

Como pôr termo à pesca ilegal:

RECUSA DE ENTRADA E DE UTILIZAÇÃO DE UM PORTO



stop illegal fishing



**AFRICAN PORTS
NETWORK**
to stop illegal fishing



POR QUE RAZÃO RECUSAR A ENTRADA NO PORTO?

O Estado do porto tem o direito e o dever de identificar e de tomar medidas contra as embarcações que participem em operações de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) e em actividades com esta relacionadas, quer ocorram dentro ou fora das águas nacionais, no alto mar ou nas zonas económicas exclusivas (ZEE) de outros Estados.

As medidas assentam na plena soberania dos Estados sobre os seus portos. O armador, o operador, o agente e o Estado de bandeira da embarcação estão sujeitos às leis do Estado do porto e devem garantir o seu cumprimento, bem como as orientações dos inspectores e agentes nacionais.

Estas medidas são altamente eficazes na dissuasão das operações pesca INN e das actividades com esta relacionadas e podem ser dispendiosas para o armador porque é proibido o desembarque de capturas decorrentes da pesca INN. Apresenta-se como exemplo o caso da embarcação de pesca PREMIER, de bandeira sul-coreana, que ao ser apanhada em flagrante em operações de pesca ilegal na Libéria, tentou deslocar-se para o sudoeste do oceano Índico. Contudo, uma abordagem unida impediu a embarcação de pescar e de utilizar os portos para desembarcar as suas capturas nesta região. Essas acções resultaram no pagamento de uma multa considerável pelo armador à Libéria e no regresso da PREMIER à Ásia para desembarcar as suas capturas a um preço reduzido.

ACTIVIDADES RELACIONADAS COM A PESCA INN

As medidas podem ser tomadas contra embarcações de pesca, bem como contra embarcações transportadoras, auxiliares e outras embarcações envolvidas em actividades relacionadas com operações de preparação ou de apoio à pesca INN. As actividades relacionadas incluem o desembarque, o acondicionamento, a transformação, o transbordo ou o transporte de pescado que não foi previamente desembarcado, assim como a disponibilização de pessoal, o abastecimento de combustível e o aprovisionamento em artes de pesca e outros no mar.

UTILIZAÇÃO DO PORTO

A utilização do porto deve ser recusada para efeitos de desembarque, transbordo, acondicionamento e transformação do pescado e de outros serviços portuários, incluindo o reabastecimento e reaprovisionamento, a manutenção e a colocação em doca seca.

QUEM PARTICIPA?

A principal responsabilidade pela adoção de medidas contra as embarcações de pesca INN recaem sobre a agência de pesca em colaboração com a agência portuária e outras agências nacionais através de comunicações e procedimentos acordados.

A agência de pesca deve assegurar a indicação de procedimentos internos e de pessoal para cada acção e decisão. Os inspectores e decisores do Estado do porto estão na linha da frente e podem ter um impacto importante no combate à pesca INN e às actividades com esta relacionadas à escala mundial. Devem possuir um profundo conhecimento das normas e procedimentos e devem estar preparados para recusar a entrada de embarcações nos seus portos ou a utilização dos seus portos. Devem agir com rapidez e determinação e, sobretudo, não o devem fazer sozinhos.

Deve ser fomentado o trabalho em equipa entre as pescas e outras agências nacionais, especialmente as que exercem autoridade nos domínios da entrada nos portos, das inspecções e dos assuntos jurídicos. As boas relações, a clareza na tomada de decisões, a comunicação, a informação e o apoio são essenciais, e podem ser alcançados mediante a adopção de procedimentos ou de um memorando de entendimento. As agendas concorrentes devem ser resolvidas, por exemplo, conferindo possivelmente prioridade à entrada no porto para permitir o aumento das remessas para as agências portuárias.



QUADRO JURÍDICO

Existem normas mínimas acordadas internacionalmente em acordos e organizações de escala global ou regional. Estas normas devem ser incorporadas nos procedimentos e legislações nacionais dos países signatários de tais acordos e organizações. Os países não signatários podem incorporar ou aplicar estas normas, desde que não haja conflito com a legislação nacional e ainda assim comunicar e cooperar com os seus homólogos noutros locais para combater a pesca INN e as actividades relacionadas através da activação de medidas do Estado do porto.

- O Acordo de 2009 sobre medidas dos Estados do porto para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PSMA) da Organização para a Alimentação e a Agricultura (FAO) estabelece a norma internacional para as normas mínimas harmonizadas a adoptar em relação a embarcações estrangeiras, incluindo a entrada no porto, a inspecção e a recusa de utilização do porto. As partes devem recusar a entrada no porto e a utilização do porto em nos casos que em se demonstre que a embarcação participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas, conforme descrito a seguir. No início de 2021, o acordo tinha como partes signatárias 67 países e a União Europeia.¹
- As Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP) adoptaram medidas do Estado do porto consentâneas com o PSMA e que são juridicamente vinculativas para os seus membros. A Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC) foi pioneira num um sistema de declarações electrónicas, nomeadamente para entrada em portos e para as inspecções e comunicações (e-PSM).
- Muitos países adoptaram recentemente legislação e procedimentos para implementar as suas obrigações internacionais e regionais. A legislação deve incluir as normas mínimas do PSMA, incluindo definições de termos (utilização do porto, embarcação, outros), que designem os portos em que as embarcações estrangeiras e as embarcações de transporte/de apoio/auxiliares/ podem entrar, os requisitos para a entrada no porto e a respectiva utilização, a obrigação de recusa de entrada e de utilização em circunstâncias específicas, a inspecção, a comunicação e as multas e sanções a aplicar por incumprimento.²

¹Está disponível uma lista das partes signatárias em: <http://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/en/>

²Está disponível um modelo legislativo de apoio à implementação em: <http://www.fao.org/in-action/commonoceans/news/detail-events/en/c/891618/>



PEDIDO DE ENTRADA NUM PORTO

Antes de ser permitida a entrada num porto a uma embarcação de pesca, são necessários os passos seguintes: recepção de um pedido de entrada no porto; uma avaliação das informações apresentadas no formulário de pedido; e a decisão de autorização ou recusa de entrada e de utilização do porto.

PEDIDO PRÉVIO DE ENTRADA NUM PORTO

O armador ou operador de uma embarcação estrangeira deve efectuar o pedido de entrada num porto oficialmente designado para ser utilizado por embarcações estrangeiras. A notificação da pretensão de entrada no porto pela embarcação não é suficiente, porque um Estado do porto tem autoridade absoluta para decidir se e em que portos é autorizada a entrada.

Deve ser apresentado um pedido prévio de entrada no porto (AREP) antes de um período especificado prévio à entrada, por exemplo, com 48 horas de antecedência. O AREP deve conter todas as informações exigidas nos termos do PSMA, de uma ORGP e/ou da legislação nacional. Se não for recebido um pedido de entrada, ou se não forem apresentadas informações verdadeiras e completas, conforme exigido, no AREP, a embarcação não deve ser autorizada a entrar no porto, excepto para efeitos de inspecção.

Se entrar no porto sem autorização, a embarcação em causa poderá estar sujeita à instauração de um processo ao abrigo da legislação nacional. A utilização do porto deve ser recusada, a embarcação deve ser sujeita a inspecção e o Estado de bandeira e a ORGP relevante devem ser informados.

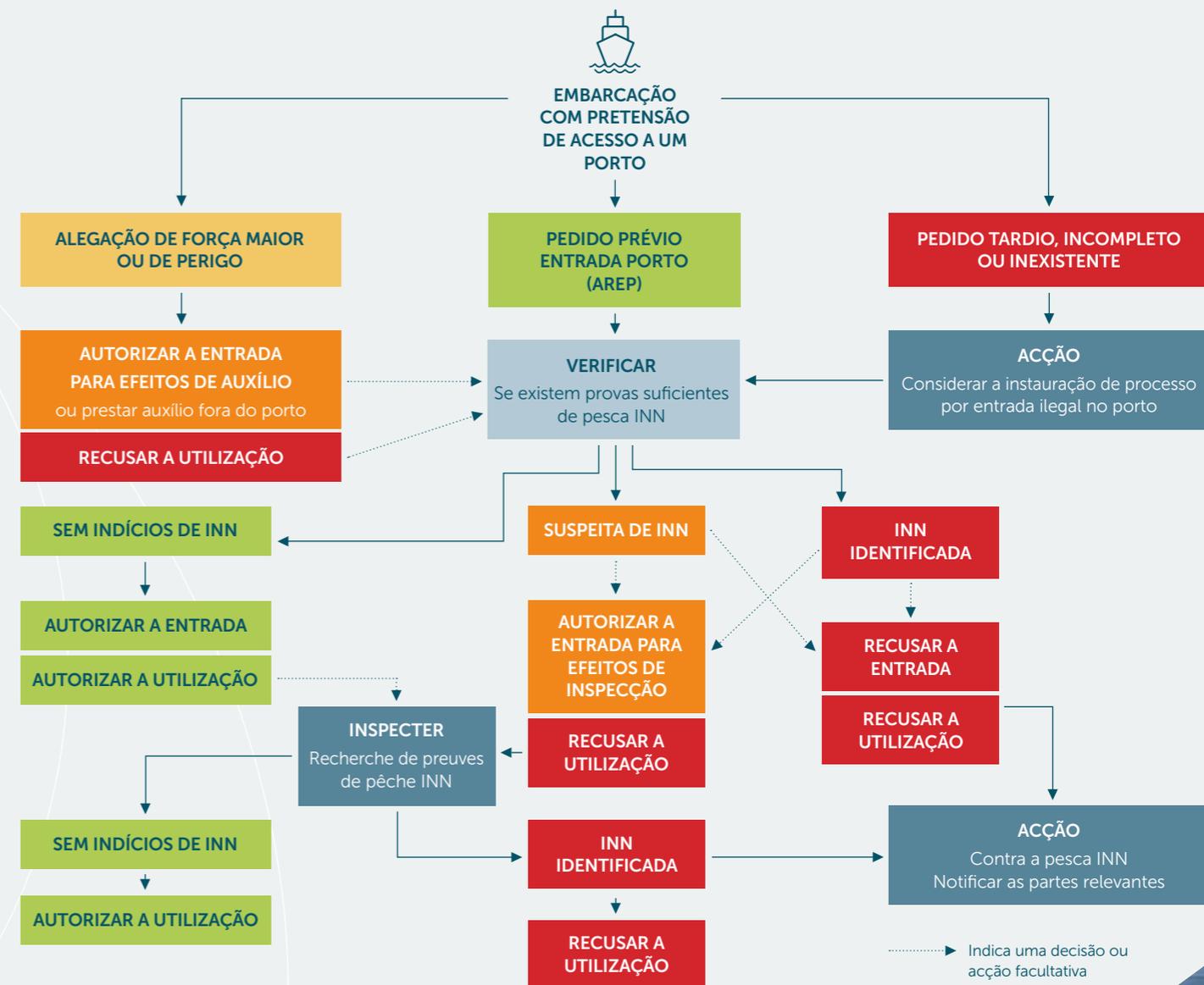


AVALIAÇÃO DE RISCOS

O AREP deve ser avaliado o mais cedo possível antes da data proposta para a entrada no porto para determinar o nível de risco associado à embarcação. Este processo pode implicar comunicações com o capitão ou o agente da embarcação no sentido de solicitar que as informações fornecidas sejam completadas, corrigidas ou verificadas.

Podem ser necessárias comunicações adicionais para efeitos de ligação, recolha de factos ou verificação de factos, nomeadamente com outras agências nacionais, o Estado de bandeira, Estados costeiros, ORGP relevantes ou redes estabelecidas para a monitorização, controlo e vigilância (MCS) das pescas. A validação das informações através de bases de dados em linha ajudará a verificar se a embarcação figura de uma lista de embarcações INN ou no registo de embarcações autorizadas da ORGP relevante.

Um relatório de avaliação deve referir se a conformidade com os requisitos de informação e de apresentação antecipada do AREP foi total, parcial ou nula, bem como incluir informações relevantes relativas a quaisquer comunicações adicionais e descrever eventuais elementos de prova de pesca INN ou de actividades com ela relacionadas, decorrentes da avaliação.





RECUSA DE ENTRADA NO PORTO

O PSMA exige a recusa de entrada no porto sempre que existirem «elementos de prova suficientes» de que a embarcação que pretende entrar no porto participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas, especialmente se constar da lista de embarcações INN da ORGP.



RECUSA DE ENTRADA

Os elementos de prova suficientes dependerão das circunstâncias e da fiabilidade das informações e evidências, por exemplo:

- **a embarcação:**
 - efectuou operações de pesca, transbordo ou participou noutras actividades relacionadas com estas operações no alto mar ou dentro da ZEE de qualquer país sem a licença ou autorização exigida;
 - efectuou operações de pesca em zonas proibidas;
 - violou a legislação do Estado costeiro ou as medidas das ORGP;
 - consta de uma lista de embarcações INN de uma ORGP ou do registo obrigatório de embarcações autorizadas?
- **as informações foram:**
 - prestadas por uma fonte fidedigna;
 - adequadamente confirmadas através de contactos fiáveis?
- **os elementos de prova são:**
 - aceitáveis do ponto de vista técnico, por exemplo, através do sistema de monitorização de navios (VMS), de vigilância em linha;
 - suficientemente verificáveis;
 - coerentes com os requisitos probatórios nacionais?

A entrada pode ser recusada por qualquer razão, e não só por razões de suspeita da prática de pesca INN ou de actividades com esta relacionadas; por exemplo, outras razões podem decorrer da falta de capacidade técnica

ou de vontade política para resolver eventuais problemas. As situações típicas podem incluir a incapacidade de interromper o desembarque, a repatriação da tripulação ou a ausência de cooperação por parte das agências nacionais.

Se persistirem dúvidas sobre a existência de elementos de prova suficientes de actividades de pesca INN, poderá ser útil consultar juristas nacionais. Estes analisarão os requisitos probatórios à luz da legislação nacional e indicarão se a fonte e os factos alegados serão aceites como válidos em tribunal.

Pode ser necessário considerar e resolver eventuais litígios entre as agendas das agências quanto à definição das prioridades a atribuir à recusa de entrada no porto e com vista a assegurar a aplicação da norma relativa a elementos de prova suficientes.

A decisão de recusa de entrada deve ser imediatamente comunicada à agência portuária nacional, ao armador ou ao operador e agente. O Estado de bandeira da embarcação deve ser notificado e, na medida do possível, outros, incluindo os Estados costeiros onde ocorreu a alegada pesca INN ou actividades com esta relacionadas, as ORGP e as organizações internacionais relevantes. Os motivos que justificam a recusa de entrada – os elementos de prova que formaram a base da decisão – devem ser incluídos. Não existe o direito de recorrer da decisão de recusa de entrada, em razão da soberania absoluta do Estado do porto.

No entanto, o Estado do porto pode permitir a entrada nos casos em que existam “provas suficientes”, mas apenas com o propósito de inspeccionar o navio e a utilização do porto deve ser negada.

ALEGAÇÃO DE FORÇA MAIOR OU DE PERIGO

A alegação de força maior ou de perigo é efectuada por embarcações que pretendem entrar no porto com base numa situação de emergência, sem cumprir as leis e os procedimentos do Estado do porto que regem a entrada no porto. O Direito do Mar não exige que os Estados do porto autorizem a entrada nos seus portos a embarcações alegam motivos de força maior ou de perigo, a menos que sejam embarcações estrangeiras em trânsito no mar territorial ou num estreito internacional; nestes casos, devem permitir a paragem e o lançamento da âncora pela embarcação.



As alegações de força maior ou de perigo indicam geralmente que a embarcação esteve sujeita a catástrofes naturais e inevitáveis, tais como danos causados por tempestades, problemas mecânicos ou doenças ou ferimentos graves e inesperados entre os membros da tripulação. A legislação francesa aplica três testes de força maior - o evento deve ser imprevisível, externo e inevitável.

As alegações de força maior ou de perigo são por vezes formuladas por embarcações de pesca estrangeiras que pretendem entrar no porto para evitar a apresentação de um AREP, um truque que tem sido utilizado por embarcações de pesca INN conhecidas, cuja entrada foi anteriormente recusada.

Por conseguinte, um Estado do porto deve avaliar a alegação, nomeadamente através de uma inspecção no local à embarcação fora do porto, conforme necessário, para determinar, nomeadamente, a sua validade e se a mesma afectará a paz, a ordem e a segurança do país. Por exemplo, se uma embarcação tiver sofrido danos, poderá desintegrar-se no porto e poluir o porto, ou a sua tripulação poderá estar infectada por doenças altamente transmissíveis. Por exemplo, em Junho de 2020, durante a pandemia de COVID-19, após uma mudança da tripulação de embarcações de pesca espanholas nas Seicheles, 97 dos 207 marítimos revelaram resultados laboratoriais positivos quanto à presença do vírus da COVID-19 e tiveram de ficar sob quarentena nas embarcações numa zona demarcada fora do Porto de Vitoria.

Se a alegação de força maior ou de perigo for considerada válida, mas os riscos para a saúde, para o ambiente e outros decorrentes da autorização de entrada da embarcação no porto forem demasiado elevados para autorizar a entrada, poderão ser consideradas outras

opções para resolver a situação. Por exemplo, é possível enviar para a embarcação fora do porto médicos especialistas e equipamentos ou peças mecânicas.

Se a alegação de força maior ou de perigo for aceite como verdadeira, a embarcação:

- pode ser autorizada a entrar no porto exclusivamente para fins de prestação da assistência necessária e com nenhum outro propósito;
- poderá ter de apresentar um AREP prévio, tendo em consideração o momento e a natureza da emergência;
- deve ser inspeccionado para verificar a validade da queixa e averiguar as evidências da pesca IUU ou actividades conexas. Caso existam evidências, o Estado do porto deve tomar medidas de acordo com a legislação nacional e notificar as ORGP relevantes e outras.

Se a alegação de força maior ou perigo for recusada e a embarcação insistir na pretensão de entrada no porto, a embarcação:

- terá de apresentar um AREP;
- se existirem elementos de prova suficientes de que a embarcação participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas, a entrada no porto pode ser recusada ou autorizada apenas para efeitos de inspecção.

ENTRADA NO PORTO PERMITIDA APENAS PARA EFEITOS DE INSPECÇÃO

Quando existirem elementos de prova suficientes da prática de pesca INN ou de actividades com esta relacionadas, a embarcação pode ser autorizada a entrar no porto exclusivamente para efeitos de inspecção e para a adopção de outras medidas adequadas destinadas a ser, pelo menos, tão eficazes quanto a recusa de entrada; em tais situações, a utilização do porto deve ser recusada.

Devem ser adoptadas medidas rápidas para notificar oficialmente o capitão, proprietário ou operador e agente da embarcação da decisão de recusa de utilização do porto e de emissão de uma autorização de entrada no porto, que deve ser apresentada aquando da entrada. Todas as agências governamentais relevantes e as partes interessadas do sector privado devem ser prontamente informadas de que não devem permitir nem participar na utilização do porto pela embarcação.

A aplicação da recusa de utilização do porto exige que a embarcação não seja autorizada a utilizar, de modo algum, o porto – nomeadamente para efeitos de desembarque, transbordo, acondicionamento e transformação de pescado, o reabastecimento e reaprovisionamento, a manutenção e a colocação em doca seca.

A legislação de alguns países pode proibir que qualquer pessoa autorize ou ajude uma embarcação a utilizar o porto após a recusa. Tal constitui uma infracção quer por parte do armador, operador ou agente da embarcação, quer das pessoas envolvidas no apoio à utilização do porto, tais como fornecedores ou indivíduos da indústria

de transformação de pescado. Caso contrário, a aplicação da lei pode assentar em requisitos mais gerais relacionados com as condições de entrada no porto ou outras, podendo ser solicitado aconselhamento jurídico nesta matéria. Os agentes de fiscalização devem determinar a melhor forma de prevenir a utilização através da sua presença ou de outros meios.

As funções de inspecção e os relatórios devem cumprir as normas mínimos definidas no PSMA, bem como as medidas das ORGP aplicáveis. O PSMA exige que, ao determinar as embarcações que serão sujeitas a inspecção, as partes concedam prioridade às embarcações cuja utilização do porto foi recusada.

Sempre que forem confirmados os elementos de prova da prática de pesca INN na sequência de uma inspecção, deverá ser tomada uma decisão, conforme adequado, após consultas nacionais a outras agências (por exemplo, nos domínios jurídico, comercial, negócios estrangeiros) sobre medidas que podem ser adoptadas contra o armador ou operador da embarcação, que sejam pelo menos tão eficazes quanto a recusa de entrada no porto.

RECUSA DE UTILIZAÇÃO DO PORTO SEM INSPECÇÃO

Pode ser recusada a utilização do porto após ser autorizada a entrada sem inspecção prévia caso se verifiquem determinadas condições ou após a inspecção caso existam motivos evidentes para crer que uma embarcação participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas.

RECUSA DE UTILIZAÇÃO DO PORTO SEM INSPECÇÃO PRÉVIA

O PSMA exige a recusa de utilização do porto nas circunstâncias seguintes, sem necessidade de inspecção prévia:

- a embarcação não possui uma autorização válida e aplicável para operações de pesca ou actividades com esta relacionadas, exigida pelo seu Estado de bandeira;
- a embarcação não possui uma autorização válida e aplicável para operações de pesca ou actividades com esta relacionadas exigida por um Estado costeiro no que diz respeito às áreas sob a sua jurisdição nacional;
- existem elementos de prova de que o pescado a bordo foi capturado em violação dos requisitos do Estado costeiro no que diz respeito às áreas sob a sua jurisdição nacional;
- o Estado de bandeira não confirma, num período de tempo razoável, mediante pedido, que o pescado a bordo foi capturado em conformidade com os requisitos aplicáveis de uma ORGP relevante; ou

- existem motivos razoáveis para crer que a embarcação participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas, excepto se a embarcação conseguir confirmar:
 - que agiu de forma consentânea com as medidas de conservação e gestão relevantes; ou
 - no caso de disponibilização de pessoal, abastecimento de combustível e aprovisionamento em artes de pesca e outros no mar, a embarcação em causa não constava, à data do aprovisionamento, da lista de embarcações INN da ORGP.

No entanto, a utilização do porto não deve ser recusada quanto aos serviços portuários essenciais para as necessidades de segurança ou saúde da tripulação ou da embarcação ou, se adequado, para a demolição da embarcação.

Caso seja recusada a utilização do porto, a decisão deve ser imediatamente comunicada ao Estado de bandeira e, consoante o caso, aos Estados costeiros relevantes, ORGP e outras organizações internacionais relevantes.

RECUSA DE UTILIZAÇÃO DO PORTO APÓS A INSPECÇÃO

As medidas do PSMA e das ORGP definem níveis e prioridades para a inspecção de embarcações que entraram no porto e estabelecem normas mínimas pormenorizadas para a realização de inspecções e para a formação de inspectores.

São disponibilizados modelos para os resultados da inspecção que, após o respectivo preenchimento, devem ser distribuídos, nomeadamente aos Estados costeiros nos quais os elementos de prova demonstram que ocorreram operações de pesca INN ou actividades com esta relacionadas, ao país da nacionalidade do capitão e às ORGP e organizações internacionais relevantes.

Na sequência de uma inspecção, caso existam motivos evidentes para crer que uma embarcação participou em operações de pesca INN ou em actividades com esta relacionadas., o PSMA exige a recusa de utilização do porto, caso ainda não o tenha feito. No entanto, não pode ser recusada a utilização dos serviços portuários essenciais para a segurança ou a saúde da tripulação ou da embarcação.

Deve ser considerada a adopção de medidas adicionais contra a embarcação; estas são expressamente permitidas no PSMA e incluem as medidas solicitadas pelo Estado de bandeira ou as medidas relativamente às quais o Estado de bandeira deu o seu consentimento. As autoridades jurídicas e os responsáveis pelos assuntos externos a nível nacional devem ser consultados, pois pode haver uma violação da legislação nacional ou a possibilidade de aplicação de sanções internacionais. Além disso, podem igualmente ser tomadas medidas no sentido de propor a inclusão da embarcação numa lista de embarcações INN da ORGP.

Será exigida a aplicação das medidas – incluindo a recusa de utilização do porto e quaisquer outras medidas que possam ser tomadas – podendo ser também necessária a cooperação com outras agências governamentais.

RECURSOS

CASOS DE RECUSA DE ENTRADA E DE UTILIZAÇÃO DO PORTO:

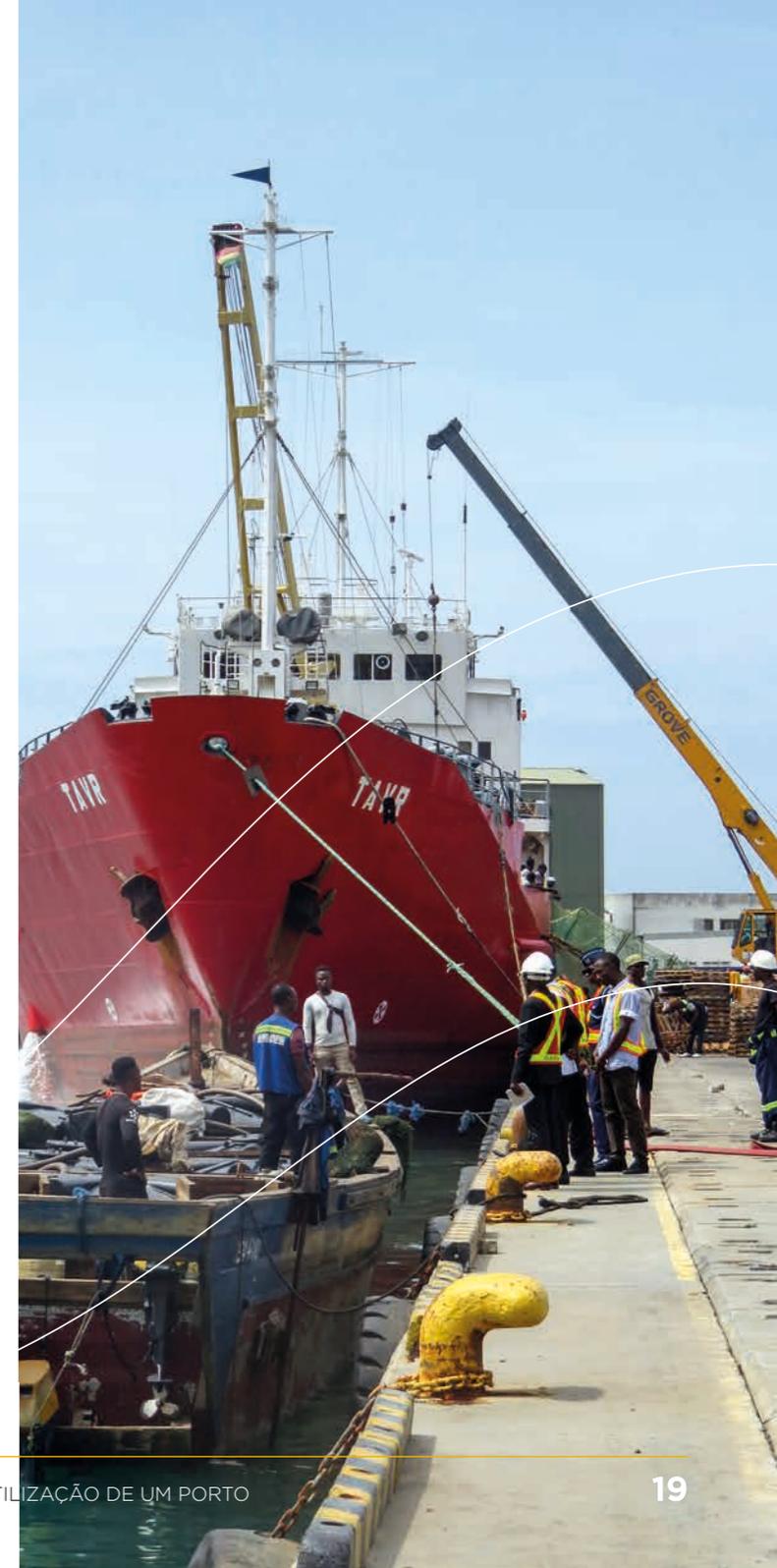
- O primeiro sucesso da FISH-i África: Embarcação PREMIER (investigação n.º 1 da FISH-i África)
- Vilões ou Fantasmas? (investigação n. 11 da FISH-i África)
- Embarcação com dupla identidade em fuga (investigação n.º 13 da FISH-i África)
- Cooperação regional e internacional faz cerco a embarcação ilegal (investigação n.º 16 da FISH-i África)
- África une-se e indústria de pesca ilegal paga (Estudo de Caso 07 da SIF)
- Embarcação fantasma nas águas da Somália: GREKO 1 (Estudo de Caso 13 da SIF)

RECURSOS PARA APOIAR A IDENTIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE ALTO RISCO E DE EMBARCAÇÕES INN:

- Portal do PSMA da FAO
- Lista Combinada de Embarcações INN
- Medidas de conservação e gestão das ORGP no âmbito das medidas do Estado do porto
- Centros de MCV regionais
- Grupos de Trabalho Regionais
- Rede de Portos Africanos
- Manual de verificação da documentação para o controlo das actividades de pesca
- Manual de fotografias para o controlo das actividades de pesca

SIGLAS

- AREP** Pedido prévio de entrada num porto
- BMZ** Ministério Federal alemão para Cooperação e o Desenvolvimento Económico
- ZEE** Zona económica exclusiva
- FAO** Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
- GIZ** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
- IOTC** Comissão do Atum do Oceano Índico
- INN** Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada
- MCV** Monitorização, controlo e vigilância
- PSMA** Acordo sobre Medidas dos Estados do Porto da FAO
- PSM-SIF** Medidas do estado do porto para pôr termo à pesca ilegal
- ORGP** Organização regional de gestão das pescas
- SIF** Stop Illegal Fishing
- UNCLOS** Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar



A série «Como pôr termo à pesca ilegal» visa reforçar a sensibilização e a compreensão dos papéis e responsabilidades dos diferentes intervenientes na eliminação da pesca ilegal. Visa as necessidades da pesca e dos países africanos, baseia-se em evidências e análises e posiciona a legalidade no sector das pescas como um elemento essencial do desenvolvimento sustentável.

Esta orientação foi compilada com o apoio de Judith Swan e baseou-se em evidências apresentadas pelo grupo de missão FISH-i Africa Task Force e pela Unidade de Investigação da Stop Illegal Fishing.

A publicação do presente prospecto contou com o apoio do Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) em nome do Ministério Federal alemão para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico (BMZ), através do projecto Port State Measures to Stop Illegal Fishing (PSM-SIF).



A organização Stop Illegal Fishing trabalha a nível prático e político para apoiar os Estados costeiros, de bandeira, do porto, do mercado e da tripulação a tomar medidas contra a pesca ilegal. Esta publicação faz parte do conjunto de ferramentas para o Estado do porto (Port State Toolkit). Esta publicação deverá ser citada como: Stop Illegal Fishing (2021). Como pôr termo à pesca ilegal: Recusa de entrada e de utilização de um porto.

Para mais informações sobre como pôr termo à pesca ilegal, visite: www.stopillegalfishing.org



[Facebook.com/stopillegalfishing](https://www.facebook.com/stopillegalfishing)



[Twitter.com/S_I_F](https://twitter.com/S_I_F)



Implemented by

giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH