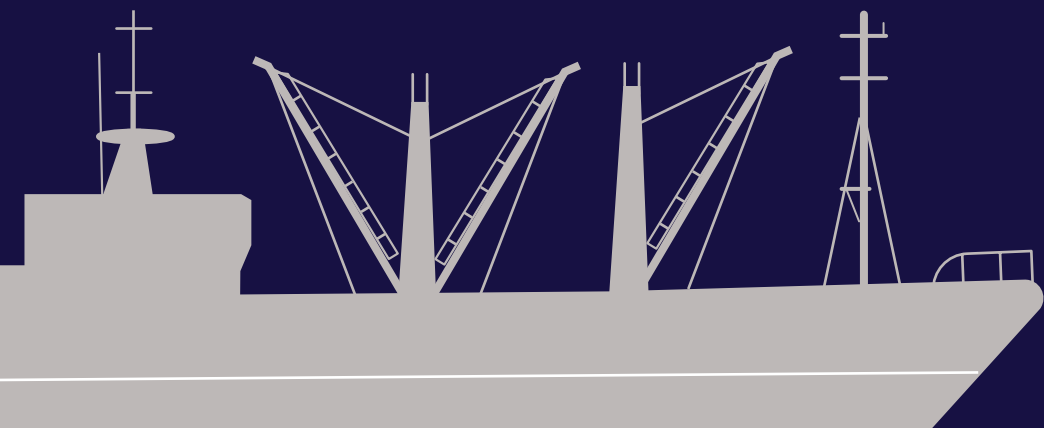


GUIA INTRODUTÓRIO PARA PRATICANTES DE MCS:

NAVIOS TRANSPORTADORES DE PESCADO



CONTEÚDO

- 4. Síntese operacional: navios transportadores de pescado
- 5. Funcionamento dos navios transportadores de pescado
- 6. Como reconhecer um navio transportador de pescado
- 8. Descrição das operações e manobras
- 1 2. Localização de um transportador de pescado (VMS e AIS)
- 1 6. Outras considerações
- 1 8. Inspeção de um transportador de pescado – o que procurar

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	Indicativo Internacional de Chamada Rádio
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)
STCW	Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos
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 nos navios transportadores de pescado, 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 das embarcações de pesca.

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 e à International MCS 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 (2022)

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 (IUU) tenham tido lugar ou estejam de outra forma associadas a estas imagens, a menos que explicitamente identificadas.

Conteúdo técnico: Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Duncan Copeland (TMT), Stig Fjellberg (TMT), Damian Johnson (IMCS Network)

Revisão técnica: Mark Young (IMCS Network), Hugh Walton (Pacific Islands Forum Fisheries Agency - FFA)

SÍNTESE OPERACIONAL: NAVIOS TRANSPORTADORES DE PESCADO

Os navios transportadores não são navios de pesca propriamente ditos, mas são navios de carga refrigerada¹ (também frequentemente designados por “reefers” ou “carriers”) que recebem as capturas descarregadas de um navio de pesca. Isto pode ocorrer tanto no mar como no porto. São parte intrínseca de muitas pescarias, em particular da pesca do atum, e mais especificamente dos transbordos, que é a transferência de pescado ou produtos da pesca entre navios. Além disso, embora não seja o seu objetivo principal, os navios transportadores podem também transportar abastecimentos, equipamento e tripulação para os navios de pesca com os quais fazem transbordo.

Existem muitos tipos e tamanhos diferentes de navios transportadores, que podem variar consoante as regiões. No entanto, a maior parte da frota mundial de navios de transporte industrial tem uma dimensão superior a 300 toneladas brutas (TAB) e efectua viagens internacionais. Devido à sua dimensão, para além de possíveis requisitos de comunicação através de sistemas de monitorização de navios (VMS), estes navios de transporte são também obrigados pela Organização Marítima Internacional (OMI/IMO) a transportar, operar e comunicar as suas posições e outras informações através de um transponder do sistema de identificação automática (AIS).

Os navios transportadores devem ser autorizados pelo seu Estado de bandeira a operar em zonas situadas para além das águas sob jurisdição nacional desse Estado de bandeira. Esta autorização inclui normalmente as condições especificadas pelo Estado de bandeira, destinadas a controlar as actividades do navio. É também frequente os navios transportadores necessitarem de uma licença para operarem nas águas nacionais de outro Estado costeiro. Quando operam nas águas sob a jurisdição de uma Organização Regional de Gestão das Pescas (ORGP), devem igualmente constar do registo dos navios autorizados mantido por essa ORGP.



1 Alguns transportadores mais pequenos podem não usar sistemas autónomos de frio podendo usar gelo para manter a refrigeração.

FUNCIONAMENTO DOS NAVIOS TRANSPORTADORES DE PESCADO

A principal função de um navio transportador é receber o pescado e os produtos da pesca dos navios de pesca, quer no mar quer nas zonas portuárias, antes do primeiro ponto de desembarque do produto, e transportar essas capturas e descarregá-las nos portos onde o pescado pode ser transformado ou enviado para o mercado. No entanto, também podem ser utilizados para transportar tripulação, alimentos, isco, peças e equipamento, etc. para os navios de pesca, o que pode permitir que os navios de pesca permaneçam no mar durante mais tempo. Em alguns casos, podem também ser utilizados para outras actividades de apoio à pesca, como a instalação e largada de Dispositivos de Concentração de Peixes (DCP/FAD) em nome de outros navios de pesca, embora este tipo de actividades não seja permitido em algumas jurisdições.

Quando efectuem transbordos no mar, os navios transportadores deslocam-se a um ponto de encontro pré-determinado, geralmente próximo das zonas de pesca dos navios com os quais tencionam efectuar o transbordo. Os navios de pesca dirigem-se ao ponto de encontro para transferir as capturas para o navio transportador. Em seguida, os navios de pesca aproximam-se sequencialmente. Os navios de pesca podem também receber mercadorias, tripulação ou equipamento que lhes permita permanecer no mar e não ter de transitar para o porto.

Quando os navios transportadores efectuem um transbordo no porto, ancoram nas águas do porto ou noutro local designado como zona de transbordo pelo Estado do porto, e os navios de pesca vêm a par e transbordam as suas capturas. Esta atividade pode ter lugar no porto, quer fundeado, quer junto a um cais. Uma vez concluídos os transbordos planeados com os navios de pesca, o navio transportador pode deslocar-se a outra zona portuária ou ponto de encontro para efectuar transbordos adicionais. Uma única viagem de um navio transportador pode incluir transbordos com vários navios em vários locais diferentes, tanto no mar como no porto. Quando o navio transportador estiver cheio ou tiver capturas suficientes a bordo, dirigir-se-á para o(s) porto(s) de descarga ou de desembarque².



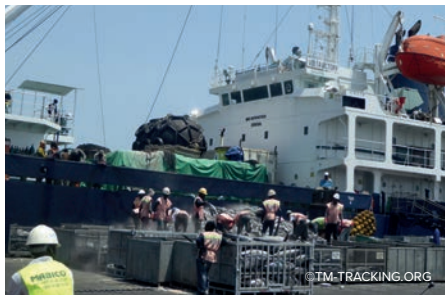
2 Algumas viagens podem implicar descargas em vários portos.

COMO RECONHECER UM NAVIO TRANSPORTADOR DE PESCADO

Em geral, os navios transportadores de pescado modernos têm uma silhueta característica, com gruas elevadas e grandes escotilhas para carregar e descarregar pescado. É de notar, contudo, que os navios transportadores podem também ter uma aparência semelhante à de outros navios de carga a granel, pelo que pode ser difícil diferenciar, à distância, alguns navios transportadores de outros navios de carga. No entanto, existem algumas características específicas que podem ajudar a identificar os navios transportadores de pescado. Os conveses longos com a presença de gruas de convés, os porões de carga refrigerados e as defensas “Yokohama” de grandes dimensões (para os transbordos) são características comuns dos modernos navios transportadores de pescado.



Silhueta – Vista lateral



Descarregando no cais



Transbordo ancorado na zona portuária. Note-se a grande defesa “Yokohama” colocada entre o navio transportador e o navio que descarrega.

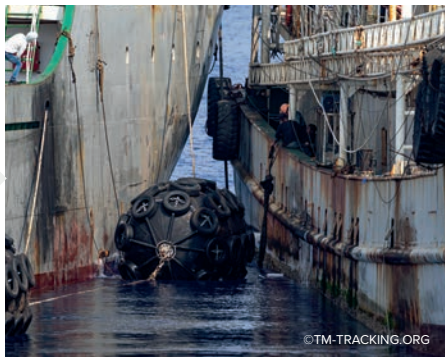


DESCRIÇÃO DAS OPERAÇÕES E MANOBRAS

Quando o navio de pesca se aproxima do navio transportador para transbordar as suas capturas, ocorrem geralmente as seguintes etapas:

LADO A LADO (cabos amarrados)

São baixadas grandes defensas do navio transportador antes de o navio de pesca se aproximar. As linhas (cabos de amarração) são fixadas primeiro na proa e depois na popa para manter o navio de pesca ao lado do navio transportador. Em geral, os navios de pesca são fixados a bombordo do navio transportador, mas, nalguns casos, pode haver dois ou até três navios de pesca amarrados ao lado de grandes navios transportadores, tanto a bombordo como a estibordo. Dependendo do estado do mar e das condições meteorológicas, o processo de fixação segura de um navio de pesca ao lado de um navio transportador pode demorar até 30 minutos.



TRANSBORDO (transferência de pescado)

As gruas (guindastes) a bordo do navio transportador são utilizados para transferir as capturas do navio de pesca para o navio transportador. Para os transbordos de navios cercadores (em particular os atuneiros) para navios de transporte, é colocada uma grande rede no convés e o peixe é transferido para a rede a partir dos porões de peixe, ou a rede é baixada para o próprio porão e o peixe é aí carregado. A rede é então fixada ao gancho na extremidade do cabo da grua do barco transportador através de uma série de cordas fixadas nos cantos da rede e é então transferida para o navio transportador.

No caso dos transbordos de navios de pesca com palangre e de navios de pesca com canas, as redes podem também ser utilizadas de forma semelhante, mas é geralmente utilizado um método designado por “baloíço”. Cada peixe proveniente de um navio de pesca com palangre tem normalmente um laço de monofilamento (linha de pesca) que é fixado na zona caudal (sobretudo em atuns ou espadartes de grandes dimensões). Um círculo fechado de corda mais grossa é passado através destes laços de monofilamento para juntar os peixes. Ambas as extremidades da corda enrolada são então passadas por cima do gancho que se encontra na extremidade do cabo da grua do transportador e o pescado é então içado para o transportador.

As actividades de transbordo podem, por vezes, ser interrompidas por outras actividades, nomeadamente o movimento da carga ou da tripulação, ou o movimento das capturas entre escotilhas. O transbordo pode também ser atrasado devido às condições meteorológicas ou ao repouso da tripulação, especialmente no caso de actividades de transbordo que envolvam grandes quantidades de pescado.



CARREGAR O PESCADO NO NAVIO TRANSPORTADOR

Uma vez trazida a rede ou o baloiço para bordo, o pescado é descido para baixo do convés, para enormes porões que ocupam geralmente a maior parte do casco do navio e se estendem por vários conveses. Dado que o objectivo principal de um navio transportador é receber e transportar pescado, estes porões ocupam geralmente uma grande parte do espaço a bordo do navio. Manter congeladas quantidades tão grandes de pescado requer equipamento de congelação muito grande e potente. Muitos navios transportadores separam as capturas dos diferentes navios de pesca ou “dadores” com redes velhas. Os planos de carga (ou estiva) mantidos a bordo do navio transportador devem manter um registo do local onde as capturas de cada navio “dador” são mantidas a bordo.



TRANSBORDAR MERCADORIAS E TRIPULAÇÃO

Cargo transfers from carrier vessels to fishing vessels can be part of the transshipment process. Cargo is mostly contained inside large wooden boxes which can contain various items, such as bait, clothing, food, and machine parts. For crew transfers, the process can depend on arrangements made in advance by the vessels. It can often be cheaper and simpler for vessel operators to undertake crew changes through carrier vessels, as this can often allow them to avoid more costly and complex travel and immigration (visa) arrangements, as well as allowing the fishing vessels to remain at sea longer, avoiding costly trips to port.



A SEPARAÇÃO DOS NAVIOS

Uma vez concluído o transbordo e quaisquer actividades associadas, o navio de pesca desamarra os seus cabos de amarração e afasta-se do navio transportador. As defensas do navio transportador permanecem geralmente instaladas até que todos os transbordos na zona estejam terminados e o navio transportador esteja pronto para se dirigir ao seu próximo transbordo ou destino de descarga.



As etapas acima descritas baseiam-se nas actividades de transbordo a bordo de navios transportadores industriais. No entanto, são aplicáveis etapas semelhantes a todos os transbordos de navios transportadores, mas os transportadores mais pequenos e as “barcaças” e outros navios de apoio podem utilizar métodos mais manuais para transferir as capturas, em função do equipamento disponível a bordo dos navios para apoiar a transferência das capturas.



LOCALIZAÇÃO DE UM NAVIO TRANSPORTADOR DE PESCADO (AIS E VMS)

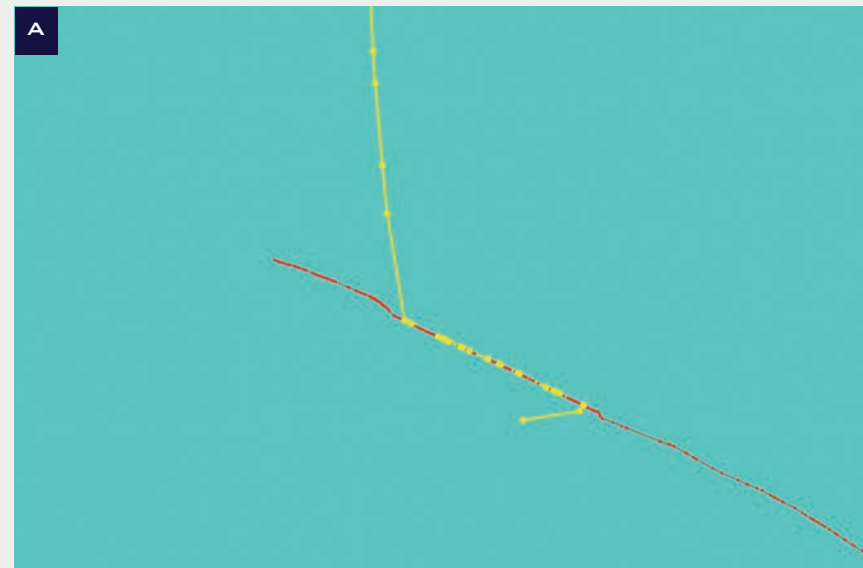
Os trajectos dos transportadores no VMS ou no AIS são relativamente fáceis de identificar. Isto deve-se ao facto de os trajectos incluírem quase sempre longos períodos de navegação relativamente direta do navio, precedidos e/ou seguidos de períodos de velocidades muito baixas, em que o navio “deriva” no mar em conformidade com as condições do vento, das correntes e do mar, ou em que o navio se dirige diretamente para o porto, consoante o local onde o navio transportador pretende efetuar os transbordos.

Contudo, é importante notar que, quando um navio transportador está à deriva no mar, nem sempre significa que estejam a decorrer actividades de transbordo nesse momento. Os navios de transporte podem também andar à deriva ou “vaguear” enquanto aguardam a chegada de navios “dadores” dos pesqueiros, enquanto aguardam novas ordens do seu armador ou enquanto aguardam o acesso ao porto para realizar actividades de transbordo no porto. Isto deve-se ao facto de haver quase sempre um custo ou pagamento exigido para que os navios acedam e permaneçam no porto, pelo que é mais rentável para os navios transportadores esperar à deriva no mar e conservarem combustível, em vez de queimarem combustível em trânsito constante ou passarem mais tempo no porto quando não estão ativamente a descarregar. Esta situação pode tornar muito difícil diferenciar os períodos de deriva no mar dos navios transportadores, dos períodos em que o navio pode estar efetivamente a realizar actividades de transbordo, especialmente quando os registos de todos os navios de pesca nas proximidades podem não estar disponíveis no VMS ou no AIS.

Quando os trajectos dos navios de pesca que se cruzam com um navio transportador estão disponíveis, pode ser possível identificar esses encontros através da visualização de sobreposições de posição, tempo, velocidade e rumo nos trajectos do navio transportador e do navio “dador”. Para o efeito, poderá ser necessário sobrepor os dados VMS e AIS, uma vez que a maioria dos navios transportadores apenas utiliza o AIS e os navios de pesca apenas o VMS. No entanto, uma vez que a resolução temporal do AIS e do VMS pode, por vezes, limitar-se a uma comunicação de 1 a 3 horas, e os encontros podem ser mais curtos do que esse período, é importante notar que os dados disponíveis podem nem sempre estar disponíveis para identificar e mostrar o trajeto sobreposto.



Vista geral do trajeto de um navio transportador com o padrão de trânsito (a vermelho) e de deriva/espera (a amarelo) em diferentes zonas do Atlântico.



O exemplo a) mostra um encontro indicado que durou 2 horas, entre um navio transportador (a vermelho) e um navio de pesca (a amarelo) com uma resolução temporal ALTA. O mesmo evento pode ser visto no exemplo b) com uma resolução BAIXA, com posições apenas a cada 2H30 do navio de pesca, o que resulta na ausência do período de sobreposição dos trajectos dos navios.

PORTAL DE NAVIOS TRANSPORTADORES DO “GLOBAL FISHING WATCH”

O transbordo é uma parte vital da indústria pesqueira mundial, mas ocorre frequentemente em alto mar, o que torna difícil para as autoridades determinar se as capturas transferidas são legais e verificáveis.

Para melhorar a compreensão e a gestão dos transbordos, a “Global Fishing Watch” estabeleceu uma parceria com a “The Pew Charitable Trusts” para desenvolver o “Global Fishing Watch Carrier Vessel Portal”, um portal tecnológico que visa proporcionar uma maior monitorização e análise da atividade de transbordo a todos os que dela necessitam, de forma gratuita. As duas organizações desenvolveram o portal dos navios transportadores para ajudar os decisores políticos e os gestores das pescas, bem como as autoridades responsáveis pela MCV/MCS, a compreenderem melhor as actividades dos navios transportadores que recebem as capturas dos navios de pesca e as entregam nos portos de todo o mundo para serem processadas. O portal fornece uma ferramenta valiosa para os gestores e inspectores que procuram verificar as actividades de transbordo, o que pode ajudar a reduzir as oportunidades de transferências não autorizadas de produtos da pesca e identificar quando essas actividades não estão a ser adequadamente comunicadas.

O portal utiliza dados AIS publicamente disponíveis desde 2017 até ao presente (com um atraso de 72 horas) para identificar potenciais encontros de navios de transporte e eventos de deriva/espera. Atualizado mensalmente com novos dados, o portal sintetiza as informações do registo de pesca para criar uma imagem de potenciais autorizações para navios de transporte e de pesca potencialmente envolvidos na atividade de transbordo que ocorre no mar. O portal dos navios transportadores utiliza tecnologia de satélite, inteligência artificial e bases de dados actualizadas dos navios para fornecer aos utilizadores informações consolidadas sobre as actividades dos navios transportadores, permitindo-lhes analisar os trajectos dos navios e visualizar os portos mais frequentados pela frota global de navios transportadores.

- 1) Os dados do sistema de identificação automática, ou AIS, são utilizados para visualizar o trajecto dos navios e estimar os movimentos dos navios em função de um eventual transbordo. O AIS transmite a localização, o rumo e a velocidade de um navio e deve também fornecer informações sobre a identidade do navio, como o seu nome e pavilhão. Ao seguir os movimentos da embarcação, os analistas podem localizar os locais por onde a embarcação passou e identificar quando as embarcações estão potencialmente a efetuar um transbordo no mar ou a visitar um porto;

- 2) Os dados do registo de navios no portal são comparados com os dados AIS para identificar as autorizações/licenças dos navios transportadores e dos navios de pesca. Os registos públicos históricos acessíveis e os registos actuais de autorização de navios obtidos junto das ORGP são utilizados para identificar se os navios foram autorizados durante o mesmo período de tempo de potenciais transbordos;
- 3) O portal baseia-se numa base de dados de navios transportadores, elaborada a partir de uma combinação de fontes, incluindo listas de registos de navios, registos nacionais, números IMO, informações online e imagens de pesquisa, bem como um algoritmo de aprendizagem automática utilizado para estimar a classe do navio.

O registo gratuito dos utilizadores permite o acesso total às funcionalidades do portal do navio transportador, que incluem:

- 1) Análise dos eventos de deriva/espera e dos encontros entre navios;
- 2) Filtragem de dados por hora, área de atividade, Estado de bandeira, porto, duração do evento e navio;
- 3) Histórico detalhado do navio de possíveis eventos de transbordo no mar mapeados ao longo do tempo;
- 4) Dados descarregáveis do historial de cada navio, que incluem eventos de deriva/espera, encontros e visitas a portos.

Para mais informações e para se registar, consulte:
www.globalfishingwatch.org/carrier-portal



OUTRAS CONSIDERAÇÕES

Os navios transportadores têm sido associados a uma série de questões e desafios operacionais que os profissionais do MCV/MCS devem conhecer:

TRANSBORDOS ILEGAIS E NÃO DECLARADOS

Os navios transportadores são a forma como muitos navios de pesca fazem chegar as suas capturas à fábrica de transformação e ao mercado. Os navios transportadores que efectuem transbordos com navios de pesca têm um risco associado de efectuar transbordos ilegais ou de receber e transportar produtos da pesca INN/IUU. Um risco associado a estas actividades é a mistura e o “branqueamento” de peixe ilegal com peixe legalmente capturado, o que torna muito difícil determinar o que é legal ou não.

É necessário ter em conta os transbordos que se realizam tanto no mar, onde a supervisão e o controlo são limitados, como no porto, que também pode ter limitações de controlo. O transbordo é muitas vezes objeto de uma regulamentação rigorosa, nomeadamente nas pescarias autorizadas pelas ORGP, e, quando é esse o caso, está geralmente sujeito a processos específicos de notificação e autorização, embora estas condições possam variar em certa medida consoante as ORGP. Os navios transportadores devem, em todos os casos, ter a bordo registos completos e exaustivos, incluindo autorizações, de todos os transbordos efectuados durante a viagem em curso. Estes registos devem incluir as autorizações do Estado de pavilhão e de qualquer Estado costeiro em que tenham sido efectuados transbordos nas águas do Estado costeiro.

Através dos dados de localização (VMS e AIS), os profissionais do MCV/MCS devem procurar verificar o objetivo de todas as interações entre navios transportadores e assegurar que não foram efectuados transbordos não declarados durante a viagem em curso do navio antes da sua entrada no porto. Esta análise deverá identificar quaisquer interações com outros navios relativamente aos quais não tenham sido mantidos registos. Devem ser envidados esforços para verificar as quantidades e a composição das espécies a bordo do navio transportador, a fim de garantir que as quantidades comunicadas reflectem as quantidades reais a bordo. Por vezes, as fábricas de transformação podem ser as mais bem colocadas para fornecer pesos e composição exactos das espécies para carregamentos maiores.

É igualmente crucial controlar e verificar as autorizações e actividades de todos os navios “dadores” que tenham transbordado com o navio transportador. É importante, sempre que possível, tentar obter e validar os dados de localização, as licenças e autorizações e os registos de captura desses navios “dadores”. Este trabalho pode, por vezes, ser efectuado por organizações e agências com acesso a estas informações. Os transbordos que envolvem pescado capturado ou proveniente de fontes ilegais não serão frequentemente comunicados com exatidão, se é que o são de todo. Na secção seguinte são apresentados mais pormenores sobre o que se deve procurar durante as inspecções.

QUESTÕES SOBRE A IDENTIDADE DO NAVIO

As marcas exteriores do navio são importantes para a sua identificação. Estas podem ser verificadas nos registos oficiais dos navios e nos registos existentes de dados e imagens de identificação dos navios disponíveis na internet. No entanto, os navios transportadores que efectuem viagens internacionais são bastante semelhantes na sua concepção e as empresas que possuem vários navios utilizam frequentemente cores de casco semelhantes, pelo que o aspecto exterior do navio pode não ser suficiente para distinguir os diferentes navios. As autorizações e licenças de navios referem-se a navios específicos, pelo que é importante que a identidade do navio seja confirmada e verificada. Se houver dúvidas quanto à identidade do navio ou à validade dos documentos de registo, poderá ser necessário efectuar uma análise detalhada dos documentos de registo do navio e verificar se os números de série do casco, do motor principal e da caixa de velocidades correspondem aos especificados nos documentos.



©TM-TRACKING.ORG

INSPECÇÃO DE UM NAVIO TRANSPORTADOR DE PESCADO

Para uma visão geral das necessidades e considerações gerais para a inspecção de todos os navios de pesca, consulte o *Guia Introdutório para profissionais de MCS – Inspeção de Navios de Pesca Industrial*. As considerações específicas para as inspecções no porto e no mar de navios de transporte incluem o seguinte:

CAPTURAS A BORDO

Algumas condições da autorização/licença do navio transportador podem especificar as espécies que o navio foi autorizado a transportar a bordo. Sempre que tal seja especificado, as inspecções devem confirmar que apenas se encontram a bordo as espécies autorizadas. Se não for especificado, as inspecções devem verificar se as espécies a bordo não violam qualquer regulamentação nacional em matéria de espécies antes de ser autorizado qualquer descarregamento.

Para além das espécies-alvo principais, a inspeção deve também examinar atentamente as espécies de capturas acessórias que tenham sido transbordadas e se encontrem a bordo do navio transportador. Por vezes, as espécies podem ser incorretamente identificadas e as espécies de capturas acessórias podem não ser comunicadas. Esta identificação incorrecta pode ser intencional, para evitar limites de captura (quotas) e requisitos mais rigorosos de comunicação das capturas, ou não intencional, devido a processos deficientes ou ineficazes a bordo dos navios de pesca.

Devido a requisitos contratuais e de seguro, os navios transportadores devem registar e manter uma documentação muito pormenorizada das quantidades e da localização a bordo das espécies que foram recebidas durante os transbordos. Documentos como os “manifestos de carga”, os planos de carga/estiva encontram-se sempre a bordo dos navios transportadores e podem constituir excelentes registos para ajudar a identificar e verificar as capturas existentes a bordo. O “manifesto de carga” é um documento emitido pelo navio transportador para o pescado (e outras mercadorias) que foi recebido a bordo e é emitido no momento da recepção do pescado.

Por vezes, os navios de pesca podem também efectuar apenas transbordos parciais com navios transportadores. Os transbordos parciais podem, por vezes, ser efectuados para tentar esconder provas de actividades ilegais. Os navios procuram geralmente desembarcar ou transbordar o pescado capturado ilegalmente para navios ou locais onde a detecção seja menos provável. Se um navio tiver efectuado um transbordo parcial ou se as quantidades transbordadas não corresponderem ao tempo em que o navio esteve activo no mar, o inspector deve efectuar inquéritos ou investigações adicionais. Estas devem confirmar as espécies e as quantidades transferidas durante o transbordo parcial e os navios de pesca especificamente envolvidos, bem como os meios utilizados, se possível, por esses navios para transportar as restantes capturas para a cadeia de abastecimento.

Alguns navios transportadores operam como parte de uma frota global de transporte e operam, em diferentes períodos do ano, em diferentes regiões do mundo. Por vezes,

os navios transportadores podem também efectuar transbordos em águas de diferentes Estados e ORGP durante a mesma viagem. Muitas vezes, podem existir regras ou regulamentos diferentes entre as diferentes zonas em que um navio transportador pode efectuar transbordos durante uma única viagem, nomeadamente entre diferentes ORGP, e estes transbordos podem também envolver espécies diferentes. Nestas circunstâncias, os profissionais do MCV/MCS devem procurar colaborar com os funcionários de todas as jurisdições identificadas, a fim de resolver eventuais problemas relacionados com as capturas a bordo.



PROVAS DE TRANSBORDO ILEGAL

O transbordo é regulamentado na maior parte das jurisdições (mas não em todas) e estará sujeito a condições e autorizações que se encontram normalmente associadas à autorização ou licença do navio transportador. A análise da proximidade e da velocidade do navio utilizando dados de localização (VMS e AIS) no âmbito de uma avaliação de risco efectuada após a recepção de um pedido antecipado de entrada no porto (AREP), ou no âmbito de uma avaliação de risco antes do embarque para inspecções no mar, pode fornecer uma indicação de possíveis eventos de transbordo no mar.

No entanto, esta informação, por si só, não prova a ocorrência de um transbordo, uma vez que existem muitas razões válidas para que os navios se encontrem lado a lado e interajam no mar. Estas razões podem incluir a troca ou o fornecimento de géneros alimentícios, de produtos médicos, de artes de pesca, de peças para equipamentos ou motores, de produtos como o sal ou o óleo e a troca de tripulações. Por vezes, o período de tempo passado ao lado de um navio de pesca pode dar uma indicação de um transbordo potencial, sendo que as trocas menores não relacionadas com a pesca demoram geralmente menos tempo do que uma transferência de capturas. No entanto, este período pode variar significativamente em função das quantidades de capturas transbordadas, pelo que todos os encontros deste tipo devem ser verificados. Os registos a bordo do navio transportador que possam dar uma indicação do objetivo da interação (como os diários de bordo, de pesca ou plano de carga), os registos de temperatura no diário do maquinista e as discrepâncias entre os volumes estimados e a composição das capturas a bordo do navio e a documentação relativa ao transbordo podem também ser utilizados para identificar eventuais transbordos ilegais.

Os registos da temperatura nos porões de carga são mantidos no diário de dos maquinistas, que geralmente se encontra na casa das máquinas. Estes diários permitem obter registos contínuos da temperatura a intervalos definidos durante a viagem e são mantidos para verificar se o peixe foi mantido a uma temperatura suficiente para cumprir os requisitos de segurança alimentar. Se se suspeitar de um transbordo não declarado, picos súbitos na temperatura registada por volta da hora do transbordo suspeito podem indicar que as tampas das escotilhas estavam abertas nessa altura para receber ou transferir pescado.

CONDIÇÕES DA TRIPULAÇÃO

É importante estabelecer uma relação positiva com a tripulação durante todas as inspecções. Para além de facilitar a inspecção, pode também fazer com que a tripulação se sinta mais à vontade para fornecer informações sobre eventuais actividades ilegais, incluindo maus tratos à tripulação. Os navios de transporte que efectuem viagens internacionais são obrigados a cumprir as normas internacionais de trabalho marítimo e de formação, que historicamente não têm sido aplicadas aos navios de pesca.

Normalmente, as tripulações dos navios transportadores são consideradas marinheiros profissionais e estão sujeitas às Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos (STCW), que é um conjunto de regras internacionalmente reconhecido que determina o que os marinheiros precisam de saber para desempenhar as suas funções em segurança. Por conseguinte, as condições da tripulação são geralmente melhores nos navios transportadores do que nos navios de pesca, tendo a tripulação a bordo de navios transportadores internacionais horários de trabalho e de repouso mais claramente definidos e acesso obrigatório a alojamento decente e a instalações sanitárias e recreativas a bordo. No entanto, os inspectores devem estar sempre atentos aos indícios de potenciais maus tratos da tripulação ou de más condições de trabalho quando se encontram a bordo e inspecionam qualquer navio.

DURAÇÃO DA VIAGEM – CORRESPONDE AO NORMAL?

A duração da viagem dos navios transportadores industriais que efectuem viagens internacionais é geralmente de cerca de dois a três meses. Os navios transportadores mais pequenos, que operam mais perto do seu “porto de origem” ou numa região definida, efectuem viagens mais curtas. Contudo, a duração da viagem pode depender dos tipos de navios de pesca “dadores” (método de pesca) de que recebem as capturas, da quantidade de pescado transbordado por esses navios, dos locais de transbordo (no porto ou no mar), da proximidade dos navios de pesca e de apoio durante a viagem e das zonas de pesca e espécies-alvo dos navios “dadores”. Os navios transportadores ganham dinheiro com o transporte de pescado, pelo que os inspectores devem ter sempre em atenção a capacidade do navio e a quantidade de pescado a bordo quando analisam se a duração da viagem é a esperada.

HÁ UM OBSERVADOR A BORDO?

Quando o transbordo é regulamentado, pode frequentemente (mas nem sempre) ser exigido que um observador esteja a bordo do navio transportador para monitorizar todos os transbordos e verificar as espécies e quantidades transbordadas. Se for embarcado um observador a bordo do navio, é importante que o inspector fale com o observador

para identificar eventuais transbordos ilegais ou incorretamente comunicados, bem como para proceder a uma verificação independente da identidade e do número de navios de pesca (ou outros) com que o navio transportador interagiu na sua última viagem. Esta verificação deve ser efectuada numa zona privada, longe da tripulação do navio transportador e, idealmente, longe do próprio navio, se a inspecção tiver lugar no porto.

Durante estas conversas, os dados do observador (nome, nacionalidade e contactos) devem ser registados para o caso de lhe serem solicitadas informações ou provas suplementares numa data posterior. Sempre que o observador identifique um potencial incumprimento que envolva transbordos ou outras actividades de pesca, o observador deve ser entrevistado e qualquer elemento de prova na posse do observador, incluindo qualquer documentação escrita ou fotográfica, deve ser copiado e protegido, se for caso disso. Se o observador for obrigado a permanecer a bordo do navio após a inspecção, qualquer ação relacionada com as informações fornecidas pelo observador deve ser realizada de forma discreta e a segurança do observador deve ser sempre a principal preocupação.



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 and www.imcsnet.org/library-search

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

