio.



Vessel Documents: Os documentos existentes a bordo de uma embarcação de pesca podem fornecer informações sobre a identidade, o registo, as características físicas da embarcação, as actividades que está autorizada a exercer e onde, e se foi certificada como estando em conformidade com os regulamentos de segurança exigidos. No entanto, os documentos podem ser alterados, reproduzidos ou obtidos por meios ilegais, tornando-os falsos, pelo que é essencial que os documentos da embarcação sejam sistematicamente verificados no âmbito do processo de inspecção. Os documentos falsos são utilizados na tentativa de esconder actividades ilegais ou de evitar obrigações e custos. Os certificados de registo de navios, as licenças de pesca ou os certificados de captura falsos são um elemento-chave em muitos casos de pesca ilegal, uma vez que os operadores ilegais alteram os documentos existentes ou criam documentos falsos.

Razões comuns para os navios de pesca utilizarem documentos falsos:

- 1) Ocultar a verdadeira identidade do navio;
- 2) Evitar o cumprimento das normas de segurança;
- 3) Evitar ou pagar menos taxas/impostos;
- 4) Obter acesso ilegal a recursos ou serviços.

Para informações mais pormenorizadas, consultar: 'Document Verification Manual for Fisheries Enforcement'⁹.



⁹ Disponível em: <https://www.tm-tracking.org/post/document-verification-manual-vessel-identity>

3) CONVÉS E PORÕES

Zona do convés: Os inspectores devem dedicar algum tempo a um exame aprofundado da zona do convés. Esta zona de trabalho de um navio pode fornecer aos inspectores muitas informações sobre os métodos de pesca e o nível de segurança do navio (se este último for abrangido pelo âmbito da inspecção), bem como indicar potenciais actividades ilícitas. Os inspectores devem também procurar zonas adaptadas, como zonas de refrigeração adicionais ou zonas de armazenagem. Estas zonas devem ser examinadas para detetar actividades não autorizadas, como o armazenamento de capturas adicionais, a ocultação de artes, o alojamento adicional da tripulação, etc.

Artes de pesca: No convés, uma área fundamental a examinar é as artes de pesca do navio. Os inspectores devem estar familiarizados com todos os tipos de artes (ver outros Guias Práticos MCS nesta série) e com o que o navio está actualmente autorizado a utilizar no âmbito das suas licenças e autorizações. Devem também ser examinadas as restrições impostas às artes de pesca, tais como a dimensão da malha da rede ou quaisquer dispositivos de conservação (tais como dispositivos de exclusão de tartarugas, etc.). Durante uma inspecção no mar, deve ser reservado tempo para examinar igualmente as artes de pesca estivadas, uma vez que estas podem ser utilizadas sem autorização. Deve examinar-se, em especial, o modo como a arte está arrumada, o seu acesso e a sua recente utilização. A acumulação de algas, os excrementos das aves e a sujidade geral são bons indicadores de que a rede pode não ter estado activa durante algum tempo, ao passo que uma rede molhada ou relativamente limpa pode indicar que está a ser utilizada activamente. Quando as informações indicam uma atividade de pesca que não corresponde às artes observáveis, pode ser necessário procurar artes escondidas noutra local do navio.



Relacionadas com as capturas: A maior parte das condições de licenciamento especificam as espécies-alvo, as capturas acessórias que podem ser mantidas a bordo e, nalguns casos, os volumes totais de capturas autorizados. É sabido que um dos principais problemas da pesca INN/IUU está relacionado com a subdeclaração e a declaração incorrecta das capturas. Os transbordos ou descargas no porto, em particular, são uma das últimas oportunidades para os inspectores medirem a quantidade declarada das capturas de um navio antes de o pescado ser transportado para transformação. As inspecções devem incluir os porões de armazenagem para verificar a composição das espécies e avaliar se os volumes encontrados estão numa proporção semelhante à dos diários de pesca ou declarações de captura, etc.

Se o navio tiver, por exemplo, apenas capturas acessórias a bordo, é possível que tenha havido um transbordo ilegal envolvendo as espécies-alvo. Quando o pescado é descarregado no porto, podem também ser inspeccionado quanto à composição das espécies, para garantir que cumprem os requisitos.

Se o peixe for armazenado em caixas ou outros contentores, deve ser aberta uma amostra aleatória dos mesmos para garantir que as espécies são legítimas. No porto, estas caixas também podem ser pesadas para garantir que cumprem as normas de peso, por exemplo, uma caixa de 20 kg de peixe deve pesar aproximadamente essa quantidade (é provável que haja uma pequena variação); dependendo do mercado para o peixe, tanto a declaração de peso a menos como a de peso a mais podem indicar a existência de uma atividade ilegal. Todos os contentores e caixas devem também ser inspeccionados para garantir o cumprimento dos requisitos legais em matéria de marcação.

Rotulagem incorrecta: A rotulagem incorrecta ou deliberada do pescado embalado pode esconder problemas potenciais. Estes incluem a captura e o descarga de espécies não autorizadas, ou a rotulagem incorrecta deliberada de pescado de elevado valor como sendo de baixo valor para reduzir as taxas de desembarque ou de exportação. A rotulagem incorrecta das caixas representa igualmente um risco de “branqueamento” do pescado; são conhecidos muitos casos em que um navio obtém uma licença quando, na realidade, dois ou mais navios capturam pescado e o embalam com esse nome. As embalagens são transbordadas, quer para o navio licenciado, quer para um navio frigorífico, que desembarca então todas as embalagens como sendo de peixe legalmente capturado.



Nota: É de notar que os compartimentos ocultos e os porões de pescado podem também ser utilizados por navios de pesca envolvidos noutros crimes para esconder contrabando; se for este o caso, a autoridade competente deve ser imediatamente contactada para efetuar as suas próprias inspecções.

Segurança: Os inspectores devem observar a cultura de segurança a bordo. Regra geral, os navios que realizam operações de pesca legítimas terão um nível de segurança e de protecção mais elevado, ao passo que os navios em mau estado de manutenção e sem cultura de segurança podem ser considerados como estando em maior risco de cometer outras infracções.

4) OBSERVADORES

A presença de um observador a bordo de um navio dá aos inspectores a oportunidade de recolher informações sobre as actividades do navio através de uma fonte imparcial e independente. Os observadores são embarcados a bordo dos navios para recolher informações sobre as capturas e, em certos casos (consoante a pescaria e a função do observador), sobre o cumprimento das medidas de gestão das pescarias por parte dos navios. Para além de recolherem as informações especificadas no seu mandato, os observadores passam longos períodos de tempo nos navios e têm conhecimento de acontecimentos que podem ser úteis durante uma inspecção.

Os observadores permanecem a bordo do navio após a partida dos inspectores. É, pois, da maior importância que os inspectores não comprometam a posição e a segurança de um observador, investigando abertamente questões levantadas pelo observador a bordo ou entrevistando o observador na presença de outros membros da tripulação. A atenuação deste risco deve ser a prioridade de todos os inspectores. As entrevistas devem ser realizadas em privado e quaisquer indicadores de incumprimento levantados pelo observador devem ser tratados de forma discreta. Se for levantada uma questão suscetível de comprometer a posição do observador a bordo, devem ser envidados esforços para organizar a retirada do observador do navio antes de as questões serem tratadas.



5) QUESTÕES LABORAIS

A inspecção das questões laborais das tripulações dos navios de pesca não é geralmente da responsabilidade de um inspetor das pescas. No entanto, as condições de trabalho da tripulação são uma questão importante em muitos navios de pesca, e os inspetores das pescas devem estar cientes destes desafios. Cada vez mais, os inspetores das pescas e do trabalho trabalham em conjunto em muitos países para coordenar esforços nesta matéria.

As tripulações que trabalham em qualquer navio de pesca têm normalmente condições de trabalho extremamente difíceis. As taxas de lesões e de mortalidade são mais elevadas na pesca do que em qualquer outro sector. No caso dos navios que operam em águas longínquas, as tripulações podem estar no mar durante meses ou mesmo até um ano antes de regressarem ao porto. As condições de vida são frequentemente apertadas e a comida e a água podem ser de má qualidade. Nos piores cenários, as tripulações podem estar a trabalhar em condições que podem ser consideradas como trabalho forçado e/ou fisicamente abusivas, até à morte, inclusive.

Pode ser muito difícil identificar se a tripulação está a trabalhar em condições inseguras, insalubres, abusivas ou mesmo em condições de trabalho forçado. Os inspetores das pescas, por si sós, não têm frequentemente formação para identificar estes problemas ou não têm competência para abordar esta questão no âmbito das suas inspecções, pelo que se recomenda que seja desenvolvida uma formação adequada ou uma cooperação com as agências responsáveis pelas condições de trabalho. Uma importante fonte de informação é a própria tripulação, e é importante estabelecer uma relação positiva com ela.

No entanto, se entrevistarem a tripulação por qualquer motivo, os inspetores devem estar cientes das questões de segurança e confidencialidade que poderão surgir quando a inspecção terminar e a tripulação for deixada a bordo para sofrer eventuais consequências negativas por parte dos oficiais do navio. Quando se encontram no porto, uma boa estratégia consiste em convidar a tripulação a comparecer no cais para as entrevistas, uma vez que, nesse caso, estarão sob a jurisdição do Estado do porto e não do Estado de bandeira enquanto estiverem a bordo do navio. As condições da tripulação variam consideravelmente em função das exigências do Estado de bandeira (e, cada vez mais, do Estado costeiro), e é importante compreender que o que pode ser considerado más condições de trabalho e de vida, de acordo com as normas estabelecidas por um país, é normal para outro. No entanto, toda a tripulação deve estar a trabalhar em condições de trabalho razoáveis e qualquer indicação em contrário deve ser investigada pela agência nacional competente em matéria de trabalho.

INDICADORES DE RISCO

Quando observadas durante uma inspecção, qualquer uma ou todas as questões acima referidas devem ser consideradas como um indicador de risco de potenciais problemas noutras áreas. As operações de pesca ilegal são efectuadas para maximizar o lucro e, da mesma forma, o proprietário de uma embarcação pode procurar ganhar ou poupar dinheiro de outras formas e através da violação de outras leis, como o não investimento em normas de segurança, a falsificação de documentos ou a utilização de tripulações mal pagas ou mesmo forçadas. A análise destas questões, não isoladamente, pode contribuir para identificar com êxito os principais problemas e ilegalidades durante uma inspecção.



©Trygg Mat Tracking

A série de Guias Introdutórios para Praticantes de MCS foi desenvolvida pela Trygg Mat Tracking (TMT) em cooperação com a International MCS Network (IMCS Network).

Destinam-se a ser utilizados como instrumentos de formação para introduzir as embarcações de pesca industrial internacionais comuns, os tipos de artes e as operações de pesca, com o objetivo de desenvolver os conhecimentos dos profissionais que trabalham em todas as agências relevantes (Pescas, Autoridade Portuária, Guarda Costeira e Armada, Autoridade Marítima, etc.) que podem desempenhar um papel operacional na monitorização, controlo e vigilância das pescas (MCS), bem como para utilização por outras partes interessadas.

As ferramentas são também apoiadas e disponibilizadas pelas organizações cooperantes da Joint Analytical Cell (JAC). www.tm-tracking.org/joint-analytical-cell

Os guias estão disponíveis para serem descarregados em:
www.tm-tracking.org/updates-and-resources e www.imcsnet.org/library-search

Para imprimir cópias de alta resolução, por favor contactar: info@tm-tracking.org para solicitar o ficheiro de impressão.

