

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE  
MINISTÉRIO DO MAR, ÁGUAS INTERIORES E PESCAS (MIMAIP)

### Relatório final (Versão 3)

Elaboração da Estratégia para um sistema de  
Monitoramento, Controle e Fiscalização (MCS) em Moçambique

#### **ESTUDO 1:**

**Elaboração de uma estratégia MCS para  
a pesca semi-industrial e a pesca industrial**



Fevereiro de 2019

### **Autores**

Empresa	OCEANIC DÉVELOPPEMENT
Endereço	4 rue de Penzance ZI du Moros 29 900 CONCARNEAU FRANÇA
Telefone	+33 (0)2 98 50 89 99
E-mail	info@oceanic-dev.com

### **Versões do documento**

<b>Nº</b>	<b>Descrição</b>	<b>Autor</b>	<b>Contribuintes</b>
1	Versão inicial após a missão 1 – Julho de 2018	Eric Mostert	Céline Renaud Pierre Girard Bernard Adrien
2	Versão modificada após a missão 2 – Outubro de 2018	Eric Mostert	Céline Renaud Bernard Adrien
3	Versão final modificada após a Oficina – Novembro de 2018	Eric Mostert	Céline Renaud Bernard Adrien
4	Relatório final (versão 3)	Eric Mostert Sophie Des Clers	Céline Renaud Bernard Adrien Bertrand Cazalet

### **Documentos anexados**

<b>Nº</b>	<b>Descrição</b>	<b>Autor</b>	<b>Versão</b>	<b>Data</b>
1	Questionário preenchido da província de Nampula (Nampula_Questionnaires DPMAIP.doc)	Oceanic Développement DPMAIP Nampula		Agosto de 2018
2	Licenças de pesca emitidas para navios da Global Reach	ADNAP		Julho de 2018
3	Licença de pesca nº 000834 / 403.I010 / 18 emitida para o navio ZHONG YANG 31 da YINUO	ADNAP		Abril de 2018
4	Licença de pesca emitida para a empresa coreana LEEMAR Lda	ADNAP		Setembro de 2016
5	Licença de pesca nº 00735/303.00H40/18 emitida para a empresa Stonechem (licence SHUNG DA – Stonechem – Moma.pdf)	DPMAIP Nampula		Abril de 2018

## Índice

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
1.1	CONTEXTO	10
1.1.1	<i>Objectivos de alto nível</i>	10
1.1.2	<i>Resultados esperados</i>	11
1.2	ÂMBITO ESPECÍFICO E OBJECTIVOS DO ESTUDO 1	11
1.2.1	<i>Definições do MCS</i>	11
1.2.2	<i>Definições da PISI</i>	12
1.3	MISSÕES DE TERRENO: PROCESSO DE SELECÇÃO DOS SÍTIOS	12
<b>2</b>	<b>DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ACTUAL</b>	<b>15</b>
2.1	A POLÍTICA DE MCS E OS PLANOS DE GESTÃO DE MCS EM MOÇAMBIQUE	15
2.1.1	<i>Visão</i>	15
2.1.2	<i>Objectivos</i>	15
2.2	PARCEIROS DO SISTEMA MCS	15
2.2.1	<i>Ministérios do Governo</i>	15
2.2.2	<i>Administração das Pescas</i>	16
2.2.3	<i>Colaboração de Sistemas MCS regionais</i>	17
2.3	AS PESCAS SEMI-INDUSTRIAL E INDUSTRIAL (PISI) EM MOÇAMBIQUE EM 2018	20
2.3.1	<i>Pesca semi-industrial (PSI)</i>	20
2.3.2	<i>Pesca industrial (PI)</i>	20
2.4	AVALIAÇÃO DE TERRENO DA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA MCS	21
2.4.1	<i>Metologia de Avaliação de Risco</i>	21
2.4.2	<i>Implementação da política MCS de Moçambique</i>	22
2.4.3	<i>Implementação da legislação MCS das pescas</i>	24
2.4.4	<i>Avaliação das componentes de VMS</i>	25
2.5	RESULTADOS RELATIVOS ÀS ÁREAS DE ESTUDO VISITADAS	27
2.5.1	<i>Maputo (Província de Maputo): administração nacional e nível provincial</i>	27
2.5.2	<i>Beira (Província de Sofala)</i>	35
2.5.3	<i>Lago de Cabora Bassa (Província de Tete)</i>	42
2.5.4	<i>Província de Nampula</i>	45
2.5.5	<i>Moma (Província de Nampula)</i>	51
2.5.6	<i>Angoche (Província de Nampula)</i>	56
2.5.7	<i>Nacala (Província de Nampula)</i>	59
2.6	ANÁLISE DE RISCO DE MCS NACIONAL	62
2.6.1	<i>Actividades de pesca PISI bem estabelecidas</i>	62
2.6.2	<i>Actividades de pesca PISI novas e em desenvolvimento</i>	64
<b>3</b>	<b>ESTRATEGIA MCS PARA A PISI</b>	<b>66</b>
3.1	INTRODUÇÃO	66
3.1.1	<i>Visão</i>	66
3.1.2	<i>Missão</i>	66
3.2	OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS DE MCS PARA A PISI	66
3.2.1	<i>Objectivo Estratégico 1 – Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial</i>	67
3.2.2	<i>Objectivo Estratégico 2 – Garantir um quadro legal persuasivo capaz de eliminar actividades de pesca INN</i>	68

3.2.3	Objectivo Estratégico 3 – Desenvolver cooperação internacional e regional.....	68
<b>4</b>	<b>PLANO OPERACIONAL MCS DA PISI PARA 5 ANOS .....</b>	<b>69</b>
4.1	INTRODUÇÃO .....	69
4.2	REFORÇO INSTITUCIONAL - SERVIÇOS CENTRAIS .....	69
4.2.1	ADNAP.....	69
4.2.2	DNOP.....	71
4.3	REFORÇO INSTITUCIONAL – SERVIÇOS PROVINCIAIS .....	76
4.3.1	Confirmar os poderes da DPMAIP .....	76
4.3.2	Reorganizar e reforçar os Serviços de Inspeção do <del>DAMAIRPF</del> na DPMAIP .....	76
4.3.3	Procedimentos de aplicação da DPMAIP.....	<del>7978</del>
4.3.4	Equipamento e IT da DPMAIP .....	<del>7978</del>
4.4	MANUTENÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DE ACTIVOS OPERACIONAIS .....	<del>8079</del>
4.5	CORPO E FORMAÇÃO DE INSPECTORES DE PESCA.....	<del>8079</del>
4.5.1	Carreira dos Inspectores de pesca .....	<del>8079</del>
4.5.2	Formação .....	<del>8179</del>
4.6	BASES DE DADOS MCS .....	<del>8382</del>
4.7	LEGISLAÇÃO PESQUEIRA .....	<del>8483</del>
4.8	PLANOS MCS PARA AS PESCAS INDUSTRIAL E SEMI-INDUSTRIAL .....	<del>8584</del>
4.8.1	Implementar uma fiscalização participativa activa .....	<del>8584</del>
4.8.2	Erradicar a pesca nacional não licenciada .....	<del>8584</del>
4.8.3	Eliminar práticas de pesca destrutivas .....	<del>8584</del>
4.8.4	Plano de marcação de artes de pesca para todas as artes fixas.....	<del>8685</del>
4.8.5	Fiscalização da pesca no alto mar .....	<del>8685</del>
4.8.6	Plano de Fiscalização para o Banco de Sofala.....	<del>8887</del>
4.8.7	Plano MCS para a pescaria de Kapenta em Cahora Bassa.....	<del>8988</del>
4.9	MONITORIA E AVALIAÇÃO .....	<del>9089</del>
<b>5</b>	<b>ROTEIRO .....</b>	<b><del>9190</del></b>
<b>6</b>	<b>APÊNDICES .....</b>	<b><del>101400</del></b>
6.1	ANEXO 1 – APRESENTAÇÃO GERAL DO PROJECTO SWIOFISH-1– ENFOQUE NA SUA COMPONENTE MCS .....	<del>101400</del>
6.1.1	Introdução .....	<del>101400</del>
6.1.2	Cobertura geográfica .....	<del>101400</del>
6.1.3	A componente MCS regional do SWIOFish .....	<del>101400</del>
6.1.4	Indicadores .....	<del>102401</del>
6.1.5	Impactos na altura das últimas visitas ao terreno (Set. de 2018) .....	<del>102401</del>
6.2	ANEXO 2 – PROGRAMA DO PROJECTO (REVISADO A 21 DE SETEMBRO DE 2018).....	<del>103402</del>
6.3	ANEXO 3 – CALENDÁRIO E PESSOAS ENCONTRADAS DURANTE AS MISSÕES 1 E 2 .....	<del>105404</del>
6.3.1	Organização da primeira missão ao terreno e dados recolhidos .....	<del>105404</del>
6.3.2	Organização da segunda missão ao terreno e dados recolhidos .....	<del>116415</del>
6.4	ANEXO 4 – AGENDA E CONCLUSÕES DA OFICINA DE RESTITUIÇÃO .....	<del>119418</del>
6.4.1	Proposta de agenda .....	<del>119418</del>
6.4.2	Conclusões.....	<del>119418</del>
6.5	ANEXO 5 – NOTA TÉCNICA RELATIVA A SISTEMAS VMS E AIS.....	<del>124423</del>
6.5.1	VMS: apresentação, mandatos e situação em Moçambique .....	<del>124423</del>
6.5.2	AIS: apresentação, mandatos e situação em Moçambique .....	<del>126425</del>
6.6	ANEXO 6 – MATRIZES DE AVALIAÇÃO DE RISCO.....	<del>132431</del>

6.6.1	Níveis de risco por componente MCS .....	<del>132</del> <del>43</del> <del>1</del>
6.6.2	Frequência de risco de ocorrência .....	<del>133</del> <del>43</del> <del>2</del>
6.7	ANEXO 7 – O CASO ESPECIAL DA PESCARIA PSI DE XICOCOTA .....	<del>134</del> <del>43</del> <del>3</del>
6.8	ANEXO 8 – REFORÇO DO SERVIÇO DE INSPEÇÃO DA PESCA DA DPMAIP .....	<del>137</del> <del>43</del> <del>6</del>
6.8.1	Necessidades em pessoal no <del>DAMA</del> <del>RPF</del> /DPMAIP por província .....	<del>137</del> <del>43</del> <del>6</del>
6.8.2	Necessidade de antenas da DPMAIP em alguns distritos-chaves .....	<del>143</del> <del>44</del> <del>2</del>
6.8.3	Equipamento para o <del>DAMA</del> <del>RPF</del> e antenas .....	<del>144</del> <del>44</del> <del>3</del>
6.9	ANEXO 9 – EQUIPAMENTO MAIOR PRIORITÁRIO (DPMAIP/ <del>DAMA</del> <del>RPF</del> E ANTENAS LOCAIS) .....	<del>146</del> <del>44</del> <del>5</del>
6.9.1	Descrição técnica .....	<del>146</del> <del>44</del> <del>5</del>
6.9.2	Orcamento rascunho .....	<del>147</del> <del>44</del> <del>6</del>
6.10	ANEXO 10 - PROPOSTA DE UNIFORME PARA OS INSPECTORES DE PESCA .....	<del>150</del> <del>44</del> <del>9</del>
6.10.1	Introdução .....	<del>150</del> <del>44</del> <del>9</del>
6.10.2	Uniforme como mensagem .....	<del>150</del> <del>44</del> <del>9</del>
6.10.3	Uniformes limpos e bem conservados como mensagem forte .....	<del>151</del> <del>45</del> <del>0</del>
6.10.4	O uniforme do inspector de pesca .....	<del>151</del> <del>45</del> <del>0</del>
6.10.5	Identidade visual .....	<del>153</del> <del>45</del> <del>2</del>

## Lista de tabelas

TABELA 1: LISTA FINAL DOS SÍTIOS VISITADOS DURANTE AS MISSÕES 1 E 2 .....	13
TABELA 2: LICENÇAS DE PESCA SEMI-INDUSTRIAL (FONTE: MIMAIP 2018) .....	20
TABELA 3: LICENÇAS DE PESCA INDUSTRIAL (FONTE: MIMAIP 2018) .....	21
TABELA 4: PRODUÇÃO DA PESCA SEMI-INDUSTRIAL E INDUSTRIAL (TONELADAS) EM MOÇAMBIQUE (FONTE: MIMAIP 2018) .....	21
TABELA 5: NÍVEIS DE RISCO GLOBAL MCS .....	22
TABELA 6: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE MAPUTO – PESCA INDUSTRIAL / PESCA NACIONAL DE CAMARÃO .....	33
TABELA 7: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE MAPUTO – PESCA INDUSTRIAL E SEMI-INDUSTRIAL / FROTAS ESTRANGEIRAS ....	33
TABELA 8: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE MAPUTO - PESCA SEMI-INDUSTRIAL / FROTA DE PESCA DEMERSAL A LINHA.....	33
TABELA 9: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE SOFALA - PESCA INDUSTRIAL E SEMI-INDUSTRIAL / PESCA NACIONAL DE CAMARÃO .....	41
TABELA 10: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE SOFALA - PESCAS INDUSTRIAL E SEMI INDUSTRIAL / FROTAS ESTRANGEIRAS ....	42
TABELA 11: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE SOFALA - PESCA INDUSTRIAL E SEMI-INDUSTRIAL / ATUM .....	42
TABELA 12: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE SOFALA - ACTIVIDADES DE PESCA INN DA PSI DE XICOCOTAS .....	42
TABELA 13: ANÁLISE DE RISCO PARA A PROVÍNCIA DE TETE - PESCA SEMI-INDUSTRIAL / FROTA DE KAPENTA .....	45
TABELA 14: OS NAVIOS DE PESCA DA GLOBAL REACH REGISTRADOS PELA ADNAP (LICENÇAS) .....	50
TABELA 15: RELATÓRIOS PERIÓDICOS DE CAPTURAS DOS BARCOS DA STONECHEM .....	54
TABELA 16: ANÁLISE DE RISCO DE MCS PARA A PROVÍNCIA DE NAMPULA - PESCA INDUSTRIAL E SEMI INDUSTRIAL / NAVIOS NACIONAIS .....	62
TABELA 17: ANÁLISE DE RISCO DE MCS PARA A PROVÍNCIA DE NAMPULA - PESCA INDUSTRIAL E SEMI INDUSTRIAL / NAVIOS ESTRANGEIROS .....	62
TABELA 18: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA A PESCA DE CAMARÃO PISI NACIONAL – OPERADORES HISTÓRICOS.....	63
TABELA 19: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA A PISI NACIONAL / FROTA DE PESCA A LINHA.....	63
TABELA 20: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA A PESCA NACIONAL DE KAPENTA (CABORA BASSA) – OPERADORES HISTÓRICOS..	64
TABELA 21: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA AS FROTAS PISI ESTRANGEIRAS – NOVOS OPERADORES .....	64
TABELA 22: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA A PESCA NACIONAL PISI DE ATUM .....	64
TABELA 23: ANÁLISE DE RISCO GLOBAL MCS PARA A PESCA NACIONAL DE KAPENTA (CABORA BASSA) – NOVOS OPERADORES .....	65
TABELA 24: REFORÇO DAS CAPACIDADES E OPERAÇÕES DA ADNAP .....	70
TABELA 25: REFORÇO DAS CAPACIDADES DA DNOP .....	75
TABELA 26: OPERAÇÕES DA DNOP .....	<del>76</del> 75
TABELA 27: RESUMO DA PROPOSTA DE PESSOAL POR PROVÍNCIA E POR NÍVEL DE QUALIFICAÇÃO .....	<del>79</del> 78
TABELA 28: CAPACITAÇÃO DOS SERVIÇOS DE INSPEÇÃO DA DPMAIP .....	<del>80</del> 79
TABELA 29: PROPOSTA DE PROGRAMA DE TREINO (ESTRUTURA).....	<del>82</del> 81
TABELA 30: DESCRIÇÃO DO CONTEÚDO DOS MÓDULOS DE MCS E SERVIÇOS DO GOVERNO RESPONSÁVEIS.....	<del>83</del> 82
TABELA 31: DETALHES DA AGENDA E CONTACTOS (MISSÃO 1) .....	<del>108</del> 107
TABELA 32: DETALHES DA AGENDA E CONTACTOS (MISSÃO 2) .....	<del>118</del> 117
TABELA 33: AGENDA PROVISÓRIO DA OFICINA (VERSÃO 1.0, OUTUBRO DE 2018) .....	<del>121</del> 120
TABELA 34: DIFERENÇA ENTRE DISPOSITIVOS AIS DE CLASSE A E DE CLASSE B .....	<del>130</del> 129
TABELA 35: PROPOSTA RASCUNHA DETALHADA SOBRE PESSOAL DAS PROVÍNCIAS .....	<del>137</del> 136
TABELA 36: RESUMO DO PESSOAL PROPOSTO POR PROVÍNCIA E POR NÍVEL DE QUALIFICAÇÃO .....	<del>143</del> 142
TABELA 37: PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE ANTENAS DOS DAMAISRPFS .....	<del>144</del> 143
TABELA 38: PROPOSTA RASCUNA DE PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS POR PROVÍNCIA .....	<del>146</del> 145
TABELA 39: CUSTOS DO EQUIPAMENTO MAIOR.....	<del>147</del> 146
TABELA 40: CUSTOS DO EQUIPAMENTO PEQUENO .....	<del>148</del> 147
TABELA 41: CUSTOS DOS EQUIPAMENTOS.....	<del>149</del> 148
TABELA 42: ORÇAMENTO INDICATIVO PARA O EQUIPAMENTO DE UM INSPECTOR DE PESCA .....	<del>153</del> 152

## Lista de figuras

FIGURA 1: MAPA DOS SÍTIOS SELECIONADOS A SEREM VISITADOS (MISSÕES DE TERRENO) .....	14
FIGURA 2: CAPA DO MANUAL “PADRÃO DE PROCEDIMENTOS DAS OPERAÇÕES” - PPO .....	24
FIGURA 3: EXEMPLO DE PANFLETO DISTRIBUÍDO PELA ADNAP .....	25
FIGURA 4: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DE MAPUTO .....	28
FIGURA 5: FPV ANTILLAS REEFER .....	29
FIGURA 6: O FPV FRANCÊS “OSIRIS” .....	30
FIGURA 7: O FPV MALGAXE “ATSANTSA” .....	30
FIGURA 8: INTERCEPTORES MOÇAMBICANOS HSI 32 .....	31
FIGURA 9: ESQUEMA FUNCIONAL DO DEPARTAMENTO DE INSPECÇÃO DAS PESCAS DA DPMAIP .....	32
FIGURA 10: BARCO PEQUENO USADO PELOS INSPECTORES DE PESCA DE MAPUTO .....	34
FIGURA 11: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA BEIRA .....	36
FIGURA 12: PEQUENO BARCO DE PATRULHA DA DPMAIP - SOFALA FROM BEIRA'S DPMAIP .....	39
FIGURA 13: A COSTA NA ÁREA DA BEIRA .....	39
FIGURA 14: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DO LAGO DE CAHORA BASSA .....	43
FIGURA 15: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DE MOMA .....	52
FIGURA 16: ALGUMAS DAS INSTALAÇÕES DA DPMAIP DISPONÍVEIS EM MOMA .....	56
FIGURA 17: SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DE ANGOCHE .....	56
FIGURA 18: BARCOS ESTACIONADOS NA ESTAÇÃO DA POLÍCIA COSTEIRA DE ANGOCHE .....	58
FIGURA 19: PROPOSTA DE ORGANIZAÇÃO PIRAMIDAL DO SERVIÇO DE INSPECÇÃO DO <del>DAMAIRPF</del> .....	<del>7877</del>
FIGURA 20: ESTRUTURA VERTICAL ACTUAL DO SERVIÇO DE INSPECÇÃO DA PESCA DA DPMAIP .....	<del>7877</del>
FIGURA 21: ILUSTRAÇÃO DE ACTIVOS DE INSPECÇÃO DE PESCA (MINISTÉRIO DAS PESCAS, 2006) .....	<del>8786</del>
FIGURA 22: EXEMPLOS DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS USADOS PARA MCS .....	<del>125424</del>
FIGURA 23: O ESQUEMA DE COMUNICAÇÃO VMS (FONTE : <a href="https://ec.europa.eu">HTTPS://EC.EUROPA.EU</a> ) .....	<del>125424</del>
FIGURA 24: TRANSPONDER GPRS + IRÍDIO FORNECIDOS PELA EMPRESA FRANCESA / EUA OROLIA .....	<del>126425</del>
FIGURA 25: GPRS + TRANSPONDER INMARSAT FORNECIDOS PELO FORNECEDOR CANADIANO SKYWAVE .....	<del>126425</del>
FIGURA 26: EXEMPLOS DE DISPOSITIVOS VMS (A ESQUERDA: MODELO LEO; A DIREITA: MODELO VMS TIPO THORIUM, DE PRIMEIRA GERAÇÃO) .....	<del>126425</del>
FIGURA 27: ESQUEMA DE COMUNICAÇÃO AIS (FONTE: MARITIME SURVEY) .....	<del>127426</del>
FIGURA 28: EXEMPLO DE MAPA DE POSIÇÃO AIS .....	<del>131430</del>
FIGURA 29: COMPARAÇÃO DOS PONTOS FORTES E FRACOS DE DISPOSITIVOS VMS .....	<del>131430</del>
FIGURA 30: XICOCOTA VISTA NA BAÍA DA BEIRA .....	<del>134433</del>
FIGURA 31: REDE DE ARRASTO USADA POR UM ARRASTÃO DE 14 METROS .....	<del>134433</del>

## Lista de acrónimos

Acrónimo	Definição
ADNAP	Administração Nacional das Pescas / MIMAIP
AIS / SIA	Sistema de Identificação Automática
AMP	Área Marinha Protegida
APP	Acordo de Parceria nas Pescas / Fisheries Partnership Agreement
BD	Base de Dados
CAOI / IOTC	Comissão do Atum do Oceano Índico / Indian Ocean Tuna Commission
CAP	Comissão da Administração Pesqueira
CCP	Conselho Comunitário de Pesca
CE	Comissão Europeia
CEPAM	Centro de Pesquisa do Ambiente Marinho e Costeiro
CEPAQ	Centro de Pesquisa em Aquacultura
CFP	Common Fishery Policy – Política Comum da Pesca
COI	Comissão do Oceano Índico
<del>CMPCMV</del>	<del>Centro de Monitoramento das Pescas</del> Centro de Mmonitoria e Vigilância/ Fisheries Monitoring Centre
<del>DAMAI RPE</del>	<del>Departamento de Assuntos do Mar e Águas Interiores</del>
DEPI	Direcção de Estudos, Planificação e Infraestruturas / MIMAIP
DNOP	Direcção Nacional de Operações / MIMAIP
DPMAIP	Direcção Provincial do Mar, Águas Interiores e Pescas
ERS	Electronic Recording and Reporting System / Sistema Electrónico de Gravação e de Relato
ESA-IO	Eastern Southern Africa-Indian Ocean / África do Sul-Este - Oceano Índico
EUA	Estados Unidos de América
EUR	Euro
FAO	Food and Agriculture Organisation / Organização para Alimentação e Agricultura das Nações Unidas
FFP	Fundo de Fomento Pesqueiro
GPRS	Global Packet Radio Service protocol / protocolo de Pacote Global de Serviço Rádio
IDEPA	Instituto Nacional de Pesca e Aquacultura
IDPPE	Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala
INAQUA	Instituto Nacional da Aquacultura
IIP	Instituto Nacional de Investigação Pesqueira
INAHINA	Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação
INAQUA	Instituto Nacional para o Desenvolvimento da Aquacultura
INIP	Instituto Nacional de Inspecção do Pescado
INN / IUU	Pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamentada / Illegal, Unreported and Unregulated fishing
LOA	Length Overall / Comprimento Total
MCS	Monitoring, Control and Surveillance / Monitoramento, Controle e Fiscalização
MCSSC	Centro de Coordenação MCS da SADC
MEP	Medidas do Estado do Porto
MIMAIP	Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas
MoU / MoE	Memorandum of Understanding / Memorando de Entendimento
OMI	Organização Marítima Internacional
ONG	Organização Não Governamental
ORGP	Organização Regional de Gestão das Pescarias
PAD	Project Appraisal Document (World Bank) / Documento de Desenho de Projecto (Banco Mundial)

Acrónimo	Definição
<b>PC</b>	Parte Contratante
<b>PCP</b>	Política Comum das Pescas
<b>PESPA</b>	Plano Estratégico do Subsector da Pesca Artesanal
<b>PGP</b>	Plano de Gestão de Pescaria
<b>PI</b>	Pesca Industrial
<b>PISI</b>	Pescas Semi-industrial e Industrial
<b>PPE</b>	Pesca de Pequena Escala
<b>PRSP</b>	Plan Regional de Surveillance des Pêches / Plano Regional de Fiscalização das Pescas
<b>PSI</b>	Pesca Semi-Industrial
<b>RFID / DIRF</b>	Radio Frequency Identification Device / Dispositivos de Identificação por Rádio Frequências
<b>RH</b>	Recursos Humanos
<b>SADC</b>	Southern Africa Development Community
<b>SDAE</b>	Serviço Distrital de Assuntos Económicos
<b>SWIO</b>	South-West Indian Ocean / Oceano Índico do Sul-Oeste
<b>UE</b>	União Europeia
<b>US \$</b>	Dólar americano
<b>VHF</b>	Very High Frequency / Muito Alta Frequência
<b>VMS</b>	Vessel Monitoring System / Sistema de Monitoramento de Navios
<b>ZEE</b>	Zone Económica Exclusiva

## 1 INTRODUÇÃO

### 1.1 Contexto

#### 1.1.1 Objectivos de alto nível

Monitoramento, controle e fiscalização (MCS) trata de garantir o respeito das medidas de gestão da pesca, com o objectivo principal de contribuir para a gestão adequada da pesca, assegurando que as informações necessárias estão disponíveis para definir os controles adequados, e que estas medidas são monitoradas e cumpridas.

Para satisfazer o objectivo de cumprimento de medidas de gestão da pesca e ter sistemas MCS fortes para eliminar a pesca ilegal não declarada e não regulamentada (INN), há uma vasta combinação de opções disponíveis. Estes incluem melhoramento das capacidades em termos de recursos humanos e institucionais, abordagens combinadas para implementação, variando de aplicação tipo militar a programas de conformidade dirigidos à comunidade, opções de como gerir o sistema e organização MCS, a operação de hardware de vários níveis de sofisticação. Exemplos de actividades MCS incluem: (i) fiscalização comunitária; (ii) aumento da dissuasão por processos bem sucedidos; (iii) fortalecimento do nível da cooperação nacional inter-agências; (iv) o comércio, mercado e iniciativas de consumidor favorecem o apertar dos controles; (v) fortalecimento dos sistemas judiciais; (vi) usando opções tecnológicas sofisticadas (por exemplo VMS, licença e registo de embarcações utilizando a Internet, o acesso web para casos de pesca INN etc.); (vii) implementação de planos e estratégias de INN; (viii) reforço de capacidade (em particular em matéria de MCS); (ix) implementação de programas de observadores para fortalecer verificações cruzadas. Além disso, para a pesca industrial e semi industrial (PISI), que pode operar fora da Zona Económica Exclusiva (ZEE) ou incluir embarcações estrangeiras, a conexão com sistemas complementares na região sudoeste do Oceano Índico (SWIO), tais como a Comissão de Atum do Oceano Índico (IOTC), ou o projecto regional de MCS baseado na Comissão do Oceano Índico (COI), também é crucial.

Em 2012, o relatório (SF/2012/14) do programa SmartFish da IOC sobre a capacidade de MCS na região oriental da África Austral-Oceano Índico (ESA-IO) indicava que a pesca INN é um problema comum a todos os países da região, a vários níveis em termos de legislação, instituição, capacidade humana e técnica. Em particular para a PISI-PI, a avaliação revelou que, numa perspectiva combinada:

- **Pesca industrial e semi-industrial (PISI):** As pescarias semi-industrial e industrial de camarão e de espécies mistas, que são geralmente exploradas localmente por barcos que voltam aos portos ou locais de descarga nas principais cidades de cada país, são as mais cumpridoras. Na maioria dos casos estas pescarias são melhor controladas e MCS funcionários estão mais familiarizados com os pescadores e as pescarias, com muitas vezes monitoramento dos desembarques e diários de bordo e colocação de observadores nas embarcações;
- **Pesca industrial (PI):** A pesca industrial do atum no alto mar é geralmente mais propensa a ser não cumpridora, visto que países costeiros têm uma capacidade limitada para supervisionar os navios e os pescadores de frota longínqua, monitorar as capturas ou inspecionar os barcos, e uma cooperação regional e internacional forte e partilha de informações são necessárias.

Esta avaliação verifica-se muito pertinente para Moçambique actualmente.

Quando Moçambique ratificou o Acordo de MEP em 2014, o Fundo Mundial para a Natureza (WWF) estimava que a pesca ilegal custava USD 35 milhões para o país cada ano<sup>1</sup>.

O presente projeto (estudo) faz parte da componente MCS do projeto SWIOFish-1 ([Anexo 1 – Apresentação do Projeto SWIOFish-1: Estrutura da Componente MCS](#) e [Anexo 2 – Apresentação do Projeto SWIOFish-1: Estrutura da Componente MCS](#)). Seu principal objectivo é **fortalecer o sistema MCS em Moçambique em todos os aspectos e assegurar sua sustentabilidade**, incluindo, nomeadamente, os aspectos financeiros. Compreende principalmente quatro tarefas:

<sup>1</sup> [http://wwf.panda.org/wwf\\_news/?229033/Mozambique-takes-a-strong-stand-on-illegal-fishing](http://wwf.panda.org/wwf_news/?229033/Mozambique-takes-a-strong-stand-on-illegal-fishing)

1. Estudo 1: Elaboração de uma estratégia de MCS para as pescarias semi-industrial e industrial, com base na análise de riscos, utilização óptima dos instrumentos de controle e gestão económica para melhor mandar aplicar regulamentos nacionais e internacionais de pesca;
2. Estudo 2: Elaboração de uma estratégia MCS para a pesca artesanal, com base na análise de riscos, , utilização óptima dos instrumentos de controle, a fim de melhor mandar aplicar regulamentos nacionais e locais de pesca;
3. Estudo 3: Estudo para financiamento sustentável a longo prazo do MSC para as componentes industrial, semi-industrial e artesanal;
4. Estudo 4: Actualização do plano de acção nacional para desencorajar e eliminar a pesca INN.

### 1.1.2 *Resultados esperados*

Os Termos de Referência deste projecto exige que duas estratégias MCS sejam proposta, uma para a pesca industrial e semi-industrial (Estudo 1 - PISI) e outra para pesca de pequena escala (Estudo 2 - PPE), juntamente com um plano operacional MCS (2018-2023) para cada uma. Especificamente para este Estudo 1:

- ❖ As estratégias MCS sobre PISI e PPE existem e pode ser usadas pelo Governo de Moçambique, com coordenação do Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas - MIMAIP, para melhorar o sistema MCS. Os documentos trazem uma abordagem técnica, uma área geográfica e os recursos humanos, técnicos e financeiros necessários para alcançar a visão e os objectivos da política de MCS em Moçambique.

## 1.2 *Âmbito específico e objectivos do Estudo 1*

### 1.2.1 *Definições do MCS*

A definição do MCS e suas componentes foram acordadas mercê de uma consulta de especialistas da FAO desde 1981<sup>2</sup>:

(i) **Monitoramento é a exigência contínua para a medição de características de esforço e dos rendimentos de recursos de pesca.** Monitoramento inclui pelo menos as tarefas seguintes;

- Recolha de dados sobre capturas e desembarques (ex: dados do diário de bordo);
- Implementação de um sistema automático de monitoramento de navio (VMS);
- Gestão das declarações de entrada e saída de áreas ou porto;

Os dados precisam ser cuidadosamente recolhidos e analisados pelas autoridades competentes designadas a nível internacional, nacional, provincial e local.

(ii) **Controle corresponde às condições regulamentares sob as quais a exploração do recurso pode ser praticada.** Controle envolve a adopção de medidas nacionais e locais (administrativas ou legislativas), incluindo os termos condições de licença de pesca, sua implementação e o plano de gestão que define as condições de exploração dos respectivos recursos. Planos de gestão das pescarias são instrumentos de controle.

(iii) **Fiscalização corresponde ao grau e aos tipos de observações necessárias para manter a conformidade com os controles regulamentares impostos nas actividades de pesca.** Fiscalização inclui a supervisão e monitoramento das actividades de pesca e actividades conexas para garantir o cumprimento das medidas de monitoramento e controle.

Conforme indicado na Política de Moçambique para Monitoramento, Controle e Fiscalização da Pesca e Estratégia de Implementação de 2008:

<sup>2</sup> Ver Flewelling, P.; Cullinan, C.; Balton, D.; Sautter, R.P.; Reynolds, J.E., 2002. Recent trends in monitoring, control and surveillance systems for capture fisheries. FAO Fisheries Technical Paper. No. 415. Rome, FAO. 2002. 200p. From <http://www.fao.org/tempref/docrep/fao/005/y4411e/y4411e00.pdf> and Cochrane, K. (ed.), 2002. A fisheries manager's guidebook. Management measures and their application. Fisheries Technical Paper 424, <http://www.fao.org/docrep/005/y3427e/y3427e00.htm#Contents> : Chapter 8. Fishery MCS, P.E. Bergh and S. Davies, 29pp

**"Estas três áreas de acção não devem de forma alguma ser vistas como áreas que são separadas uma da outra ou de outras atividades de gestão das pescas; ao contrário, elas devem ser consideradas parte integrante de uma estratégia única para a gestão das pescas. O equilíbrio económico e a eficácia de um sistema de monitoramento, de controle e fiscalização para a pesca requer a utilização e desenvolvimento das infra-estruturas existentes e dos recursos humanos e técnicos disponíveis, em vez de duplicar ou substituí-los."**

### 1.2.2 Definições da PISI

Existem três principais segmentos no sector das pescas em Moçambique: a pesca artesanal ou de pequena escala (PPE), a pesca semi-industrial (PSI) e a pesca industrial (PI). Em 2012, cerca de 90% das capturas provinham da pesca artesanal, 2% da pesca semi-industrial e 7% da pesca industrial. O Estudo 1 concentra-se no desenvolvimento de uma estratégia de MCS para as pescas industrial e semi industrial.

Actualmente, a frota PISI de Moçambique consiste em cerca de 60 navios, com 11 palangreiros visando grandes pelágicos e mais de 50 arrastões camaroneiros. No entanto, a redução da capacidade de pesca da frota camaroneira parece ser considerada no Plano de Gestão da Pescaria que está a ser desenvolvido para reduzir a mortalidade por pesca. Simultaneamente, Moçambique tem um plano ambicioso de desenvolvimento da frota de pesca para atum tropical, com uma projecção de aumento da capacidade activa de 2.136 TAB em 2016 para 51.000 TAB em 2021, o que corresponde a um acréscimo de 25 navios. Da mesma forma, para as pescarias de águas temperadas de espadarte e albacora, perspectiva-se aumentar a frota de 0 TAB em 2016 para 15.000 TAB em 2021, com 25 navios (relatório do Comité de Cumprimento IOTC 2017).

Moçambique também concede licenças de pesca a cerca de 30 navios estrangeiros industriais e semi-industriais, tais como atuneiros de cerco congeladores europeus e palangreiros (ver MIMAIP 2018, Acordo de Pesca com a UE e Acordo de Pesca com a China).

O Regulamento Nacional Geral das Pescas Marítimas da FAO de 2003 estabelece a exigência de um navio ser classificado na categoria de pesca semi-industrial ou industrial<sup>3</sup>.

Um navio semi-industrial é limitado a 20 m de comprimento e 350 CV do motor. Se as características do navio excederem os limites definidos para as embarcações semi-industriais, é classificada como um navio de pesca industrial. A título de informação, uma embarcação de pesca artesanal deve ser inferior a 10 m de comprimento e se for motorizada, o motor deve ser limitado a 100 CV. Esta classificação tem implicações em termos de equipamentos nos navios, de áreas de navegação autorizadas, e também de taxas ligadas às licenças ou certos pontos regulamentares aplicáveis (por exemplo, períodos de veda).

Esta definição poderá evoluir no âmbito do novo Regulamento da Pesca Marítima proposto, no qual os tamanhos irão refletir melhor os diferentes sectores da pesca. Este projecto já está muito avançado e poderia entrar em vigor em breve. De facto, se bem que o presente estudo focalize no sistema existente, parece oportuno se referir também a mudanças perspectivadas.

No novo Regulamento da Pesca Marítima, que ainda está na fase de rascunho, as categorias tornar-se-ão as seguintes:

- Embarcação semi-industrial: comprimento total inferior a 24 metros, motor de menos de 350 CV e arqueação bruta de menos de 256 toneladas;
- Barco artesanal: comprimento total inferior a 13 metros, potência máxima de 140 CV e de menos de 50 toneladas de arqueação bruta.

### 1.3 Missões de terreno: processo de selecção dos sítios

Nenhuma lista de sítios a serem visitados constava dos Termos de Referência do projeto. Uma selecção inicial foi feita a partir do Programa SWIOFish (Documento de Desenho do Projeto, Fevereiro de 2015), tendo em

<sup>3</sup> REPMAR: Decreto no. 43/2003 de 1 de Dezembro de 2003, artigos 74 a 83

mente que o resultado do projeto deve ser uma estratégia nacional de MCS (representatividade dos sítios e casos de estudo escolhidos).

De acordo com o Documento de Desenho do Projeto do SWIOFish1, as principais áreas de actividades do Programa de SWIOFish incluem:

- i. Na Província de Nampula, os distritos e localidades de Memba, Nacala, Ilha de Moçambique, Mogincual (Namige), Angoche, Larde, Moma;
- ii. Na Província da Zambézia, os distritos e localidades de Pebane (Cuassiane), Zalala (Nicoadala), Quelimane, Chinde;
- iii. Na Província de Sofala, os distritos e localidades de Cheringoma (Maciamboza), Muanza (Sambazó), Cidade da Beira (Njalane e Praia Nova), Búzi (Nova Sofala), Machanga (Chiloane);
- iv. A Província de Inhambane.

No âmbito dos presentes estudos, foi inicialmente proposto de restringir o escopo dos trabalhos para as **4 províncias mencionadas no Documento de Desenho do Projeto do SWIOFish1 (Fev. de 2015)**, com os principais sítios retidos a seguir: **Maputo, Inhambane, Beira, Quelimane e Nacala**. O objectivo era concentrar as visitas nos sítios onde existem actividades de pesca industrial e semi-industrial a fim de cobrir os dois segmentos.

Quando o projeto MCS foi lançado, o MIMAIP pediu para:

- Incluir :
  - Lago de Cabora Bassa, distrito de Songo na província de Tete, a fim de abranger os aspectos relacionados com águas interiores<sup>4</sup>;
  - Moma e Angoche;
- Excluir:
  - Zambézia (Quelimane);
  - Nacala (Nampula);
  - A Província de Inhambane.

Finalmente, no seguimento da missão 1, foi acordado **re-incluir Nacala** (província de Nampula) por causa da actividade específica nessa área particular: muitos navios estrangeiros (principalmente navios chineses) descarregam neste porto e, portanto, este local está sujeito às Medidas do Estado do Porto.

A lista final dos sítios visitados durante as missões 1 e 2 é apresentada a seguir:

Tabela 1: Lista final dos sítios visitados durante as missões 1 e 2

	Localização	Pescaria	Tipo de navio	Tipo de arte de pesca
Missão 1	Maputo	Camarão / peixe	Industrial <sup>5</sup> / Semi-industrial / barcos com isca	Arrastão / pesca a linha
	Beira	Camarão / atum	Industrial / Semi-industrial	Arrastão / palangreiro
	Tete - Lago de Cabora Bassa	Kapenta / tilápia	Semi-industrial / Artesanal	Plataformas / canoas
Missão 2	Angoche	Peixes demersais	Semi-Industrial / Artesanal	Linha e rede de emalhar
	MoMA	Peixes demersais	Semi-industrial / Artesanal	Linha e rede de emalhar
	Nacala	Peixes demersais / Pequenos pelágicos	Semi-industrial / Artesanal	Linha e rede de emalhar / arrasto

<sup>4</sup> Esta zona não é abrangida pelo Programa SWIOFish-1, mas é interessante para o MIMAIP devido à sua importância em termos de número de navios, volume de capturas e renda, assim como de alta prevalência de pesca ilegal.

<sup>5</sup> Arrastões camaroneiros de mais de 20 metros.



## 2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ACTUAL

### 2.1 A política de MCS e os planos de gestão de MCS em Moçambique

O Ministério das Pescas (agora MIMAIP) publicou um Plano de Gestão sobre Monitoramento, Controle e Fiscalização 2007-2012 em Novembro de 2006. O plano plurianual de MCS abrangia a PI, a PSI e a PPE, assim como a PSI de águas interiores e as actividades de pesca recreativas e desportivas, e foi declinado em planos anuais de operações de MCS. Em Julho de 2008, o Conselho de Ministros de Moçambique aprovou a Política nacional para Monitoramento, Controle e Fiscalização das pescas e a Estratégia de Implementação<sup>6</sup>.

A política actual de MCS era uma parte da Política das Pescas e foi declinada em cinco secções: 1) Introdução, 2) Benefícios e constrangimentos, 3) Políticas e estratégias, 4) Estratégias prioritárias para o monitoramento, controle e fiscalização da pesca e 5) Desenvolvimento Institucional e Recursos Humanos. A maioria dos elementos desta política ainda são válidos hoje. Sua aplicação é que precisa de reforço, especialmente em resposta às recentes mudanças dos serviços do governo central e maior descentralização para as províncias e os distritos, como descrito na secção a seguir.

Obrigações internacionais tornaram-se mais precisas e prementes desde 2008, ligando a existência de não-conformidade sistemática com requisitos de MCS à possibilidade de suspensões de comércio. Para a parte nacional, Moçambique também adoptou uma nova Lei de Pesca em 2008 e reorganizou suas instituições sectoriais, em parte para deconcentra a implementação da sua Política das Pescas aos níveis provincial e distrital. Portanto, a formulação de uma nova estratégia MCS é oportuna.

#### 2.1.1 Visão

A visão actual da política de MCS (2008) é a seguinte: " A criação a longo prazo de um sistema de monitoramento, controle e fiscalização da pesca que cobre as principais pescarias a fim de garantir a sustentabilidade dos recursos e consequentemente a maximização dos benefícios decorrentes de seu desenvolvimento."

#### 2.1.2 Objectivos

A política de MCS (2008) tem cinco objectivos:

1. Garantir o desenvolvimento biológica e economicamente sustentável dos recursos e a maximização dos resultados de seu desenvolvimento;
2. Assegurar uma gestão responsável das pescarias;
3. Garantir a existência de um quadro jurídico persuasivo capaz de contribuir para a eliminação da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada;
4. Garantir a institucionalização de um sistema multi-setorial e coerente para inspecionar as actividades de pesca e similares;
5. Consolidar a cooperação regional.

### 2.2 Parceiros do sistema MCS

#### 2.2.1 Ministérios do Governo

A política de MCS (2008) também define responsabilidades institucionais para sua implementação, que parecem manter-se em grande parte válidas<sup>7</sup>, além do Ministério das Pescas, que agora é o MIMAIP:

<sup>6</sup> Resolução no. 26/2008 de 17 de Setembro em Portuguese e em Inglês Series I Number 38: 310-314.

<sup>7</sup> Ver <http://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Governo/Ministerios>

- Ministério ~~das~~ do Mar, Águas Interiores e Pescas: inspeciona a actividade de pesca nas águas sob jurisdição de Moçambique, dirigindo um corpo de inspectores de pesca cuja função consiste em supervisionar o cumprimento da legislação de pesca;
- Ministério da Defesa Nacional: garante a defesa de todo o território e a soberania nacional, impedindo violações da ZEE;
- Ministério dos Transportes e Comunicações: garante a aplicação e o cumprimento das normas em matéria de segurança, fiscalização, prevenção e luta contra a poluição nas águas sob jurisdição de Moçambique, assim como concede direitos de acesso, movimentos de entrada e saída nos portos de Moçambique e concede bandeiras aos navios de pesca;
- Ministério do Interior: garante o controle de entrada e saída da tripulação e passageiros estrangeiros e garante policiamento das áreas marítimas, dos lagos e dos rios.

### 2.2.2 Administração das Pescas

Sob a nova legislatura, após as eleições nacionais em Moçambique até final de 2014, o anterior Ministério das Pescas foi mudado para o Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas - MIMAIP. Uma revisão da estrutura orgânica da administração das pescas foi feita com vista a maior descentralização.

Os seguintes ajustes organizacionais tiveram lugar até agora:

- A fusão do IDPPE e do INAQUA no Instituto Nacional de Pesca e Aquacultura - IDEPA;
- A criação do Centro de Pesquisa em Aquacultura - CEPAQ, localizado em Gaza e colocado sob a responsabilidade do Instituto de Investigação Pesqueira - IIP;

As seguintes instituições estão actualmente sob tutela do MIMAIP:

1. A Administração Nacional das Pescas – ADNAP;
2. O Instituto Nacional de Inspeção do Pescado – INIP;
3. O Fundo de Fomento Pesqueiro – FFP;
4. O Museu da Pesca;
5. O Instituto Nacional de Investigação Pesqueira – IIP;
6. O Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca e Aquacultura – IDEPA;
7. Os Portos de Pesca; e
8. a Escola de Pesca.

Envolvendo outros sectores fora das pescas, os seguintes ajustes centrais estão sendo analisados ou foram decididos:

1. A fusão do IIP e do Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação – INAHINA;
2. A criação de uma entidade nacional autónoma responsável pela fiscalização das actividades nas águas marítimas e interiores, que reúne as responsabilidades actualmente atribuídas à Direcção Nacional de Operações (DNOP) do MIMAIP, o INAMAR<sup>8</sup> (Instituto Nacional da Marinha) e, eventualmente, outras entidades; e

<sup>8</sup> INAMAR é uma instituição pública com personalidade jurídica, administrativa, financeira e autonomia de herança (mercadorias). Foi criado em 2004 (e depois, modificado em 2012) num quadro interministerial com função geral de autoridade marítima, em particular em termos de segurança / inspeção de navegação (no mar, nos lagos e nos rios), monitoramento / administração de pessoal marítimo (trabalhadores), prevenção da poluição e ocupação / gestão do domínio marítimo público. Seus recursos provêm principalmente de serviços relacionados com suas actividades, da cobrança de taxas aos navios de pesca, de uma percentagem das multas aplicadas (60%) e do produto da venda de navios apreendidos (20%). INAMAR tem serviços desconcentrados e representações territoriais nas delegações marítimas. Apesar de sua dimensão interministerial, a acção do Instituto padece de uma falta de coordenação entre as administrações marítimas e das pescas, nomeadamente para o monitoramento básico dos navios (ver 2.4.4.1 e o Estudo 2 sobre PPE) e para o estabelecimento de uma base de dados actualizada e abrangente.

**Commented [SM2]:** Deve ser descrito o papel de cada instituição 2.2

3. A interligação entre o Centro de Pesquisa sobre o Ambiente (CEPAM) e o IIP.

A nível provincial, a acção pública é colocada sob a autoridade dos governadores, nomeados directamente pelo Presidente da República. Eles representam o Estado e, portanto, exercem todas as competências delegadas nas diversas áreas de intervenção, incluindo a gestão das pescas e o MCS. Eles têm os meios para fazer isso através de seus departamentos provinciais e serviços. As principais implicações do ajustamento organizacional implicou que houvesse menos delegações de instituições centrais:

- As Delegações da Administração Nacional das Pescas – ADNAP) e do IDEPA (ex-IDPPE e INAQUA) foram integradas como departamentos nas DPMAIPs;
- As três delegações do Fundo de Fomento Pesqueiro - FFP nas províncias do Sul desapareceram e as delegações provinciais do IIP e do INIP mantiveram-se como tais, ou seja, não como parte das DPMAIPs.

A nível distrital, os assuntos relacionados com o Ministério são tratados pelo Serviço Distrital de Actividades Económicas – SDAE, em colaboração com a respectiva DPMAIP. Estes ajustes têm implicações imediatas:

1. Na abordagem e implementação dos projetos de desenvolvimento das pescas;
2. No papel respectivo e modus operandi da adnap e do idepa, que se tornaram instituições apenas representadas ao nível central e, simultaneamente, o reforço do papel das dpmaips a nível provincial;
3. A clarificação do sistema distrital para promover o desenvolvimento da pesca artesanal e da aquacultura de pequena escala e monitorar a gestão da pesca local;
4. A incorporação, funcionamento e utilização das informações fornecidas pelo sistema de estatísticas sobre as capturas, esforço de pesca e os preços e a amostragem biológica de capturas nas várias pescarias, que foi transferida do IIP/IDPPE para as DPMAIPs e a Direcção de Estudos, Planificação e Infraestruturas – DEPI do MIMAIP.

No mesmo modelo, existem também dois níveis desconcentrados adicionais representados pelo "Posto administrativo" (nomeação ministerial ou por delegação ao governador) e a "Localidade" (nomeação pelo governador provincial).

Órgãos consultivos também intervêm em apoio às administrações, a fim de participar no processo de decisão e nas modalidades de implementação das normas aplicáveis à pesca, incluindo os mecanismos de monitoramento, controle e fiscalização. Estas instituições são expressas em dois níveis principais: 1) central, com a Comissão Nacional para a Administração das Pescas (CNAP); 2) local, com as Comissões de Co-gestão das Pescas (CCGP), incluindo representantes dos Conselhos Comunitários de Pesca (CCPs).

Os orçamentos dos serviços do governo (e órgãos consultivos implementados) encarregues do sistema MCS são apresentados e discutidos no relatório do Estudo 3.

### 2.2.3 Colaboração de Sistemas MCS regionais

#### 2.2.3.1 IOTC

Moçambique tem sido membro Parte Contratante (PC) de Comissão de Atum do Oceano Índico (IOTC) desde 13 de Fevereiro de 2012. A IOTC é a organização regional de gestão das pescas (ORGP) para atum, espécies afins e associadas no Oceano Índico.

Como PC da IOTC, Moçambique tem deveres específicos de MCS, que incluem a apresentação atempada de estatísticas de capturas, registros de navios autorizados, lista de navios activos, lista de navios INN, lista de portos designados, informações sobre a autorização oficial para pescar fora de jurisdições nacionais, informações sobre o diário de pesca oficial e informações sobre licença oficial de pesca do Estado costeiro<sup>9</sup>.

Como Estado costeiro IOTC, Moçambique desenhou um ambicioso plano de desenvolvimento da pesca de atum em 2013, o Plano de Desenvolvimento da Pescaria de Atum (PEDPA)<sup>10</sup>, incluindo o reforço do sistema

<sup>9</sup> Ver <http://iotc.org/compliance>

<sup>10</sup> Plano de Desenvolvimento da Pescaria de Atum, ADNAP 2013, 29pp.

VMS<sup>11</sup> e das capacidades das inspeções de pesca nacionais assim como possíveis mecanismos de financiamento. Estes aspectos financeiros são analisados e discutidos no Estudo 3.

O último relatório anual do Moçambique ao Comité IOTC de Cumprimento para 2016<sup>12</sup> relata o cumprimento das embarcações registadas em Moçambique em relação às medidas de conservação e de gestão da OITC (CMM) na zona da IOTC; fornece detalhes sobre actividades recentes, formação e apoio recebido da IOTC em 2015 e 2016; indica o seguinte:

- O desenvolvimento e implementação, desde 2013, de um diário de bordo nacional para os palangreiros atuneiros baseado nos requisitos IOTC para recolha de dados e planos para desenvolver um diário de bordo específico para treineiras;
- A implementação de um programa nacional de observadores para a frota nacional, implementando o sistema de relatório eletrónico-ERS para frota da UE, sistema de relatório entrada saída capturas e sistema de monitoramento de navios (VMS), para cobrir todos os navios de atum nacionais e estrangeiros;
- Actividades para acomodar as disposições das resoluções pertinentes da IOTC como parte da legislação nacional de Moçambique.

#### 2.2.3.2 Comunidade de Desenvolvimento para a África Austral (SADC)

O princípio de estabelecer um Centro Regional de Coordenação MCS das Pescas da SADC em Maputo foi decidido por uma reunião Ministerial da SADC em 2010<sup>13</sup>. Isso seria uma grande oportunidade para Moçambique, para hospedar uma facilidade Internacional de MCS, projetos de ponta tais como Fish-I Africa<sup>14</sup> e reuniões de peritos regulares. Em 2014, a possibilidade também foi vista como uma oportunidade para sediar o Secretariado da ORGP dos Estados costeiros do Oceano Índico SWFIOC (veja a secção a seguir), que está sendo temporariamente situada no IOC nas Maurícias.

Infelizmente, o projeto MCSCC da SADC foi adiado, por falta de compromissos financeiros e atrasos no uso por Moçambique de parte do seu financiamento SWIOFish1 para iniciar os estudos preliminares necessários sobre infra-estruturas. Uma avaliação atualizada das implicações financeiras para estabelecer e operar o centro de coordenação de MCS foi decidida pelo Conselho de Ministros da SADC responsável pela agricultura, segurança alimentar, pescas e aquicultura em 2017 e discutida na "Task Force" da SADC na reunião de pesca INN realizada em Julho de 2017. A reunião reconheceu que a pesca INN é o principal contribuinte para sobrepesca e danos aos ecossistemas marinhos, que foi estimado custar cerca de USD 400 milhões por ano na região da SADC (Tembe, 2017<sup>15</sup>). Alguns elementos do relatório são analisados e discutidos no Estudo 3.

#### 2.2.3.3 Projectos MCS da Comissão do Oceano Índico (COI)

A Comissão do Oceano Índico (COI) tem tido uma série de projectos MCS financiados pela UE sob o nome de PSRP (Programa Regional de Fiscalização das Pescas), que inicialmente apenas abrangia estados-membros da COI, de que Moçambique não é. No entanto, Moçambique foi incluído em algumas actividades para reforçar a capacidade e cooperação MCS regional ao longo dos anos, incluindo quando o projeto PSRP<sup>16</sup> foi realizado pelo projeto SMARTFish2 financiado pela UE, também baseado na COI, sendo Moçambique um beneficiário. Um novo projeto financiado pela UE, EEOFISH, está previsto para começar em 2019 e continuar a apoiar a capacitação e treinamento MCS regional.

<sup>11</sup> For more information regarding VMS and AIS system you can consult [Anexo 5 – Nota técnica relativa a sistemas VMS e AIS](#)

<sup>12</sup> <http://iotc.org/documents/report-14th-session-compliance-committee>

<sup>13</sup> <http://acpfish2.eu.org/uploads/projects/id4/NFDS%20FTR%20SADC%20MCS%20Centre%2024%20June%202011%20low%20res.pdf>

<sup>14</sup> <https://stopillegalfishing.com/news-articles/south-africa-hosts-ninth-session-of-the-south-west-indian-ocean-fisheries-commission-swiofc/> and <https://fish-i-africa.org>

<sup>15</sup> Tembe, E. 2017. Financial Sustainability Plan and Finance Model for the Proposed SADC Regional Fisheries Monitoring Control and Surveillance Coordination Centre, WWF, SADC report, 28pp.

<sup>16</sup> <http://www.commissionoceanindien.org/archives/fisheries.ioconline.org/regional-fisheries-monitoring.html>

**Formatted:** Footnote Reference; Appel note; Footnote symbol; Voetnootverwijzing; Times 10 Point; Expositant 3 Point; Appel note de bas de p; Footnote Reference Superscript; number; Ref; de nota al pie; Ref1; de nota al pie1; Ref2; de nota al pie2; Ref11; de nota al pie11, Font: 9 pt, (Asian) Chinese (PRC), (Other) English (United States)

Através do PSRP, várias soluções operacionais foram implementadas para prevenir e detectar actividades INN estrangeiras (compartilhamento de dados e inspecções no mar). Cooperação regional foi iniciada ou melhorada. No entanto, dadas as dificuldades orçamentais do país, estas medidas estão ainda a ser implementadas (implementação de bancos de dados, VMS etc.) ou foram suspensas (missões de inspecção no mar) por falta de meios e orçamentos.

A COI criou e gere um Protocolo Regional de VMS (SIGMA) em uso por seus Estados-Membros. Moçambique foi convidado a participar, mas ainda não o fez. O sistema SIGMA da COI é baseado num protocolo de troca de dados VMS, autorizado ao mais alto nível pelos países participantes, a fim de trocar seus dados VMS. O servidor Themis instalado nas Maurícias, nas instalações da COI, torna possível combinar as informações transmitidas pelos diferentes países e retransmiti-las numa interface web para os agentes envolvidos na operação das VMS nos vários países abrangidos pelo acordo. O protocolo permite que cada país transmita as seguintes informações para o servidor regional:

- Posição dos navios de pesca nacionais autorizados a pescar fora da ZEE do estado de sua bandeira, quando eles estão efectivamente fora da ZEE e operam dentro da área de cooperação regional, que consiste da soma das ZEEs de todos os países participantes; e
- Posição de navios estrangeiros licenciados ou autorizados a pescar na ZEE dos países colaboradores quando estão presentes.

Através do Protocolo VMS regional, Estados participantes comprometem-se a trocar seus registros de licenças de pesca activas de forma transparente e atempada.

O sistema está alojado e mantido na sede da COI em Ebene, nas Maurícias. O processo de adesão ao sistema SIGMA é suportado pela COI como parte do programa responsável pela implementação do PSRP. No entanto, até à data, o PSRP está latente devido à conclusão do programa Smartfish que o financiava. O programa EEOFISH deve em breve substituí-lo nesta tarefa e permitir o avanço do processo de adesão ao protocolo de troca.

Tendo em conta o valor acrescentado óbvio de ter esta ferramenta regional, SIGMA e o custo muito baixo de participação (na prática, o país só contribui com a transmissão de dados de posição para os navios em causa), o Estudo **recomenda fortemente** iniciar os passos para aderir ao presente protocolo regional.

#### 2.2.3.4 *Comissão das Pescas do Oceano Índico do Sul-Oeste (SWIOFC)*

O SWIOFC é a ORGP de Estados costeiros do SWIO (ou Oceano Índico do Sul-Oeste: ESA-IO), a organização regional responsável pela coordenação da gestão regional das pescas de todos os recursos, excepto aqueles que se enquadram no âmbito das competências da IOTC. Foi criada em 2004<sup>17</sup>, mas vários factores abrandaram o trabalho da SWIOFC, incluindo sua mudança adiada para ser hospedada pelo futuro Centro de Coordenação MSC (MSCC) da SADC em Maputo que era originalmente prevista em 2015, e também seu financiamento pelos Estados costeiros.

Na sua 9ª sessão, realizada em Dezembro de 2018<sup>18</sup>, o relatório do Comité Científico da SWIOFC chamou a atenção da Comissão para as iniciativas já tomadas para desenvolver a capacidade dos cientistas e dirigentes em avaliação de recursos pesqueiros e gestão das pescas, padronizar procedimentos e organizar dados e informações; recomendou que os membros da SWIOFC fizessem um esforço para melhorar os sistemas e procedimentos para a gestão de dados de amostragens nos portos e no mar, a fim de facilitar o controle de qualidade e disponibilidade de dados para análises. Também foi observado na reunião que 40% das populações de peixes geridas foram classificadas como sobreexploradas e uma parte significativa das populações de peixes precisam ser melhor geridas por meio de melhor esforço regional na investigação científica das pescas, gestão de recursos e conformidade com os melhores instrumentos nacionais e internacionais para conservar os recursos pesqueiros para as gerações futuras<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> <http://www.fao.org/fishery/rfb/swiofc/en>

<sup>18</sup> <https://nfdi.info/news/the-ninth-session-of-the-south-west-indian-ocean-fisheries-commission-swiofc/>

<sup>19</sup> <http://africanfarming.net/livestock/aquaculture/swiofc-urged-to-effectively-respond-to-the-fisheries-development>

Moçambique lidera o Grupo Técnico da SWIOFC que coordena o desenvolvimento de Diretrizes sobre Termos e Condições Mínimos para o acesso de pesca estrangeira à região da SWIOFC, que foram aprovadas para adoção por 9 dos 10 membros presentes na reunião de Dezembro e deverão portanto ser adoptadas em 2019. As Diretrizes seriam um marco importante para capacitar os Estados costeiros para se envolver efectivamente com Nações de Pesca em Águas Distantes para garantir a gestão eficaz, coerente e coordenada das populações pesqueiras compartilhadas, reduzir os custos do Monitoramento, Controle e Fiscalização e aumentar equidade na partilha de benefícios.

## 2.3 *As pescas semi-industrial e industrial (PISI) em Moçambique em 2018*

### 2.3.1 *Pesca semi-industrial (PSI)*

Três frotas principais coexistem na **pesca semi-industrial**:

- A frota costeira camaroneira, organizada há bastante tempo e que parece ser a mais cumpridora;
- A frota de pesca a linha, dirigida a espécies demersais, que abastecer os mercados locais e que também parece bem monitorizada; e
- A frota semi-industrial atuneira, composta principalmente de palangreiros estrangeiros. Estes navios têm de cumprir os regulamentos da IOTC e devem ser inspeccionados quando eles descarregam suas capturas, de acordo com os princípios do Acordo da FAO sobre as Medidas do Estado do Porto.

Nas águas interiores, várias centenas de navios são licenciados na pescaria de Kapenta, com alguns navios de apoio.

Tabela 2: Licenças de pesca semi-industrial (fonte: MIMAIP 2018)

Pesca	Plano	Licenças (no. de barcos)		Taxa de atribuição de licenças 2017	Taxa de progresso 2017/2016
	2017	2016	2017	(%)	(%)
Camarão (gelo)	59	30	36	61	20
Camarão (artesanal de convés fechado)	0	3	3	-	0
Peixe de linha	40	30	39	98	30
Peixe (arrasto para pequenos pelágicos)	8	8	5	63	-38
Kapenta	250	248	250	100	1
Operações conexas da kapenta	10	10	8	80	-20
<b>TOTAL</b>	<b>367</b>	<b>329</b>	<b>341</b>	<b>93</b>	<b>4</b>

### 2.3.2 *Pesca industrial (PI)*

A **pesca industrial** inclui:

- Arrastões visando camarão (congeladores e com gelo);
- Barcos atuneiros, nacionais e estrangeiros, principalmente palangreiros; e
- Alguns outros tipos de barcos, direccionados para lagosta e peixe demersal.

Recentemente, foram emitidas licenças de pesca a navios de pavilhão chinês, praticando a pesca de arrasto semi-pelágica, operando a partir de Nacala, o que não aparece nas tabelas estatísticas de 2017.

A actividade da frota industrial camaroneira é muito semelhante à da frota semi-industrial (mesmas empresas, mesmas áreas de pesca). A análise de risco desta pescaria revela um bom nível de conformidade. Para as frotas estrangeiras, o nível de risco é muito mais elevado.

**Tabela 3: Licenças de pesca industrial (fonte: MIMAIP 2018)**

Pesca	Plano		Licenças (no. de barcos)		Taxa de atribuição de licenças 2017	Taxa de progresso 2017/2016
	2017	2016	2017	2016	(%)	(%)
<b>Frota nacional</b>	<b>115</b>	<b>101</b>	<b>94</b>	<b>101</b>	<b>82</b>	<b>-7</b>
Camarão (congelador)	50	50	49	50	98	-2
Gamba	24	25	28	25	117	12
Lagosta (com covos)	2	1	1	1	50	0
Peixe Demersal (emalhe de fundo)	2	2	2	2	100	0
Peixe demersal (linha)	2	2	2	2	100	0
Peixe Pelágico (linha de anzol)	0	1	2	1	-	100
Peixe Pelágico (parelha)	6	0	0	0	0	-
Atum	29	17	8	17	28	-53
Pesca de Investigação	0	3	1	3	-	-67
Operações conexas (camarão de superfície)	0	0	1	0	-	-
<b>Frota estrangeira</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>91</b>	<b>-9</b>
Atum	34	30	28	30	82	-7
Operações conexas	0	4	3	4	-	-25
<b>TOTAL</b>	<b>149</b>	<b>135</b>	<b>125</b>	<b>135</b>	<b>84</b>	<b>-7</b>

As quantidades controladas referentes a 2016 e 2017 constam da tabela a seguir.

**Tabela 4: Produção da pesca semi-industrial e industrial (toneladas) em Moçambique (Fonte: MIMAIP 2018)**

Descrição	Plano		2017	TR (%)	TC (%)
	2016	2017			
Lagosta	172	268	237	88	37
Carangueijo	221	196	195	100	-12
Gamba	2 043	1 578	1 934	123	-5
Peixe	2 247	3 750	2 224	59	-1
Camarão	2 829	3 435	4 277	125	51
Lagostim	184	245	143	58	-22
Cefalópodes	229	360	357	99	56
Kapenta	11 922	15 500	6 969	45	-42
Capturas acessórias	2 932	2 133	2 994	140	2
Atum (frota nacional)	448	900	1 099	122	145
Atum (frota estrangeira)	2 613	5 100	3 478	68	33
<b>TOTAL</b>	<b>25 840</b>	<b>33 465</b>	<b>23 907</b>	<b>71</b>	<b>-7</b>

## 2.4 Avaliação de terreno da implementação da política MCS

### 2.4.1 Metodologia de Avaliação de Risco

Como já estava previsto no Plano de Gestão MCS 2007-2016 de Moçambique (Ministério das Pescas, Novembro de 2006, 47 páginas), análises de risco ajudam muito no planeamento e são fundamentais para alcançar uma melhor utilização e desenvolvimento de recursos humanos (RH), operações e recursos financeiros. A análise de risco é agora usada rotineiramente para analisar os níveis de conformidade, os meios e necessidades de fiscalização e para classificar e priorizar investimentos e operações de MCS.

Análises de risco detalhadas foram feitas para os Estudos de Caso (Províncias de Maputo, Sofala e Tete) com base em 8 oitocentos factores de risco que incluem componentes MCS (recolha de dados, quadro jurídico, medidas de fiscalização) e os recursos disponíveis (pessoal, operacional, suporte de operadores) e que se combinam para fornecer um Nível de Risco Global (NRG). Além disso, a frequência de ocorrência de não-conformidade com base em 4 critérios de risco fornecem um Nível de Frequência Global (NFG). O número de critérios de risco e componentes escolhidos pelo perito, assim como os critérios de risco retidos (geralmente 3 ou 4) pode variar por pescaria e nível geográfico (província, distrito, FMP) sob avaliação. As tabelas de pontuação detalhadas constam do Anexo 6 – Matrizes de avaliação de risco.

Análises de risco MCS têm grandes benefícios operacionais e são raramente resumidas além de perímetros e pescarias específicas. No entanto, as três categorias de NRG e NFG podem ser combinadas para fornecer uma ilustração simples sobre prioridades tipo semáforo, conforme ilustrado na Tabela 5. Em essência, um risco elevado de incumprimento pode resultar num sinal cor de laranja (pontuação média combinada) se ocorre raramente. Inversamente, um NRG médio é susceptível de ser agravado para o risco global alto se ocorre com frequência.

Tabela 5: Níveis de risco global MCS

	Nível de Risco Global (NRG)	De 8 a 15	De 16 a 23	24 e mais
Nível de Frequência Global (NFG)	Nível de risco / Frequência	Fraco	Médio	Alto
De 4 a 5	Raro			
De 6 a 8	Médio			
9 e mais	Frequente			

Avaliações de risco são intrinsecamente exercícios qualitativos, e portanto, quando resumos são fornecidos, é prática comum qualificar os níveis de risco global usando o pior resultado das partes, em vez de tentar encontrar uma pontuação “média” global. Isso é ilustrado nas tabelas de análise de risco específicas apresentadas mais a frente no relatório.

#### 2.4.2 Implementação da política MCS de Moçambique

A política MCS de Moçambique de 2008<sup>20</sup> analisou as principais ameaças MCS e responsabilidades de cada administração no sistema MCS.

Este documento reconhece que existe uma ameaça potencial devido à fraqueza do sistema MCS das pescas, com meios de fiscalização insuficientes em qualidade e quantidade. As principais ameaças identificadas nesta altura pelo Ministério das Pescas eram as seguintes:

- Pesca sem licença, praticada principalmente por frotas estrangeiras distantes, em águas sob a jurisdição de Moçambique (ZEE);
- Operações de pesca em áreas proibidas;
- Recolha inadequada de dados sobre capturas e desembarques de navios de pesca industrial e semi-industrial;
- Medidas de monitoramento e controlo insuficientes nos sub-setores da pesca de pequena escala e recreativa;
- Meios suficientes para a fiscalização das pescas.

As ameaças observadas em 2008 continuam as mesmas, com ameaças adicionadas, tais como as actividades de pesca INN em Cabora Bassa e a ampla pesca INN por parte da PPE (ver o relatório final do Estudo 2).

<sup>20</sup> Resolução N°26/2008, Política MCS.

Para alcançar uma gestão responsável e sustentável das pescas, que é benéfica para todas as partes interessadas, será importante definir objectivos e responsabilidades em termos de MCS, que vão além do âmbito do Ministério encarregue das pescas.

Por exemplo, responsabilidades de monitoramento são amplamente compartilhadas entre diferentes instituições, mas também a cada nível, nacional, provincial ou local (distrito). A conservação de registros de navios é gerida pela Administração Marítima, a nível nacional para os navios industriais, a nível provincial para navios semi-industriais e a nível distrital para a pesca artesanal. A mesma divisão encontra-se em outros sectores, tal como o licenciamento, que é gerido a nível nacional pela ADNAP para a pesca industrial e é delegado às províncias e distritos para embarcações menores, sem que haja canais de comunicação abertos / normalizados entre eles.

O presente estudo também destacou muitos pontos fortes, que sem dúvida serão muito úteis para o trabalho adicional no sentido de melhorar a capacidade MCS do país. Entre os pontos mais notáveis pode ser citado:

- Uma forte determinação por parte da DNOP e, mais geralmente, do Ministério encarregue das pescas.

Todos os interlocutores do MIMAIP que foram encontrados mostraram um grande interesse em questões de MCS. Adicionalmente, todas as partes interessadas encontradas indicaram que sentem uma forte vontade por parte do Ministério em avançar rapidamente nas questões de MCS. Esta declaração foi às vezes ligada à preocupação sobre a capacidade das autoridades em trabalharem juntas, mas também confirma o compromisso das mesmas em lutarem contra a pesca ilegal e promoverem práticas sustentáveis. Em particular, os armadores estão muito preocupados com o novo REPMAR e o eventual desaparecimento da CAP.

- Uma administração central em plena reestruturação, lúcida e que está pronta para se reformar para atingir os seus objectivos.

O Ministério responsável pelas pescas já passou por muitas reformas nos últimos anos. Em muitas áreas, foi observado que o movimento não foi concluído e que vários projetos de reorganização ainda estavam a ser estudados, alguns envolvendo outras administrações. Sem ir até a absorção de sectores inteiros de outros Ministérios, será certamente necessário procurar sinergias com as outras administrações susceptíveis de ser envolvidas no mar ou nas actividades de MCS. Esses projetos mostram que a administração como um todo está pronta para assumir novas reformas para alcançar seus objectivos.

É importante mencionar o trabalho realizado pelo DEPI no âmbito do Projecto SWIOFish1, para construir uma rede de bases de dados relacionadas com as pescas, que permita digitalizar registros existentes tais como registos de navios ou licenças e criar novos. Esta iniciativa irá fornecer a todo o sistema MCS ferramentas modernas capazes de melhor caracterizar as actividades de pesca. A interligação dessas bases de dados, juntamente com o uso generalizado de instrumentos móveis tais como tablets, vai aumentar a capacidade investigativa dos inspectores de pesca, facilitar o relato e a transmissão de procedimentos. Isto irá melhorar a transparência dos procedimentos.

- Uma parte significativa dos inspectores que trabalham no campo são bastante sénior.

O que poderia ser considerado um ponto de fraqueza também pode ser visto como oportunidades, sendo necessário recrutar pessoal para atingir os objectivos de monitoramento e controle da administração, tanto a nível nacional como provincial. Isso oferecerá oportunidades de criar cursos de formação inicial ajustados, adaptados para novos inspectores, que possam servir como veículos para a transmissão de boas práticas. Investimentos em treinamento sempre são rentáveis.

A política MCS a nível provincial é a mesma a nível nacional e aplica-se essencialmente às pescarias de atum e espécies relacionadas. Em ambos os níveis, políticas têm os mesmos objectivos: uma melhor fiscalização da PISI, um melhor rastreamento das frotas PI longícuas, o desenvolvimento de meios MCS sustentáveis, a melhoria da transparência na gestão das pescas e a luta contra a pesca INN. Existem diferenças específicas às pescarias na implementação da política: pescarias diferentes, contextos diferentes locais e motivação / procedimentos / habilidades dos inspectores.

### 2.4.3 Implementação da legislação MCS das pescas

Uma revisão e análise do quadro jurídico actual e das necessidades é apresentada no Estudo 3, juntamente com propostas de actualizações e complementos. Esta secção apresenta um diagnóstico detalhado do conhecimento e aplicação da lei e regulamentos observados em 2018 durante as visitas de terreno.

Em geral, os consultores acharam que os actuais regulamentos de pesca são:

- Procedimentos administrativos e legais não suficientemente claros ou detalhados.

Por exemplo, foi impossível saber precisamente o procedimento seguido por inspectores durante as inspecções e em caso de detecção de violação. Parece que a maioria das infracções é tratada administrativamente, directamente pelo inspector de pesca, sem qualquer controle da autoridade administrativa ou possibilidade

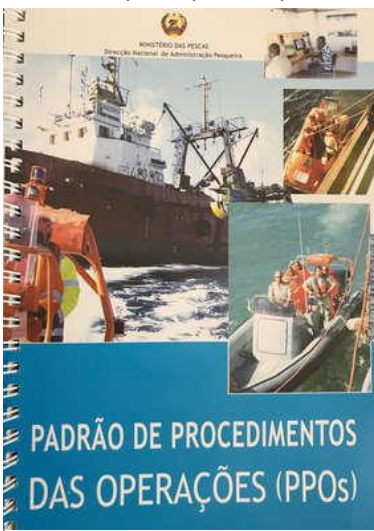


Figura 2: Capa do Manual "Padrão de Procedimentos das Operações" - PPO

para o infractor apresentar uma defesa contraditória. O montante das multas e as decisões de confiscar navios, artes de pesca e produtos da pesca também são tomadas directamente pelo inspector das pescas. Muitos dos pescadores e armadores que foram encontrados acreditam que a legislação dá livre curso à arbitrariedade, favorecendo os mecanismos usuais para o surgimento de corrupção comum. Existe de facto um manual de procedimentos (Padrão de Procedimentos das Operações – PPOs), mas este documento, já antigo, só é útil para a organização e preparação de missões de inspecção (mar / ar). É um trabalho de extensão sobre técnicas de inspecção, não o procedimento administrativo ou jurídico a ser seguido para a elaboração e o processamento de relatórios de inspecção e infração.

Esta constatação é válida para a PPE e na maioria dos casos para a PISI: não existe nenhum relatório de inspecção / infração. Alguns armadores não jogam o jogo da arbitrariedade e decidem ir ao tribunal para se defender.

- Não suficiente dominados pelos agentes responsáveis pela execução.

Quer seja com os inspectores das pescas das direcções provinciais do Ministério, os oficiais do distrito ou os membros dos CCPs, foram detectadas muitas lacunas no seu conhecimento da legislação. Os agentes estão cientes disso e, longe de procurar os escondê, quase todos reclamam um grande esforço em termos de formação inicial e contínua.

- Não suficientemente bem conhecidos pelos pescadores.

Esta indicação é especialmente válida para os pescadores artesanais que supostamente devem conhecer os regulamentos, e, portanto, os aplicar. Também é válida para a PISI: se os pescadores de camarão e kapenta conhecem bem os regulamentos, parece mais complicado para a pesca a linha.

Para citar apenas um exemplo, o Regulamento da Pesca Marítima (REPMAR)<sup>21</sup> exige que as artes de pesca mortas sejam sinalizadas, mas também marcadas de forma a identificar o titular da licença ou o proprietário do equipamento. No entanto, durante a primeira missão, não foram vistas quaisquer artes de pesca que satisfaçam esta obrigação. Se os oficiais da pesca fizessem cumprir rigorosamente o regulamento, todos aqueles equipamentos deveriam ter sido confiscados ou destruídos.

<sup>21</sup> REPMAR : Decreto n.43/2003 de Dezembro de 2003, cláusulas 72 e 73.



Figura 3: Exemplo de panfleto distribuído pela ADNAP

- Não suficientemente compartilhados ou disseminados.

A maioria dos interlocutores, quer trabalhem para o governo provincial ou local, quer trabalhem na indústria da pesca, lamentam que os pontos importantes dos regulamentos sejam tão mal divulgados. Existem alguns cartazes e panfletos publicados pela ADNAP para destacar as principais proibições, tais como para espécies protegidas e artes de pesca proibidas mas parecem insuficientes. Há uma necessidade real de divulgação oficial das regras aplicáveis, tais como o preço das licenças, procedimentos mandatórios, etc. Maior ênfase é dada ao que pescadores não devem fazer e às proibições, mas não às boas práticas ou obrigações de cada um dos actores. Isto, sem dúvida, ajudaria os membros dos CCPs, que muitas vezes indicaram que agem contra os pescadores, quando deveriam ser considerados como agindo para o benefício dos mesmos.

Para a PISI, a pesca IUU doméstica tem um grande impacto e a indústria pede mais pedagogia; de facto, parece absolutamente necessário lembrar constantemente os princípios gerais de pesca, melhores práticas e tópicos chave tais como restrições sobre artes de pesca e períodos de defeso. Na PSI, a legislação parece ser pouco melhor dominada do que na PPE (ver o estudo 2) e a administração (provincial ou distrital) é presentemente incapaz de ajudar os pescadores.

- Falta de documentos de monitoria / avaliação do esforço de controle

Estes dados são muito fragmentários e irregulares. Não temos nenhum elemento sobre os métodos e estratégia para a aplicação das regras de controle. A avaliação dos resultados obtidos também é deficiente: tipologia da infração observada, número de relatórios de violação, violação punida de forma eficaz etc. (ver também a secção 2.4.4.5). Em particular, existem muitas disparidades dependendo das áreas consideradas, o que sugere uma cobertura geográfica altamente heterogênea do esforço administrativo para controle das actividades de pesca. Isto levanta questões sobre os meios implementados e sua distribuição ao longo da cadeia administrativa, particularmente a nível provincial e distrital.

#### 2.4.4 Avaliação das componentes de VMS

O Estudo destacou alguns pontos-chaves sensíveis em termos de monitoramento e controle.

##### 2.4.4.1 Registo de navios

Existem de facto vários registos, realizados a diferentes níveis (nacional para a PI, provincial para a PSI e distrital para a PPE) que não são informatizados. Não há nenhuma base de dados que permita que os diferentes actores envolvidos no sistema MCS consultem o registo e verifiquem ou identifiquem os autores ou patrocinadores de infrações.

Não há nenhum procedimento ou Memorando de Entendimento (MoE) entre a Administração Marítima e o ministério responsável pelas pescas permitir a avaliação conjunta dos pedidos de registo de navios, o que poderia evitar o registo sob a bandeira moçambicana de navios conhecidos por realizarem actividades INN.

#### 2.4.4.2 *Registo de licenças*

As licenças são emitidas a diferentes níveis, dependendo da categoria de navio (pesca de pequena escala, pesca semi-industrial ou industrial) e diferentes níveis (nacional, provincial, distrital). Novamente, cada entidade retém uma cópia das licenças atribuídas num registo de papel, não-digital. Portanto, há muito pouca capacidade para controles cruzados entre os diferentes actores para preparar uma inspecção (focalização) ou verificar a autenticidade de uma licença. Sem uma base de dados compilando todas essas informações, também é difícil controlar que o número de licenças atribuídas é consistente com o plano de gestão desta pescaria. É actualmente impossível compilar listas de licenças dos navios semi-industriais, que são emitidas pelas províncias, num único registo. Como planos nacionais de gestão das pescas não são transpostos nos planos provinciais, não é possível verificar se o processo de licenciamento provincial está em conformidade com os objectivos dos planos de gestão. A implementação de uma base de dados nacional de licenças de pesca vai ajudar a corrigir esta situação. Por um lado, as províncias serão capazes de emitir licenças de forma transparente e, por outro lado, a ADNAP será capaz de verificar que os objectivos de gestão dos planos sejam respeitados.

#### 2.4.4.3 *Recolha de dados sobre capturas e desembarques*

Da mesma forma, diferentes actores são responsáveis, a diferentes níveis, para a recolha de dados sobre capturas e descargas, que são extraídos de registos de pesca, e todos os outros dados úteis para o monitoramento. Na ausência de uma base de dados abrangente e integrada, acessível a todos as partes envolvidas no sistema MCS, é totalmente impossível compilar e analisar os dados de uma viagem de um navio dentro de prazos operacionais adequados. Portanto, é quase impossível para os inspectores subirem para fazer uma inspecção a bordo de um navio no mar quando eles descobrem uma possível anomalia.

#### 2.4.4.4 *Recolha de dados sobre exportações e importações e comércio doméstico*

Uma importante fonte de informações e oportunidades para verificar a conformidade de MCS para produtos da pesca desembarcados por navios da PISI provem do monitoramento de actividades de processamento e comércio e da necessidade de cumprir normas de segurança alimentar. Para exportação para os Estados membros da UE, barcos e estabelecimentos de processamento devem ser registados, e seus detalhes são publicamente acessíveis a partir do banco de dados online de Traces<sup>22</sup>. O mesmo aplica-se aos navios e estabelecimentos que exportam para China (RPC). Barcos e estabelecimentos que constam de listas aprovadas tem que ser regularmente inspecionados pela autoridade competente em termos de segurança alimentar (INIP); portanto, uma conexão entre serviços de inspecção (DNOP) e entre bancos de dados (ADNAP e DNOP), que parece não ser funcional hoje em dia, seria urgentemente necessária. Adicionalmente, é agora obrigatório para os produtos exportados para a Europa e para os Estados Unidos apresentarem certificados de captura (responsabilidade MCS), juntamente com certificados sanitários (responsabilidade do INIP) a fim de cumprir com as obrigações na luta contra as actividades INN. Os custos potenciais do sistema MCS que falha para produtos exportados serão examinados no Estudo 3.

#### 2.4.4.5 *~~Centro de Monitoramento das Pescas~~ Centro de Monitoria e Vigilância (CMPCMV/FMCCMV)*

O Ministério das Pescas emitiu um decreto em 2012<sup>23</sup> que estabelece um centro de monitoramento e de fiscalização, responsável pelo monitoramento das actividades dos navios de pesca usando um sistema de rastreamento satélite (VMS). Este serviço foi confiado à ADNAP, cujos operadores foram treinados pelo fabricante quando o equipamento foi entregue. A ADNAP é que mantém os privilégios de administração do serviço, que lhe permite criar um novo navio na base de dados e salvar os dados da licença.

<sup>22</sup> [https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non\\_eu\\_listsPerCountry\\_en.htm#](https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non_eu_listsPerCountry_en.htm#)

<sup>23</sup> Diploma Ministerial no. 286/2012 de 31 de Outubro.

No entanto, outro serviço é que parece ser responsável pela operação real do sistema. A **FMCCMV** instalada na DNOP do mesmo Ministério é responsável pelo monitoramento dos navios que utilizam o VMS. Por isso, ela usa o mesmo software (THEMIS) baseado num serviço baseado na web, mas sem privilégios de administrador. Os operadores da DNOP nunca receberam treinamento sobre o uso do software, e mais amplamente, não conhecem os princípios de utilização do VMS. Isso indica que este serviço explora muito pouco os recursos do sistema. Encomendou-se uma formação a CLS, uma empresa privada que fornece o sistema, mas ainda não tomou lugar devido a dificuldades ligadas ao processo de aquisição (na ausência de um contrato de formação assinado em devida forma e devido ao atraso sistemático de pagamento dos serviços subscritos pelas autoridades moçambicanas, a CLS recusa-se a iniciar o treinamento).

Observação: a ADNAP sendo responsável pela parte monitoramento e controle, e, portanto, pela atribuição das licenças de pesca, fazia sentido que as autoridades moçambicanas lhe desse a responsabilidade de gerir as informação relativa aos dispositivos VMS dos navios. Mas isso tem criado problemas em relação ao uso operacional de VMS. Parece necessário treinar os oficiais ADNAP para completar o registo de navios no THEMIS (incluindo os termos de licença) e treinar os oficiais da DNOP em todas as tarefas de fiscalização do sistema, dando-lhes também privilégios de administrador.

Finalmente, do ponto de vista regulamentar, importa sublinhar que o decreto de 2012, que institui o **FMCCMV** só se refere à ADNAP. O valor jurídico de um relatório de infracção emitido pelo **FMCCMV** da DNOP pode ser questionado, mesmo que a Lei das Pescas indique que os elementos VMS são suficientes para estabelecer a evidência de uma violação.

- A ADNAP e a DNOP são duas direcções do mesmo ministério. Apesar da recente reorganização do mesmo, a divisão de funções e os mecanismos de circulação interna de informação é ainda pouco clara (parece que as duas Direcções se recusam em concordarem sobre seus respectivos mandatos). Por exemplo, quando interrogados, é patente que os agentes **FMCCMV** da DNOP têm pouco acesso a informações sobre licenças e condições associadas às licenças para os navios de pesca estrangeiros. Este é o caso para a maioria dos navios chineses que operam a partir de Nacala. Portanto, os agentes são capazes de os seguir com o VMS, mas, como não sabem as condições das licenças que os navios têm que respeitar, eles são incapazes de dizer se eles cumprem ou não. Esta compartimentalização cria o risco de concorrência administrativa estéril entre estas duas instituições na ausência de uma clara divisão de suas respectivas funções e de uma organização coordenada para garantir uma administração eficaz do **FMCCMV**.
- Durante o estudo, não foi possível consultar um registo digital de inspecções. Parece que tais registos de papel são mantidos em cada uma das províncias visitadas, mas sua estrutura faz com que a sua exploração seja muito complicada e que seja impossível os consultar para realizar controlos cruzados. O mesmo é válido no que diz respeito ao registo de infracções. Enquanto a Lei das Pescas<sup>24</sup> prevê sanções agravadas para ofensas repetidas, não há nenhum registo. Este registo iria detectar delinquentes habituais e, portanto, tomar medidas eficazes contra os mesmos.

## 2.5 Resultados relativos às áreas de estudo visitadas

**ATENÇÃO:** Os resultados apresentados a seguir provêm apenas das duas missões ao terreno. Podem ser parciais. Por exemplo, documentos-chave pedidos pelo Consultor ainda não foram comunicados (nomeadamente o protocolo de acordo de pesca com terceiros, dados actualizados sobre licenças de pesca, registo de navios etc.) e podem fazer falta para a compreensão da situação geral.

### 2.5.1 Maputo (Província de Maputo): administração nacional e nível provincial

#### 2.5.1.1 Situação geográfica

Maputo é a capital política e administrativa de Moçambique, localizada no Sul do país e na costa delimitada pelo Oceano Índico. A cidade tem um grande porto comercial, permitindo a Moçambique exportar seus

<sup>24</sup> Lei no. 22/2013 de 1 de Novembro de 2013.

recursos primários. O porto está localizado na Baía de Maputo, que tem uma importante produtividade biológica. Recursos marinhos d(peixes, moluscos e crustáceos) são abundantes nesta área. Ervas marinhas e mangais são muito importantes nos ecossistemas costeiras da Baía (Souto, 2014).



Figura 4: Situação geográfica de Maputo

#### 2.5.1.2 Situação sócio-económica

Com uma população de aproximadamente 1,1 milhão de habitantes, Maputo é a primeira cidade de Moçambique. Sua proximidade geográfica com a África do Sul, Zimbábwe e Botswana permite desenvolver a economia da província.

#### 2.5.1.3 Atividades de pesca

	<b>Província</b>	<b>Maputo</b>
	<b>Porto</b>	Maputo
	<b>Pescarias</b>	Camarão / Peixe
	<b>Tipos de barcos</b>	Semi-industrial / linha com isca
	<b>Tipos de artes</b>	Arrasto / Linha

O Porto de Maputo organiza as actividades piscatórias da província e tem uma posição estratégica no sector das pescas. A actividade principal de pesca é semi-industrial, direccionada para camarão na Baía de Maputo e no estuário do rio Limpopo (Oceanic Développement & Megapesca Lda, 2014). Vários arrastões industriais também operam a partir de Maputo, onde se encontra a sua base portuária. Pescam no Banco de Sofala. Os recursos são sobre-explorados, de acordo com a análise dos indicadores da pesca (captura de espécies de tamanho não regulamentares e antes de sua maturidade sexual). Algumas medidas de gestão são implementadas, tais como veda sazonal, malhagem mínima, quotas de pesca e preservação de espécies ameaçadas de extinção, para garantir uma exploração sustentável dos recursos.

#### 2.5.1.4 Primeiros resultados

Maputo é a capital do país, a sede da administração central e a capital da província. Alguns dos interlocutores encontrados eram, portanto, responsáveis pela execução da política MCS a nível nacional, enquanto outros eram de nível provincial.

A nível nacional, foi observado que Moçambique tem poucos meios para o monitoramento das águas sob a sua jurisdição, especialmente para a vigilância dos navios que operam além das águas territoriais:

1. O sistema VMS, gerido pela ADNAP e operado pela DNOP não é usado optimamente. Operadores carecem de conhecimentos sobre os princípios básicos de VMS e o uso de seu software. Eles não são capazes de definir alertas que tornariam a observação do sistema mais ergonómico e eficiente. O facto de que as responsabilidades de administrar o sistema e seu uso são compartilhadas cria uma situação muito confusa. Finalmente, sendo uma ferramenta de colaboração<sup>25</sup>, é absolutamente necessário ter outros sensores para garantir um controlo eficaz. Isto não é o caso.
2. Moçambique tem três cadeias separadas de estações terrestres de AIS. A guarda costeira opera duas cadeias de estações, localizadas em Ponta de Ouro, Vilanculos e Palma, assim como em Závora (Inhambane) e Ilha de Moçambique. Essas duas redes não estão interligadas. A Marinha opera três outras estações AIS em Maputo, Beira e Pemba, que são interligadas mas independentes dos outros dois canais. Dois destes três canais AIS são conectados ao sistema Mar-Visão que recolhe dados de cada estação terrestre conectada e em troca, concede acesso aos fluxos de Sat-AIS. Não foi possível ver como o sistema funciona, durante a visita ao MRCC de Moçambique em Maputo. Algumas estações que não são instaladas junto da guarda costeira padecem de falta de manutenção. No dia da visita dos especialistas, a estação de Ponta do Ouro estava fora de serviço devido a problemas de fornecimento de energia, e a de Vilanculos estava inoperacional por causa da rede. Os fluxos de AIS recolhidos por cada canal de estação não são agregados e não estão disponíveis para outros serviços ou administrações. Não há, portanto, possibilidade de conectar os fluxos AIS ao sistema THEMIS do **FMC/CMV**, o que tornaria possível o cruzamento das posições VMS recebidas e os sinais de AIS (até fluxos Sat-AIS que poderiam ser comprados).
3. Já não há também nenhuma embarcação de alto mar capaz de patrulhar além das águas territoriais, em todas as águas sob a jurisdição de Moçambique.



Figura 5: FPV Antillas Reefer

Desde 2011, o país tem o barco **Antillas Reefer**, um patrulhador de 53 metros, adquirido após sua apreensão por causa de pesca ilegal e transformada para servir de navio de patrulha da pesca. Após a sua transformação, a gestão do navio foi confiada a uma empresa privada. O contrato mencionava que o navio devia ser capaz de fazer 75 dias de patrulha em cada período de 6 meses, para um montante total (em 2012) de 1,9 milhão de US\$, o que corresponde a um custo diário de operação superior a 25.000 US\$. Os contratos subsequentes foram financiados pela ajuda do Governo Norueguês, que cessou em 2015. Desde então, o navio foi confiado à Marinha de Moçambique, que tenta mantê-lo, mas não

tem o orçamento para pô-lo a navegar.

<sup>25</sup> Isso quer dizer que ele é instalado somente em móveis que cooperam com o FMC. Não se pode controlar com o VMS navios não licenciados ou INN.

De acordo com oficiais da Marinha, o navio precisa de uma manutenção maior, que deve ser feita num estaleiro na África do Sul, particularmente para a renovação dos seus motores (estimativa do respectivo custo não disponível). Esta acção não é orçamentada nem planejada neste momento. O uso regular de um patrulhador de alto mar é particularmente necessário na fiscalização das pescas e a luta contra a pesca ilegal, especialmente para o monitoramento da frota atuneira. É patente<sup>26</sup> que a pesca industrial de atum é geralmente mais sujeita a não estar em conformidade com as normas, visto que os países costeiros tem uma capacidade limitada para fiscalizar os pescadores, monitorar as capturas e inspecionar os navios no mar.



Figura 6: O FPV francês "OSIRIS"

Infelizmente, as observações feitas durante as missões de campo mostram que, desde a retirada da Noruega do dispositivo, Moçambique tem sido em nenhuma maneira capaz de manter este navio e ainda menos pô-lo a navegar regularmente. Esta incapacidade pode ser explicada por um lado, pela crise econômica que atingiu o país, impedindo a alocação dos orçamentos necessários para estas missões. No entanto, é muito provável que a falta de manutenção também é devida à falta de capacidade técnica e know-how por parte da Marinha. Com efeito, a mesma não tem navios capazes de operar no alto mar.

Devido à indisponibilidade do Antillas Reefer, contactos foram feitos com as autoridades francesas da Ilha da Reunião no sentido de fretar o **patrulhador de fiscalização das pescas OSIRIS, um navio de 53 metros**. Este barco operava previamente ilegalmente, foi apreendido e convertido num navio de patrulha e é hoje em dia usada pela França para a fiscalização da pesca nas águas sob a jurisdição dos Territórios Austrais e Antárticos Franceses. É usado também regularmente para missões conjuntas no âmbito do Plano Regional de Fiscalização das Pescas (PRSP) da COI. O fretamento regular deste navio seria uma alternativa interessante para Moçambique.

- Em primeiro lugar, é um navio cuja tripulação é treinada em missões de inspecção e tem trabalhado há mais de dez anos no Oceano Índico;
- O barco e a sua tripulação cooperam normalmente com os países do Sudoeste do Oceano Índico. Tem sido envolvida há muitos anos no PRSP/COI;
- A gestão do navio, com base numa parceria público-privado com os proprietários franceses do navio para a pesca de merluza-negra, é feita com base numa taxa diária de fretamento muito competitiva. Até à data a taxa proposta é de EUR 8.500 / dia;
- Finalmente, o fretamento do navio libertaria Moçambique da necessidade de financiar a manutenção do navio Antillas Reefer.

O OSIRIS, que se tornou 50 anos este ano, foi removido do serviço pelas autoridades francesas (em Outubro de 2018). Ele é substituído por um navio mais moderno de 55 metros, construído em 2002, o "Ile de La Réunion" que será da mesma forma disponível para ser fretado a países que o desejarem, para um custo diário próximo do do Osiris.



Figura 7: O FPV malgaxe "ATSANTSA"

Outros navios de fiscalização das pescas estão disponíveis para aluguer na região, tais como o **navio de patrulha ATSANTSA**, que pertence às autoridades de Madagascar. Este navio de 35 metros, construído em 2007 deve ser fretado por cerca de US \$ 8.500/dia. Tem as mesmas vantagens que o Osiris (tripulação treinada, acostumada com missões regionais, sem

<sup>26</sup> Relatório do Programa IOC SmartFish (SF/2012/14) sobre a capacidade MCS na Região ESA-IO, 2012.

manutenção para ser feita por Moçambique).

Finalmente, a Marinha de Moçambique adquiriu recentemente **interceptadores (barcos de patrulha de tamanho médio)**. De acordo com os oficiais entrevistados durante o estudo, as tripulações destes barcos estariam a ser formados. Estes oficiais, alegando requisitos de confidencialidade, não quiseram detalhar seu uso futuro. Caberá à Marinha e à Defesa indicarem se seus barcos de patrulha serão capazes de participar no esforço de controle das pescarias e em que condições. Consequentemente, este potencial não será discutido em mais detalhes neste relatório.



**Figura 8: Interceptores moçambicanos HSI 32**

4. Finalmente, os especialistas são da opinião de que **a política MCS do país foi bem definida**. Ela conta com a cooperação de muitos actores, dependendo de diferentes ministérios (Ministério encarregue das Pescas, Ministérios encarregues do Interior, dos Transportes, da Defesa etc.) Se bem que a política pareça bastante bem definida a nível central, ficou claro que a sua implementação é mais problemática.

- A cooperação entre as administrações não é fácil, especialmente em tempos de crise económica, onde todo mundo se concentra nas suas tarefas prioritárias. A fiscalização das actividades de pesca e, mais geralmente, todas as actividades da MCS são pela sua natureza missões transversais que muitas vezes são sacrificadas em benefício das missões naturais de cada administração;
- Não parece existir qualquer autoridade interministerial, tanto a nível nacional como provincial, capaz de coordenar a acção dos diferentes serviços em termos de pesca e, mais geralmente, em termos de acção do Estado no mar. A Marinha, por exemplo, indicou que tem os meios necessários para missões de MCS. No entanto, na ausência de pedido formal e de planeamento efectivo, é impossível pedir o orçamento necessário para estas missões. Com efeito, não foi possível obter evidência da existência destas embarcações de patrulha para MCS. Durante as missões, sempre que os peritos pediram uma lista precisa de barcos disponíveis e suas características, esta informação não pôde ser entregue por causa de confidencialidade (mesma observação para a Polícia Costeira em Maputo).

Este é o caso, por exemplo, dos interceptores, encomendados dentro do quadro ou a margem do contrato EMATUM, que poderiam ser usados para fiscalização das pescas. Estes navios eram visíveis perto do porto de pesca de Maputo durante a primeira visita da missão de consultoria (parece que eles não foram realmente concebidos para a fiscalização das pescas; seu consumo de combustível deveria confirmar essa hipótese). Alguns deles foram movidos desde esta data. Apenas dois ainda permaneciam aquando da segunda visita, três semanas depois, o que indica que sua situação está a mudar. O representante da Marinha disse-nos que a formação das tripulações está em curso e que os navios poderiam em breve ser afectados em diferentes portos de Moçambique após a sua entrada em serviço oficial.

- O reforço das capacidades de fiscalização no mar exige melhor coordenação das administrações aí presentes. A Marinha de Moçambique informou que participou recentemente de uma visita oficial à Ilha da Reunião (França) onde foram apresentados o regime de Acção do Estado no Mar e o conceito de Prefeito Marítimo. Este facto poderia levar a uma melhor integração das ações das diferentes administrações agindo no mar.

5. Os inspectores dos Departamentos das DPMAIPs encarregues da fiscalização das pescas são funcionários públicos que **nem sempre são treinados para a profissão específica de inspector**.

- A grande maioria destes agentes queixa-se da **falta de oportunidades para o desenvolvimento da sua carreira**. Muitas vezes foi levantada a questão da constituição de um corpo de inspectores da pesca durante as entrevistas tidas com esses agentes. Eles gostariam de ser identificados para as funções que ocupam, tal como oficiais de polícia ou outros inspectores, nomeadamente funcionários aduaneiros. Esta identidade deve vir em primeiro lugar através da criação de um novo estatuto, com uma hierarquia interna e oportunidades de avanço funcional. A atribuição de um uniforme específico para os inspectores e a criação de um logotipo reforçaria esta identidade comum e poderia facilitar seu relacionamento para com o público. Uma descrição detalhada consta da Secção 4.3.4.
- Alguns inspectores foram treinados na Escola de Pesca, mas **muitos deles iniciaram sua carreira no final da sua formação geral, sem qualquer formação inicial nas pescas**. É necessário organizar melhor a formação de pessoal, na altura da sua contratação e durante sua carreira, com módulos complementares específicos para a província onde eles são afectados ou para a posição hierárquica que ocupam.
- Os serviços de inspecção das direcções provinciais que visitámos operam numa **estrutura vertical**, onde um/a chefe de departamento lidera toda a equipe, sem quaisquer relés de autoridade real, se bem que em alguns casos, este líder esteja assistido por um adjunto. Uma vez que não existe uma hierarquia real e claramente funcional, todos os agentes são mais ou menos no mesmo nível, o que dificulta a gestão em alguns casos.

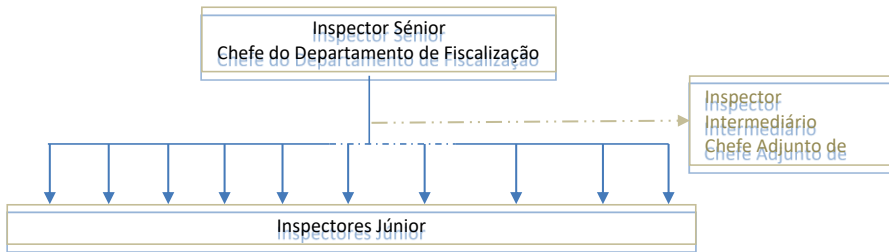


Figura 9: Esquema funcional do Departamento de Inspeção das Pescas da DPMAIP

- Os serviços de fiscalização das pescas das DPMAIPs que visitámos parecem ser **insuficientes em termos de pessoal**, com a excepção da província de Maputo.

Exemplos: O serviço da Província de Sofala (na Beira) tem apenas 9 agentes, o que parece insuficiente para actuar em 330 km de costa, fazer inspecções no porto da Beira (incluindo inspecções no âmbito das medidas do Estado de Porto para embarcações estrangeiras) e interagir com os numerosos CCPs muitos na província<sup>27</sup>. Em Tete, a situação é ainda mais crítica: o serviço tem apenas 7 agentes, incluindo o chefe do departamento. Eles devem abranger tanto as águas do rio Zambeze, em toda a província e as águas do Lago de Cabora Bassa cujo litoral é muito maior do que a província de Sofala. Esta falta de pessoal é agravada pelo facto de que quase todos os inspectores são novos nas suas funções e alguns deles nunca foram afectos a missões de inspecção da pesca anteriormente.

- Estes serviços de fiscalização das DPMAIPs são também **muito mal equipados**, dadas as missões têm que realizar e a extensão da sua área de responsabilidade.

#### 6. A análise de risco para a Província de Maputo destaca diferenças entre as frotas.

A pesca industrial é praticada principalmente por empresas que têm sido estabelecidas na província há muito tempo e têm um forte interesse em proteger os recursos. Portanto, pode-se considerar que o risco é geralmente baixo para eles. No entanto, a ausência ou a ineficácia dos controles (patrulhas e inspecções no mar) sugere que o risco de actividades IUU por navios estrangeiros vindos do alto mar é real e não insignificante. NO

<sup>27</sup> Se parece que esta observação diz respeito apenas à PPE, isto na verdade não é o caso. Com efeito, os mesmos agentes é que têm de lidar com a PISI e a PPE. Se a pressão for muito alta devido a uma grande actividade da PPE, a capacidade de monitorar actividades da PISI (inspecções de rotina, desembarques, MEP) é reduzida e vice-versa.

que diz respeito à pesca semi industrial, o risco é muito maior, com conflitos de uso entre embarcações semi-industriais e barcos de pesca artesanal. Muitos pescadores e funcionários da DPMAIP relatam que embarcações semi-industriais pescam regularmente em zonas costeiras reservadas para a pesca artesanal. Uso eficaz do VMS, a que embarcações semi-industriais estão sujeitas, deveria corrigir esta situação.

Tabela 6: Análise de risco para a Província de Maputo – Pesca industrial / Pesca nacional de camarão

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ quotas objectos de sobrepesca (espécies-alvo)</li> <li>▪ quotas objectos de sobrepesca (capturas acessórias)</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fraco</li> <li>▪ Fraco</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Médio<sup>28</sup></li> <li>▪ Fraco</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

Tabela 7: Análise de risco para a Província de Maputo – Pesca industrial e semi-industrial / Frotas estrangeiras

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alto</li> <li>▪ Alto</li> <li>▪ Alto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frequente</li> <li>▪ Frequente</li> <li>▪ Médio</li> </ul>	Nenhum

Tabela 8: Análise de risco para a Província de Maputo - Pesca semi-industrial / Frota de pesca demersal a linha

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fraco</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Fraco</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Alto</li> <li>▪ Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Raro</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Frequente</li> <li>▪ Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

7. Em Maputo, os 17 inspectores são amontoados nas instalações da DPMAIP, localizadas dentro do porto de pesca de Maputo. Apesar de um número suficiente de inspectores, a **falta de organização e equipamento torna impossível executar de maneira regular todas as missões** atribuídas à DPMAIP, tais como:

- Inspeções no porto de Maputo;
- Inspeções de desembarques, medidas do Estado do Porto;
- Patrulhas na Baía de Maputo, luta contra actividades ilegais no mar;
- Patrulhas na costa da província;
- Formação e sensibilização das comunidades pesqueiras e membros dos CCPS;

<sup>28</sup> Durante as visitas, ficou patente que os diários de bordo não são uma ferramenta fiável de MCS, já que não há nenhuma inspeção no mar.

- Missões conjuntas com os CCPs<sup>29</sup>;

Além de suas missões habituais, os inspectores de Maputo **têm de lidar com uma pesca ilegal significativa em toda a costa** (principalmente pesca sem licença, utilização de artes de pesca proibidas). Essas actividades são as mais comuns na Baía de Maputo e estuários. Esta pressão de pesca ilegal constitui um risco crítico para os recursos marinhos e requer uma presença muito maior por parte dos oficiais de fiscalização da pesca.



Figura 10: Barco pequeno usado pelos inspectores de pesca de Maputo

- Eles só têm **um veículo 4x4 cabine simples pick-up e um pequeno barco aberto** de menos de 6m de comprimento, equipado com dois motores de 60 CV.

O barco, dado seu tamanho e autonomia, limita-se à Baía de Maputo e seus estuários. Não pode atingir o sul da província (fronteira com África do Sul) e o norte (limite da província de Gaza). Com tal meio, é impossível intervir no alto mar e, portanto, realizar inspeções no mar além das 6 milhas náuticas, portanto ainda menos além das águas territoriais. Os inspectores não podem inspecionar os navios de pesca industrial e semi industrial operando nas

águas sob jurisdição de Moçambique (a ZEE).

Durante as inspeções de Porto realizadas pela missão, foi observado que as equipes não tem o equipamento individual suficiente tal como luvas, toucas e casacos quentes para entrar nos porões.

O equipamento de segurança dos inspectores é insuficiente. Os coletes de salvação que usam destinam-se para evacuar a nave, não para trabalhar ou para realizar missões de fiscalização. Eles não têm meios de comunicações móveis tais como rádios VHF portáteis (GMDSS). O barco deve ser equipado com um rádio, um GPS com cartografia e uma sonda, especialmente para trabalhar com segurança em estuários.

- Os inspectores tinham bitolas adequadas para medir o tamanho das redes.

A falta de equipamentos é ainda mais crítica pela falta de recursos de funcionamento. As equipes de inspeção têm muitas dificuldades em obterem fundos para o combustível dos veículos e barcos<sup>30</sup>.

Da entrevista com os serviços da direcção administrativa e financeira da DPMAIP ressalta que o regulamento de 2017 que instituiu um mecanismo de redistribuição orçamental das receitas oriundas das licenças entre os diferentes actores do MCS (DPMAIP, CCPs etc.) não foi ainda implementado optima e uniformemente em todo o país. Por fim, se o presente regulamento for aplicado, ele poderia fornecer melhor visibilidade orçamental para os serviços do Estado encarregues da fiscalização.

- **O processo diferente de inspeção no porto** parece ser dominado pelos inspectores, especialmente em relação à inspeção no porto de barcos industriais (a maioria deles são arrastões camaroneiros). Os procedimentos são facilitados pelas instalações modernas do Porto de Pesca de Maputo e de empresas locais, tais como a SIP.
- Sobre as inspeções dos desembarques dos navios de pesca semi-industrial, a situação é mais complicada. Há **muita actividade em torno destes navios**, o que torna difícil para os inspectores actuarem devidamente. Parece que as operações de desembarque começam assim que chegar o caminhão de carga, sem a aprovação do inspector. As várias tarefas de inspeção (controle dos documentos de bordo, diários de bordo, pesagens etc.) parecem ser concluídas corretamente, mas elas não estão ligadas num processo global de inspeção. Não é feita uma verificação cruzada entre as

<sup>29</sup> Embora os CCPs não estejam directamente envolvidos no monitoramento e controle da PI e da PSI, eles poderiam ser úteis. Com efeito, é necessário ter em conta que os inspectores de pesca são também responsáveis pelo monitoramento da PPE; estes serviços tem realmente falta de pessoal, ou no caso de Maputo, estão mal organizados para atender à carga de trabalho.

<sup>30</sup> A título ilustrativo, enquanto o Programa de SWIOFish financia missões de MCS, o inspector encontrado na Beira teve que adiantar as despesas de combustível para levar os especialistas no mar a bordo do barco de patrulha.

quantidades declaradas no diário de bordo e as pesagens no momento do desembarque. Os inspectores não têm acesso aos sinais VMS do navio para verificar que as condições da licença foram cumpridas durante a última viagem de pesca. Dados do VMS são acessíveis apenas ao nível dos departamentos VMS da DNOP e da ADNAP. Essa restrição é justificada pelo fato de que estes dados são sensíveis e que eles não podem ser compartilhados de qualquer maneira. Isto é uma reação cautelosa que impede que os serviços de inspecção tenham acesso a informações essenciais. Consequentemente existe uma falta de confiança da administração central para com os serviços de inspecção das direcções provinciais. Isso deveria ser corrigido envolvendo gestores dos **DAMAsRPFs** em formação sobre VMS, para que eles aprendam a usar as VMS e sejam cientes das obrigações de confidencialidade associadas a este instrumento.

- Visto que **os oficiais de pesca não usam uniformes**, é muito difícil identificá-los no meio da multidão presente em torno dos navios de pesca durante o desembarque. Este anonimato mina a sua autoridade e capacidade de impor suas ordens durante as operações que são supostos fiscalizar.

## 2.5.2 *Beira (Província de Sofala)*

### 2.5.2.1 *Situação geográfica*

O porto da Beira é situado na Província de Sofala.

### 2.5.2.2 *Situação sócio-económica*

Beira é a capital da província, com uma densidade populacional de 24,3 hab / km<sup>2</sup>. Beira é o maior foco de actividade económica na região central.

### 2.5.2.3 *Actividades de pesca*

A produção de camarão é a actividade principal da pesca: as espécies-alvo são *Penaeus indicus* e *Metapenaeus monoceros* (Sousa et al., 2006). Esta actividade é principalmente industrial. A actividade de pesca ocorre no Banco de Sofala, uma plataforma grande e rasa que se estende de Angoche (16 ° 30 Sul) ao Rio Save (21 ° 00 Sul). Há também um actividade atuneira importante, praticada principalmente por uma frota de palangreiros industriais e semi-industriais sob bandeira estrangeira (das Maurícias); as espécies-alvo são atuns tropicais e espécies assimiladas geridos pela IOTC. Navios industriais (visando camarão e atum) estão concentrados no porto, o que permite o controle das actividades pelas respectivas autoridades.



Figura 11: Situação geográfica da Beira

	<i>Província</i>	Sofala
	<i>Porto</i>	Beira
	<i>Pescarias</i>	Camarão / Atum
	<i>Tipos de barcos</i>	Industrial / Semi-industrial
	<i>Tipos de artes</i>	Arrasto / palangre

#### 2.5.2.4 Primeiros resultados

O porto da Beira é o principal porto da indústria camaroneira no Banco de Sofala.

É também o porto de operação de uma frota crescente de palangreiros visando atuns e outras espécies geridas pela IOTC, cujas capturas, na maioria conservadas a bordo em gelo, são exportadas para vários mercados globais.

Das visitas e dos encontros realizados na cidade da Beira, em particular com a DPMAIP, ressaltaram os seguintes pontos gerais:

#### *a) Identidade visual*

Inspectores, e mais geralmente o serviço de inspecção, precisam de **uma identidade visual bem estabelecida**, que ligaria a autoridade do serviço e a dos agentes do mesmo. Esta identidade deve compreender logotipos nos veículos, uniformes para inspectores, pelo menos durante as intervenções, cartões ou crachás que identifiquem seus portadores como funcionários responsáveis pela ação pública na fiscalização das pescas.

Para confirmar essa identidade, os inspectores pedem a criação de um organismo oficial de oficiais de pesca, que possa garantir os pontos essenciais seguintes:

- **Formação inicial padronizada** que garanta que todos os novos recrutas beneficiam uma reciclagem no domínio das pescas em geral e de legislação em particular, independentemente de sua história passada. Assim, os aspectos fundamentais (legislação, procedimento de controle, obrigações do funcionário etc.) podem ser tratados de forma homogênea, para todos os inspectores de todas as províncias;
- Criação, dentro deste corpo, de **uma matriz hierárquica funcional**, com notação que reflita o nível de competência e responsabilidade do agente. Vestir um uniforme numa base diária, com listras que reflitam este nível de rank, daria legitimidade aos gerentes;
- Esta matriz hierárquica funcional também tornaria possível **configurar a remuneração** de acordo com o nível de classificação e a responsabilidade de cada agente, e não apenas de acordo com a sua antiguidade na carreira ou o nível inicial de educação geral obtido. Por exemplo, oferecendo prémios para agentes com qualificações relacionadas: motorista, pilotos de barco, gestor IT, chefe de equipe, chefe de departamento, etc.
- A implementação desta matriz funcional poderia ter muitas vantagens, tais como a **possibilidade de avanço** para os agentes mais merecedores ou motivados. Avanço poderia também estar sujeito à **possibilidade de mobilidade geográfica**. Por exemplo, um inspector júnior afecto à Beira, na província de Sofala poderia se tornar um inspector intermediário, líder de equipe, no respectivo serviço da DPMAIP de Tete, caso ocorrer uma vaga e ele ter as habilidades requeridas. De igual modo, um líder de equipe de uma dada província, quando atingir o nível necessário de competência, poderia se candidatar para uma posição de inspector sénior numa outra província, assim que aparecer uma vaga.

Esse mecanismo de mobilidade funcional e geográfica pode permitir:

- Garantir que os formandos tenham adquirido o nível exigido de competência através de módulos de formação obrigatória (legislação, procedimentos, gestão, módulos especializados etc.);
- Melhorar o nível geral de competência das equipes. A mistura de perfis é propícia para a troca de experiências. O facto de ter trabalhado em diferentes regiões, em diferentes contextos, também aumenta o nível geral de competência dos agentes e, em última análise, o nível de eficiência dos respectivos serviços;
- Reduzir o risco de colusão ou corrupção. A implementação de mecanismos, activos ou passivos, de corrupção leva tempo e requer que os actores permaneçam o tempo suficiente para que o "investimento" se torne rentável. Se os agentes com as maiores responsabilidades são transferidos regularmente, este risco é automaticamente reduzido. Também permite internamente impedir comportamentos que poderiam ter sido estabelecidos, cada vez que um olho novo examina a situação num departamento.

#### *b) Poderes do Director Provincial da DPMAIP*

**A reforma em curso** vai dar amplos poderes aos directores provinciais das DPMAIPs. Suas áreas de responsabilidades abrangem todas as áreas do mar e das águas interiores, tal como a segurança de navegação. Os serviços da Administração Marítima foram transferidos sob a sua autoridade.

Esta reforma, se for bem sucedida, pode ser extremamente positiva: daria ao Director Provincial o peso e a autoridade para ser a autoridade de coordenação das várias administrações que operam no mar, nos portos e nas águas interiores. (Administração Pesqueira, Administração Marítima, Polícia, Polícia Costeira, Marinha, Guarda Costeira etc.). Esta autoridade de coordenação poderia melhorar a cooperação inter-serviço e permitir o uso racional dos recursos, dependendo das necessidades operacionais e dos objectivos. O ramo das pescas,

como todas as áreas de Actuação do Estado no Mar, é um campo de natureza transversal. É impossível (ou muito caro) ter uma única administração responsável por todas essas missões. Mas usando recursos existentes com sabedoria, por meio de planificação efectiva e de coordenação rigorosa, objectivos podem ser alcançados ou mesmo superados. É natural, especialmente em tempos de crise económica, que cada administração concentre seus limitados recursos nas suas missões principais. Isto é frequentemente feito em prejuízo das missões transversais. O estabelecimento de uma autoridade superior, capaz de impor objectivos comuns, será uma garantia de sucesso operacional e orçamental.

#### *c) Mecanismos para valorizar / financiar as acções dos inspectores de pesca da Beira*

Ciente das dificuldades orçamentais do país, os oficiais de pesca em Beira gostariam de ver a **criação de um mecanismo para valorizar suas acções através do financiamento excepcional de seus serviços**. Como acontece em vários países no caso das alfândegas, poder-se-ia tratar de um mecanismo que iria introduzir directamente no orçamento da DPMAIP uma parte dos fundos provenientes de multas, vendas e apreensões efectuadas por inspectores em casos de pesca ilegal.

A criação deste mecanismo, se adequadamente implementado, poderia ter muitas vantagens:

- Financiar parte das acções de fiscalização mercê de recursos provenientes da luta contra a pesca ilegal;
- Melhorar a motivação dos agentes, que sabem que terão melhores meios de acção se forem mais eficazes;
- Criar uma emulação entre serviços para melhorar o nível geral dos mesmos.

No entanto, este tipo de mecanismo só é realmente implementável em países onde os funcionários tem um nível de remuneração elevado e são devidamente supervisionados. O estudo mostrou que não há oficiais de pesca suficientes e que seus níveis de salário são muito modestos. A prioridade deveria ser para recrutar e treinar os inspectores mais eficazmente para acertar suas habilidades e profissionalismo. Implementar tal mecanismo enquanto o sistema MCS do país ainda não é eficaz numa base diária poderia levar a abuso de poder ou corrupção. Este tipo de mecanismo só pode ser implementado num sistema totalmente transparente, que ainda não é o caso do sistema MCS de Moçambique.

Até à data, outros mecanismos foram decididos para canalizar mais recursos financeiros para as DPMAIPs; com efeito, o decreto permite que uma percentagem dos montantes cobrados para licenças seja devolvida directamente ao orçamento provincial. Este sistema poderia ser eficaz se a taxa de licença fosse melhorada, particularmente no sub-sector da pesca de pequena escala. Portanto, será necessário melhorar a política de aplicação de licenças e estudar seu impacto sobre os orçamentos das DPMAIPs.

Consequentemente, se bem que a proposta dos inspectores da Beira pareça promissora, parece preferível adiar o estudo de um mecanismo para valorizar as acções dos inspectores.

Além dos pontos de ordem geral, o estudo destacou os seguintes pontos no que diz respeito à situação na província de Sofala:

#### *d) Motivação forte dos inspectores da DPMAIP*

Existe dentro da direcção provincial (DPMAIP) **uma forte motivação para realizar as suas missões**. O Director Provincial e o responsável da fiscalização das pescarias officers mostram um grande empenho para realizar as suas missões e querem ser pró-activos na melhoria da qualidade do serviço, tanto a nível provincial como nacional. Eles estão na origem de muitas propostas, por exemplo, para estruturar o corpo de inspectores, equipá-los com o material adequado, melhorar o nível general de formação etc.

#### *e) Meios em pessoal muito reduzidos para cumprir as suas missões*

Essa determinação é associada a **uma grande lucidez no que diz respeito ao estado do serviço**, que tem poucos meios para assegurar suas missões. A Direcção Provincial conta apenas com 9 inspectores que devem garantir:

- A fiscalização geral da pesca ao longo de mais de 330 km de costa;

- A fiscalização e inspeção no Porto da Beira: inspeção dos desembarques de camarão e de atum, com um número elevado de navios de bandeira estrangeira que exigem procedimentos especiais (Medidas do Estado do Porto);
- O relacionamento com os CCPs, que são muito numerosos e espalhados ao longo e toda a costa da Província;
- A luta contra uma actividade de pesca ilegal muito intensa e que se desenvolve, com uso geral de artes de pesca proibida (redes mosquiteiras e "xicocotas"- ver o Anexo 7 – O caso especial de pesca INN : a pesca PSI com xicocota).

*f) Meios materiais muito reduzidos para cumprir as suas missões*

O serviço só tem um **pequeno barco de 6,50 metros**, equipado de dois motores de 40 CV e um veículo pick-up 4x4 antigo.



Figura 12: Pequeno barco de patrulha da DPMAIP - Sofala  
from Beira's DPMAIP



Figura 13: A costa na área da Beira

- A escolha de um barco pequeno para patrulhar na Baía da Beira parece relevante à primeira vista. Com efeito, o porto está localizado na foz de dois estuários. O calado é pouco e tem numerosos bancos arenosos. No entanto, o barco actual é pequeno demais para cobrir mais do que a Baía da Beira, não tem equipamento capaz de levantar redes ilegais apreendidas, tais como xicocotas que pululam no canal de acesso ao porto e ao longo de toda a costa.

Este pequeno barco é de modo nenhum capaz de alcançar o mar aberto e ainda menos de fiscalizar a actividade dos navios camaroneiros industriais e semi-industriais no Banco de Sofala.

Pode ser considerado, portanto, que esta pescaria, assim como todas as pescarias no alto mar em Moçambique, não é fiscalizada no mar. Isso enfraquece a eficácia do sistema em terra para a gestão dessas actividades. A DPMAIP de Sofala deveria ser o ponto forte na fiscalização do Banco de Sofala.

- Um único veículo é muito pouco para lidar com todas as missões da Direcção das Pescas.

*g) Não tem acesso aos dados VMS*

**Os oficiais de pesca não tem nenhum acesso aos dados VMS.** O Porto da Beira tem uma posição estratégica no Banco de Sofala e para monitorar a frota camaroneira. A maior parte das capturas desta frota é descarregada neste porto.

*h) Falta de orçamento*

**A Direcção Provincial também carece de orçamento para operar.** Por exemplo, durante a visita da missão, não havia energia eléctrica na Direcção devido a dificuldades orçamentais. Esta situação, que durou várias semanas, tem um impacto significativo sobre a eficácia dos agentes:

- A curto prazo, sem energia eléctrica, agentes não podem usar os computadores para consultar os bancos de dados que eles usam, comunicar por e-mail com a administração central ou as partes

envolvidas na pesca. Eles não podem registrar seus relatórios de inspeção nem os de infração. Eles não podem alimentar o número crescente de bancos de dados na área de fiscalização das pescas;

- A longo prazo, a repetição de cortes orçamentais prejudica a motivação das equipes, os leva a considerar que sua administração não lhes dá os meios para trabalhar eficazmente e por fim, prejudica totalmente a determinação das equipes para realizar suas missões de serviço público com integridade e força, especialmente quando eles veem que os alvos de seus controles não sofrem de dificuldades financeiras.

*i) A indústria camaroneira é muito bem estruturada*

A indústria do camarão (pesca industrial e semi-industrial no Banco de Sofala) é muito bem estruturada, baseia-se em empresas estabelecidas no país há várias décadas.

A maioria dessas empresas participam socialmente na construção do país, promovendo o emprego local e o registo de navios em Moçambique. Alguns têm investido fortemente nas actividades conexas, que são úteis para a manutenção de sua própria frota, mas também para todos os barcos presentes na Beira. Camarão é congelado a bordo dos navios para garantir a qualidade mais alta possível ao produto e o acesso aos mais exigentes mercados mundiais. Os barcos têm acordos sanitários como processamento navios congeladores, o que lhes permitem exportar para a UE<sup>31</sup>.

*j) Impacto do último plano de gestão do camarão: um resultado misto*

O mais recente Plano de Gestão de Pescaria (PGP) obrigou essas empresas a reduzir a parte do camarão capturado por navios industriais, tomando em consideração a pesca artesanal. Em 10 anos, de 2007 a 2017, o sector reduziu o número de navios industriais de 92 para 37 e subsequentemente as capturas da PISI baixaram de cerca de 9.000 toneladas para cerca de 3.500 toneladas por ano. No mesmo período, a parte das capturas da pesca artesanal aumentou de cerca de 1.000 toneladas por ano para 6.300 toneladas em 2017. A indústria do camarão também concordou em longos períodos de veda para permitir o repouso biológico e a reconstituição dos estoques. A duração actual da veda é de 5 meses por ano. No entanto, **de acordo com os pescadores encontrados, os níveis dos estoques nunca foram tão baixos como hoje em dia.**

*k) Impacto da pesca artesanal nas pescas industrial e semi-industrial*

As visitas aos CCPs de Régulo Luís e da Praia Nova mostraram **a mesma situação que na província de Maputo.**

Elas também revelaram a existência de uma forte concorrência entre os pescadores artesanais, incluindo a pesca INN doméstica e a pesca semi-industrial. Práticas devastadoras tais como o uso de xicocota ou de rede mosquiteira para capturar juvenis tendem a provocar o colapso dos estoques de peixes e camarões alvos dos navios industriais e semi-industriais. Especialmente desde que certas práticas, tais como xicocota, deveriam ser associadas com a pesca semi-industrial em vez da pesca artesanal.

Com efeito, a arte de pesca utilizada para esta técnica é semelhante ao arrasto puxado por navios de 15 a 20 m de comprimento. Por outro lado, a distribuição destas artes de pesca prejudiciais, perto da costa e em estuários, é frequentemente um obstáculo para o ciclo de reprodução das espécies, tornado impossível a reconstrução dos estoques.

Portanto, será necessário, para permitir um bom desenvolvimento das actividades industriais e semi-industriais, garantir a aplicação dos regulamentos pelos pescadores artesanais (licenças, zonas, períodos de veda, artes autorizadas etc.) que, se não devidamente supervisionados, representam uma ameaça fatal para os recursos e toda a actividade de pesca no Banco de Sofala.

Sendo os CCPs as organizações locais responsáveis pela sensibilização dos pescadores artesanais, será necessário os associar com certas medidas implementadas na estratégia de MCS para a pesca industrial e semi-industrial.

<sup>31</sup> [https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non\\_eu\\_listsPerCountry\\_en.htm#](https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/non_eu_listsPerCountry_en.htm#)

- Os CCPs também querem **avancar** com propostas. Alguns queriam que os estuários dos rios Búzi e Púnguè fossem completamente fechados à pesca para que os estoques pudessem se reconstituir. Com alguns meios e coordenação, estão convencidos de que uma tal medida poderia ser implementada e fiscalizada.
- Nas áreas de jurisdição de todos os CCPs visitados durante a missão ao terreno, o problema da **utilização maciça de xicocotas** é muito importante, embora algum progresso tenha sido feito num sítio ou outro.
- As missões conjuntas organizadas pela DPMAIP tem permitido no passado retardar a progressão destas artes ilegais, mas nos últimos meses, observa-se que xicocotas se multiplicam novamente. Responsáveis dos CCPs indicaram que este é também um problema político. Os líderes tradicionais (régulos), muitas vezes, desempenham um papel activo na implementação de xicocotas.

No entanto, apesar das dificuldades, os presidentes dos CCPs mostram-se **muito determinados**. Eles estão convencidos de que com poucos meios e uma firme vontade política, estas práticas nocivas poderiam ser erradicadas bastante rapidamente.

Eles defendem um **plano de acção energético**, que se baseia num lado em esforços enormes para aumentar a sensibilização e formação dos pescadores e por outro lado, em acções radicais para eliminar cada arte de pesca ilegal. Segundo eles, a lei já permite-lhes actuar, visto que estas artes não são identificadas em conformidade com os regulamentos.

Essas acções devem ser realizadas por todo lado, com o apoio da Polícia e da Marinha. **Os CCPs estão dispostos a assumir a sua parte de responsabilidade** nestas operações de limpeza, desde que eles recebam os meios necessários. Eles também precisam que **sua autoridade e suas prerrogativas** sejam mais claramente estabelecidas. Um uniforme, tal uma camisa polo e um crachá ajudariam muito em serem reconhecidos quando eles estão numa acção de fiscalização.

Finalmente, eles acreditam que xicocotas e outras artes de pesca nocivas continuarão a surgir até a altura em que o Governo decida dismantelar as redes profissionais que as dominam e organizam a venda de peixe capturado com estas artes. Nas análises de risco abaixo, as actividades de pesca INN das xicocotas são portanto consideradas como uma categoria separada e não é surpresa que correspondem aos níveis mais elevados em termos de riscos e níveis de frequência.

#### 1) *Análise de risco para a Província de Sofala*

A análise de risco para a Província de Sofala indicou os pontos a seguir.

**Tabela 9: Análise de risco para a Província de Sofala - Pesca industrial e semi-industrial / Pesca nacional de camarão**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ quotas objectos de sobrepesca (espécies-alvo)</li> <li>▪ quotas objectos de sobrepesca (capturas acessórias)</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VMS</li> <li>• Diário de bordo</li> <li>• Relatórios de capturas</li> <li>• Inspeções no porto/desembarque</li> <li>• Medidas do Estado do Porto</li> </ul>

**Tabela 10: Análise de risco para a Província de Sofala - Pescas industrial e semi industrial / Frotas estrangeiras**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Médio</li> </ul>	Nenhum

**Tabela 11: Análise de risco para a Província de Sofala - Pesca industrial e semi-industrial / Atum**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ transbordo ilegal no mar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VMS</li> <li>• Diário de bordo</li> <li>• Relatórios de capturas</li> <li>• Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

Uma menção especial deve ser feita sobre a prática de pesca ilegal generalizada e altamente destrutiva de xicocota (ver o Anexo 7 – O caso especial da pescaria PSI de xicocota), que pelo tamanho e número de artes de pesca e estrutura dos pescadores que a usam, é de facto equivalente a uma pesca semi-industrial ilegal. A prática é altamente destrutiva por seus impactos sobre peixes e crustacea juvenis e habitats costeiros essenciais. A prática deve parar com urgência, a fim de apoiar todos os PGP e a recuperação de estoques sobreexplorados.

**Tabela 12: Análise de risco para a Província de Sofala - Actividades de pesca INN da PSI de xicocotas**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ uso de artes ilegais</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeções</li> </ul>

### 2.5.3 Lago de Cahora Bassa (Província de Tete)

#### 2.5.3.1 Situação geográfica

Cahora Bassa é uma albufeira na província de Tete. É o 4º maior lago artificial na África (após os Lagos Volta, Kariba e Nasser). Foi criado pela barragem de Cahora Bassa e situa-se no rio Zambeze.

Chitima é a capital do distrito de Cahora Bassa, localizado a cerca de 160 km de Tete. Tem acesso por uma estrada em condições razoavelmente boas. Existem serviços administrativos distritais, incluindo o SDAE (Serviço Distrital para os Assuntos Económicos). O lago estende-se por mais de 230 km do leste para o oeste, o que, tendo em conta o perfil de seu litoral, representa mais de 700 km de costa. Dezenas de acampamentos de pesca, especializados na pesca de Kapenta (*Limnothrissa miodon*) estão espalhados por todo o lago. Não há nenhum acesso fácil por estrada na costa norte, todo o acesso é por barco.



Figura 14: Situação geográfica do Lago de Cahora Bassa

### 2.5.3.2 Situação sócio-económica

De acordo com a Associação Moçambicana de Produtores de Kapenta, a indústria representada pelo menos 4.000 empregos directos a volta do lago. É um importante contribuinte para a economia das áreas em que kapenta apanhada.

### 2.5.3.3 Actividades de pesca

	Província	Tete
	Porto	nenhum
	Pescarias	Kapenta / tilápia
	Tipos de barcos	Semi-industrial / artesanal
	Tipos de artes	Plataformas / canoas

A sardina de Tanganyika é conhecida como **Kapenta** na Zâmbia, no Zimbábwe e em Moçambique. Kapenta corresponde de facto a duas espécies, *Limnothrissa miodon* ou sardinha do Lago Tanganyika e *Stolothrissa tanganyicae* ou espadinha do Lago Tanganyika, que são clupéidos pelágicos pequenos, planctívoros, de água doce, proveniente do Lago Tanganyika na Zâmbia.

*Limnothrissa miodon* foi introduzido com sucesso em lagos africanos, tanto naturais como artificiais. Grandes pescarias de Kapenta têm lugar agora no Lago Kariba (Zâmbia/Zimbábwe) e Cahora Bassa (Moçambique).

*Limnothrissa miodon* tem geralmente um comprimento de cerca de 10 cm, com um máximo de 17 cm, mas parece que no Lago de Cabora Bassa, kapenta não excede os 8-10 cm.

Este peixe é pescado de noite usando kapenta plataformas; esses equipamentos usam luzes de mercúrio conectadas a geradores portáteis para atrair o peixe. Uma rede de mergulho que mede aproximadamente seis metros de diâmetro e cerca de 8 a 10 metros de comprimento é usada para trazer os peixes de cerca de 40 metros de profundidade para a superfície.

Nos últimos anos tem havido um declínio regular na população de kapenta. A fim de manter esta população, tornou-se ilegal Moçambique pescar kapenta em águas pouco profundas (menos de 20 metros), tomando em conta o facto de que kapenta se reproduz nestas águas e introduziu-se licenças para controlar e monitorar a pesca.

Kapenta é geralmente seca ao sol numa superfície limpa, nomeadamente lajes de concreto, pedras ou redes. Secagem em tarimbais é que dá os melhores resultados. O equivalente de uma xávena de kapenta seca irá alimentar uma família.

A pesca artesanal legal centra-se na pesca de tilápia. Há também uma actividade importante pesca recreativa visando o peixe tigre (*Hydrocynus vittatus*). Este peixe era comumente encontrado no Delta do Okavango meridional, no rio Zambeze assim como nos dois maiores lagos ao longo do Rio Zambeze, o Lago Kariba no Zimbábwe e o de Cabora Bassa em Moçambique. Mas, devido à explosão da pesca ilegal no lago, o tamanho e o número de peixe capturado tem reduzido muito, o que provocou o encerramento de muitos lodges que propunham esta pesca desportiva. A PPE é analisada no Estudo 2.

#### 2.5.3.4 *Primeiros resultados*

O estudo mostrou que o lago enfrenta dois grandes desafios:

##### *a) Na pesca semi-industrial que visa Kapenta, a situação é extremamente tensa*

De acordo com a Associação de Produtores de Kapenta, o lago pode suportar com segurança de 150 a 200 equipamentos de pesca (plataformas), enquanto **250 licenças foram concedidas**. Esta estimativa da capacidade de produção é confirmada pela Delegação do IIP no Songo, que é responsável por estudos científicos no Lago.

Além deste **excesso de capacidade legal**, acrescentam-se **centenas de equipamentos ilegais** que pululam ao redor do lago. Em 2017, as autoridades contaram cerca de 100 equipamentos ilegais, cuja uma pequena parte foi apreendida<sup>32</sup>. Um plano do Governo está a ser implantado, com o objectivo de alocar 50 licenças adicionais para empresas que operam estes navios ilegais e desejam agir legalmente.

No entanto, dado o **tamanho do Lago** e a **dificuldade de acesso a áreas** mais afastadas das prerrogativas do governo, é provável que muitas outras empresas ilegais vão prosperar, sem risco de serem identificadas. A Associação de Produtores de Kapenta estima que o duplo ou triplo do número de navios que o Lago pode suportar operam no Lago.

**A situação económica da maioria dos operadores legais é crítica**. O nível das suas capturas é preocupante, mas enfrentam outro problema: eles não são mais capazes de vender o seu peixe por um preço economicamente viável, porque os mercados, especialmente no Zimbábwe, são completamente saturados com peixe ilegalmente capturado, vendido muito mais barato do que o deles.

É complicado realizar o censo dos navios ilegais porque **não há nenhum porto estabelecido** no Lago. Cada empresa tem seu próprio acampamento de pesca, onde os seus navios atracam e onde o peixe é seco antes de ser comercializado. Os acampamentos estão espalhados por todo o litoral do lago. Enquanto a parte sul, e em particular a parte sudeste do Lago, é facilmente acessível com veículos 4x4, a parte sudoeste e a costa norte do Lago são muito difíceis de acesso. Por outro lado, todos estes navios têm o mesmo desenho e é bastante

<sup>32</sup> <http://clubofmozambique.com/news/watch-kapenta-endangered-as-92-vessels-detected-fishing-illegally-on-cahora-bassa-reservoir-mozambique/>

complicado diferenciá-los uns dos outros. Alguns operadores de navios ilegais até copiam as marcas de navios legais, a fim de tornar impossível a sua identificação.

**Os meios de fiscalização da administração são particularmente sub-dimensionados**, tanto em termos de recursos humanos como em materiais. A Direcção Provincial de Tete (DPMAIP) tem 7 oficiais para supervisionar este lago enorme. Como Tete está localizado a cerca de duas horas de carro de Chitima, sede do distrito de Cabora Bassa, 4 inspetores são posicionados em Nova Chicua, na margem do lago. Eles têm lá um barco de 9 metros, oferecido pela cooperação japonesa em 2013. Este navio já não está operacional, por falta de manutenção adequada. O acampamento dos inspetores é muito difícil de acesso (leva cerca de 40 minutos de pista para chegar a ele). No entanto, está localizado a poucas centenas de metros do centro de pesca Crijul. Os inspetores que ocupam o acampamento de Nova Chicua também não tem um veículo 4x4 que lhes permitiria monitorar a costa. Seus meios de acção são, portanto, extremamente limitados.

*b) Outras instituições podem também participar nas operações de controle no Lago*

A Administração Marítima tem um pequeno barco, também baseado em Nova Chicua. Às vezes é usado para missões conjuntas com os inspetores das pescas ou a polícia costeira. No entanto, **seu tamanho e autonomia não permitem cobrir todo o lago**. Isso é até agora o único meio náutico operacional da administração.

A Administração Marítima também é encarregue de entregar licenças de navegação para canoas navegando no lago. Cabe a ela fazer com que a proibição de navegar à noite no lago seja respeitada, por questões de segurança óbvias. Com efeito, essas canoas não têm **nenhum dispositivo de luz** que lhes permitiria ser visto por muitas plataformas que cruzam o lago à noite. Além disso, **muitos crocodilos e hipopótamos** vivem no Lago Cabora Bassa, o que torna a navegação num barco pequeno ainda mais perigosa à noite.

**A polícia costeira não dispõe de meios náuticos no lago**. Ela, no entanto, tem os recursos humanos disponíveis para auxiliar os oficiais de pesca na sua fiscalização e para garantir a ordem quando for necessário.

No que diz respeito à Marinha, não tem meios náuticos no lago. Ela também tem pessoal suficiente para fornecer homens para operações conjuntas de fiscalização da pesca.

*c) Análise de risco para a Província de Tete*

Da análise de risco para a Província de Tete, destacam-se os seguintes pontos:

**Tabela 13: Análise de risco para a Província de Tete - Pesca semi-Industrial / Frota de Kapenta**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sem licença de pesca</li> <li>▪ registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas (na faixa costeira de 500m)</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas (na área com menos de 20 m de profundidade)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alto</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Alto</li> <li>▪ Alto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frequente</li> <li>▪ Médio</li> <li>▪ Frequente</li> <li>▪ Frequente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> </ul>

**2.5.4 Província de Nampula**

A Província de Nampula é a província com maior população de Moçambique, com uma densidade populacional de 50 habitantes / km<sup>2</sup>. Representa cerca de 8% do PIB do país. Esta província é um centro económico dinâmico da região norte com alguns centros de comércio importantes. A agricultura, a pesca comercial e a pesca artesanal correspondem a actividades económicas importantes na província.

- A Província de Nampula tem 10 districtos costeiros e mais de 460 km de costa.
- Em termos de PPE:
  - Cerca de 80.000 pescadores artesanais;

- Cerca de 13.700 barcos de pesca artesanal dos quais cerca de 300 são motorizados (em particular para rede de cerco);
- 11.000 artes de pesca activas;
- Três empresas semi-industriais estão presentes na Província:
  - Stonechem (Moma);
  - Leemar (Moma);
  - Yinuo (Angoche). Esta empresa está a substituir gradualmente seus navios semi-industriais por navios maiores industriais.
- Finalmente, uma empresa, a Global Reach, tem navios de pesca industrial que operam a partir do porto de Nacala. No entanto, sua sede está em Maputo.

De acordo com o Director da DPMAIP, não tem havido um aumento significativo no número de pescadores artesanais nos últimos anos, mas um aumento constante da procura de peixe, especialmente no mercado local, conduziu a um aumento significativo nos preços. O preço médio de um quilograma de peixe da primeira é cerca de 230 Meticais (aprox. equivalente a USD 3,80). Este aumento dos preços é um factor adicional de pressão sobre os recursos da pesca.

Em 2017, a produção de peixe (total de capturas reportadas) da província foi de cerca de 62.000 toneladas, quase todas (99%) proveniente da pesca artesanal.

Dentro da DPMAIP, o Departamento de Assuntos do Mar e Águas Interiores (**DAMAIRPE**) é responsável pelas actividades de monitoramento e fiscalização das pescas. Ele tem 6 agentes: 1 chefe de departamento, inspector de pesca, 4 inspectores de pesca e um assistente administrativo.

Todos os membros do departamento estão baseados em Nampula. Eles cooperam com os agentes das várias administrações baseadas na costa (em particular SDAE, polícia costeira, administração marítima) para as acções de sensibilização e fiscalização no terreno. Portanto, os inspectores de pesca estão estacionados a mais de 200km das áreas de maior actividade pesqueira da Província. Além das dificuldades operacionais relacionadas com esta grande distância entre os escritórios do **DAMAIRPE** e a costa, o estado das estradas e infra-estruturas é outro constrangimento importante, comum a quase todo o território. Leva quase 5 horas de 4 x4 para percorrer os 200km entre Nampula e Moma. Demora quase o mesmo tempo pela estrada entre Moma e Angoche, distantes apenas de cem quilómetros.

Para melhor perceber os desafios e dificuldades desta província em implementar um sistema eficaz de monitoramento, controle e fiscalização das pescas, vale a pena considerar a sua geografia em detalhe. Com quase 3,9 milhões habitantes (censo de 2007), a província ficaria no 125º lugar do mundo em termos de população se fosse um estado independente, de longe à frente da Mauritânia (3,5 milhões de habitantes) ou da Namíbia (2,1 milhões). Em termos de área, os números são ainda mais vertiginosos: com seus 81.606 km<sup>2</sup>, a província seria classificada no 117º lugar do mundo, à frente da República Checa (78.865 km<sup>2</sup>) ou Irlanda (70.273 km<sup>2</sup>). Para compreender a extensão desta província, é suficiente comparar sua área com a de Portugal (92.090 km<sup>2</sup>), dos Países Baixos (38.012 km<sup>2</sup>) ou da República da China (Taiwan) (36.188 km<sup>2</sup>). Olhando para o comprimento da costa, a comparação é ainda mais vertiginosa. Com quase 500 km de litoral, a província de Nampula subiria para o 95º lugar do mundo se fosse um país, atrás do Quênia (92º com 536 km de costa) e muito à frente de Polónia (101º com 440 km de litoral) ou Camarões (104º com 402 km de costa)<sup>33</sup>.

A simples menção desses números torna mais fácil compreender que a fiscalização das pescas numa área duas vezes tão grande como os Países Baixos e mais povoada do que a Namíbia, não pode ser baseada em cinco inspectores de pesca, cujos escritórios estão localizada a horas da costa.

A interacção com o Director Provincial e seu substituto também permitiram discutir sobre a capacidade da DPMAIP em realocar pessoal de outros departamentos provinciais para o **DAMAIRPE** com vista a reforçar a equipe de inspectores de pesca já existente. De acordo com o Director, talvez seja possível contar com algumas extensionistas<sup>34</sup> para se juntarem a um corpo de Inspectores da Pesca, mas em todo caso, o recrutamento

<sup>33</sup> CIA world Factbook.

<sup>34</sup> Os extensionistas são oficiais de campo, afectos a um certo número de comunidades pesqueiras e estacionados numa delas; têm uma

externo seria inevitável, noneadamente para substituir alguns inspectores regulares, já com idade média bastante elevada. Um estudo sobre os recursos humanos do MIMAIP e suas direcções provinciais terá de ser equalizado para alcançar os objectivos de reforço da força de trabalho.

#### 2.5.4.1 *Primeiros resultados*

O dia 28 de Agosto foi dedicado à visita das instalações da DPMAIP em Nampula e mais particularmente ao encontro com os inspectores de pesca presentes, afectos ao [DAMAIRPF](#).

##### **a) Falta crítica de pessoal e fraca distribuição dos inspectores**

A DPMAIP de Nampula tem 42 agentes, todos baseados em Nampula, sem contar os extensionistas estacionados por todo o litoral, dos quais apenas 5 inspectores de pesca no [DAMAIRPF](#).

Esses agentes preparem em Nampula todas as suas missões para a costa, de acordo com os dados transmitidos pela DNOP em Maputo (declaração de entrada / saída, declarações periódicas de capturas, aviso de desembarque de navios industriais). O [DAMAIRPF](#) em Nampula, como seus homólogos em outras províncias, não tem acesso aos dados e imagens VMS que são centralizados em Maputo. Portanto, é-lhes impossível seguirem o movimento de navios equipados na sua província e se prepararem com uma mínima antecedência para inspecionar desembarques de navios industriais e semi-industriais.

De acordo com os inspectores de pesca, os únicos navios que dão um aviso com 72 horas de antecedência são navios com bandeira estrangeira que, de acordo com a implementação do Acordo da FAO sobre Medidas do Estado do Porto, devem transmitir com três dias de antecedência a sua intenção de entrar no porto. Para a província de Nampula, trata-se apenas dos navios da empresa Global Reach que operam a partir de Nacala.

Os **5 oficiais** responsáveis pela monitorização e controle das actividades de pesca industrial e semi-industrial (inspecções no mar e em terra, inspecções de porto e desembarques) também são responsáveis pelo processamento de licenciamento de embarcações semi-industriais. A estes já **númerosas tarefas**, adicionam-se todas as tarefas específicas relacionadas com a actividade de pesca artesanal: sensibilização e formação dos CCPs, assistência aos distritos e os CCPs para emissão de licenças, supervisão das actividades de pesca em conjunto com o SDAE, agentes da Polícia Marítima e da Administração Marítima e CCPs.

É claramente impossível acompanhar a actividade actual de pesca na província com apenas 5 inspectores, baseados a várias horas dos portos. Nestas circunstâncias, o [DAMAIRPF](#) indica que apenas os desembarques dos navios estrangeiros sujeitos aos requisitos de aviso do MEP são rigorosamente inspecionados.

A situação perspectivada é ainda mais crítica: de acordo com os inspectores do [DAMAIRPF](#), a empresa YINUO baseada em Angoche tenciona passar de 4 embarcações semi-industriais para 15 navios industriais nos próximos anos. Da mesma forma, a empresa Stonechem teria o plano de passar de uma frota de 4 navios semi-industriais para uma frota de 4 navios industriais mais 10 embarcações semi-industriais. No estado actual da força de trabalho e das infra-estruturas do [DAMAIRPF](#), parece impossível realizar um monitoramento adequado das actividades de pesca industrial ou semi-industrial, em particular tomando em conta que estes oficiais de pesca são simultaneamente responsáveis pelo monitoramento de 14.000 barcos de pesca artesanal.

##### **b) Falta crônica de recursos**

Além do pequeno número de funcionários, o [DAMAIRPF](#) também carece de recursos materiais e financeiros para realizar suas numerosas missões. Como mencionado acima, o [DAMAIRPF](#) não tem acesso permanente aos dados VMS, mesmo que o sistema THEMIS Web (CLS) do VMS da DNOP poderia facilmente abrir este acesso a muitos locais desconcentrados.

Para realizar suas tarefas, os oficiais de pesca do [DAMAIRPF](#) possuem um kit de inspeção, incluindo:

- Uma bitola, para medir o tamanho da malha das redes e redes de arrasto;

---

tarefa dupla: i) recolher dados sobre desembarques de peixe, por conta do IIP (dados científicos) e a DEPI a nacional nível (dados estatísticos) e ii) efectuar trabalhos de extensão sobre todos os aspectos das boas práticas na pesca artesanal (co-gestão e apoio aos CCPs, técnicas de pesca, de processamento e comercialização de peixe etc.). Anteriormente sob a autoridade do IDPPE, através das suas delegações provinciais, eles são agora geridos directamente pela DPMAIP em cada província.

- Um metro;
- Uma balança;
- Uma máquina fotográfica;
- Um par de binóculos;
- Uma calculadora.

O departamento não tem um veículo para seu uso exclusivo. Sempre que o chefe do departamento quer organizar uma missão na costa, ele deve obter a aprovação do DAF (Departamento de Administração e Finanças), que lhe atribui um veículo com motorista assim como o orçamento necessário para cobrir os custos de combustível. No momento, os fundos utilizados para estas missões provem do programa SWIOFish. Nestas circunstâncias, dado o afastamento dos agentes da costa e a dificuldade de organizar missões de campo, parece que nenhum trabalho de rotina diário é executado pelos agentes do **DAMAIRPE**.

No entanto, o seu *modus operandi* deveria ser trabalho de rotina, permitindo mostrar aos cidadãos e às partes interessadas que a Administração está a observar e a trabalhar em todas as circunstâncias, o que contribui sobremaneira para o surgimento de uma cultura de respeito das regras, essencial para erradicar doméstica e pesca INN nacional e estrangeira.

Os inspectores do **DAMAIRPE** em Nampula não têm qualquer embarcação náutica na costa, e deveriam, sempre que possível, contactar a administração marítima para realizar missões no mar, ou visitar as comunidades de pesca localizadas nas numerosas ilhas da província de Nampula, tais como Quelelene em Angoche.

Como nas outras províncias visitadas, os inspectores não têm o equipamento necessário para realizar missões de campo, tal como:

- GPS portátil, para localizar e determinar as posições precisas de um relatório (infração por exemplo);
- Selos;
- Caixas para armazenar o equipamento;
- Equipamento de campismo para viagens de vários dias;
- Equipamentos de proteção individual (EPI): luvas, capacetes, botas, coletes salva-vidas;
- Meios de comunicação: telefones de serviço, rádios portáteis.

Entre Setembro de 2017 e Setembro de 2018, os inspectores foram capazes de realizar 9 missões no campo (com fundos de SWIOFish), ou seja, 2 missões de 20 dias e as outras de 4 ou 5 dias. Isto dá um rácio de 1 dia para 5 passado no campo, o que é claramente insuficiente.

Aplicação da lei, especialmente na área da legislação da pesca não pode contar com acções isoladas ou episódicas. Deve ser uma tarefa diária e permanente.

### **c) Falta de conhecimento das actividades industriais e semi-industriais**

Como observado anteriormente, os inspectores de pescas do **DAMAIRPE** reivindicam uma taxa de 100% no que diz respeito à inspecção dos navios estrangeiros que desembarcam nos portos da província de Nampula. Porém, a equipe do presente estudo não foi capaz de ter acesso a quaisquer relatórios de inspecção. As informações obtidas durante esta missão são contraditórias:

- No questionário enviado para todas as províncias marítimas do país pela equipe do estudo<sup>35</sup>, o chefe do departamento não indica quaisquer desembarques feitos ou inspeccionados relativos a navios de pesca sob bandeira estrangeira num porto da província em 2017.
- Durante a visita aos escritórios do INIP de Nacala, o inspector sanitário informou que vários desembarques foram feitos em 2017, desde o início da actividade dos navios da Global Reach, e que 3 inspecções tiveram lugar em 2018. A equipe de estudo solicitou os relatórios dessas inspecções à DNOP, que é responsável a nível nacional pela centralização e transmissão das informações

<sup>35</sup> Ver em anexo o questionário preenchido para Nampula.

relacionadas com o Acordo da FAO sobre Medidas do Estado do Porto, em particular para a pesca de atum (IOTC). Até à data, a equipe não recebeu qualquer relatório de inspeção porto de desembarque no porto para a província de Nampula. Porém, os dados recolhidos indicam que vários navios que operam em nome de Global Reach operam sob bandeiras estrangeiras e desembarcaram no porto de Nacala em 2017 e 2018.

Essa falta de consistência ultrapassa as inspeções de porto. O sector industrial e semi-industrial no seu todo mal é apreendido por todas as partes interessadas a nível provincial e distrital:

- O chefe do ~~DAMAIRPE~~, que forneceu o questionário de pesquisa, indica que não há nenhum navio de bandeira estrangeira (PI ou PSI) operando a partir dos portos da província.
- De acordo com seus adjuntos, encontrados em Nampula, parece que a empresa Global Reach opera 5 navios industriais, a partir de Nacala, sob a bandeira chinesa para a pesca pequenos pelágicos, em saídas ao mar de 8 a 9 dias. Eles pretendem realizar inspeções de desembarques no âmbito do Acordo MEP da FAO, mas não são capazes de indicar as espécies-alvo ou desembarcadas. No último caso, apenas Global Reach opera navios de pesca industrial, sob bandeira estrangeira. A licença da embarcação ZHONG YANG 31, de bandeira chinesa (República Democrática da China), operada pela YINUO com sede em Angoche, prova o contrário.
- De acordo com o oficial local do INIP em Nacala, navios da Global Reach estariam operar a partir de Nacala e Beira desde 2017. A frota consiste em 6 navios, um dos quais está a ser reparado nas Maurícias. Estes barcos costumam ficar 3 meses no mar, uns visando atum e espécies associadas, outros espécies demersais.

Falta de consistência não é limitada aos funcionários locais ou provinciais. Dentro da ADNAP, erros e aproximações são numerosos também: durante a primeira missão de terreno, em Setembro de 2018, a equipe de estudo reuniu-se com o responsável do Departamento de Gestão das Pescarias para tentar obter uma visão geral sobre a actividade de pesca industrial; foi indicado que a empresa Global Reach operar 2 navios a partir de Nacala sob a bandeira chinesa.

Os peritos pediram à DNOP para terem acesso às licenças dos navios operados pela Global Reach, a fim de clarificar as informações. A DNOP encaminhou 8 licenças para 8 navios industriais, ou seja muito mais do que os 2 navios identificados pela ADNAP. No entanto, a ADNAP é que emite essas licenças, em conformidade com os planos de gestão das pescarias. Este número também não condiz com os 5 navios mencionados pela DPMAIP-Nampula e o INIP em Nacala. Porém, essas administrações são responsáveis pelo controle da actividade destes navios. O quadro abaixo resume os elementos dessas licenças. As cópias das licenças são apresentadas nos documentos em anexo.

Erros e inconsistências são numerosas:

- As licenças dos dois palangreiros com bandeira das Seychelles (STAR OCEAN e FARQUHAR no. 2) parecem ser isentas de erros, excepto o comprimento de FARQUHAR no. 2, que é dado por 50,60 metros enquanto as bases de dados da FAO e da IOTC indicam um comprimento de 56,30m.

**Tabela 14: Os navios de pesca da Global Reach registrados pela ADNAP (licenças)**

Bandeira	Nome	Espécie autorizada	Arte de pesca	Quota (t)	Porto de registo	Porto base	Número ADNAP	Comprimento (m)
China	WIN FAR N°161	Demersais	Rede de emalhar	300	MAPUTO	MAPUTO	406-106	50
China (TW ?)	MAAN CHING SHYANG NO.66	Pequenos pelágicos	Arrasto	300	KEELUNG (Taiwan)	NACALA	403-I018	41,28
China (TW ?)	MAAN CHING SHYANG NO.6	Pequenos pelágicos	Arrasto	300	KEELUNG (Taiwan)	NACALA	403-I017	41,28
China	HORNG HAE	Demersais	Arrasto	400	MAPUTO	NACALA	406-105	43,5
China	CHING HUNG n°206	Demersais	Arrasto	400	MAPUTO	NACALA	406-104	42,2
China (TW ?)	FULL MARKS NO.178	Pequenos pelágicos	Arrasto	300	KAOSHING (Taiwan)	NACALA	403-I016	43,4
Seychelles	FARQUHAR NO.2	Atum	Longline	/	VICTORIA	MAPUTO	404- I02	50,6
Seychelles	OCEAN STAR	Atum	Longline	/	VICTORIA	MAPUTO	404- I03	43,5

Outras inconsistências são muito mais problemáticas:

- Na licença do FULL MARKS nº. 178, a bandeira indicada é "CHINA" (referindo-se à República Popular da China - PRC), enquanto o porto de registo "KAOSHING" sugere que é Taiwan (República da China - ROC). O sinal "BH2718" mencionado não é consistente com os dados AIS recebidos em Moçambique para este navio, que é codificado "C9Y95". Ainda nos dados AIS, este navio apresenta-se como sendo sob a bandeira moçambicana. Portanto, todas essas numerosas inconsistências deveriam ter sido removidas antes da emissão da licença ou deveriam ter sido investigadas pelos inspetores durante uma inspeção no porto.

No registo da IOTC, o navio tem um comprimento total de 34 m contra 43,40 m indicado na licença.

A licença menciona quota autorizado de 300 toneladas de pequenos pelágicos capturados por arrasto, mas o tipo de arrasto não é especificado! Será uma rede de arrasto de fundo, uma rede de arrasto pelágico ou uma rede de arrasto semi-pelágico?

As condições da licença são ainda mais preocupantes no que diz respeito às zonas autorizadas. Ao norte de 16 ° Sul paralelo (ou seja, ao norte do Banco de Sofala), o navio pode pescar fora das 3 milhas náuticas da costa, sem qualquer exigência de profundidade. A esta distância da costa, tendo em conta a pouca profundidade rasas e qualquer que seja o arrasto usado, é provável que haverá capturas acessórias, incluindo espécies demersais e camarão. No entanto, a licença não menciona qualquer autorização para capturas acessórias.

Entre os paralelos 16 ° S e 21 ° S (no Banco de Sofala), o navio deve pescar fora das 12 milhas da costa. Dada a configuração dos fundos, a captura de capturas acessórias em proporção significativa não pode ser excluída.

Finalmente, ao sul da latitude 21 ° S, a distância mínima para pescar é 6 milhas náuticas. As mesmas condições inconsistentes são aplicadas nas licenças de MAANG CHING SHYANG n ° 6 e MAANG CHING SHYANG no. 66. As licenças de ambos os navios também têm as mesmas inconsistências em termos de bandeira: "China" (República Popular da China) vem indicado nas licenças enquanto é provável que seja Taiwan (República da China - ROC), e a emissão de dados AIS usando a bandeira moçambicana.

Esse detalhe é importante. Se estes barcos têm a bandeira de Moçambique, os seus desembarques não estão sujeitos a inspeções sistemáticas no âmbito das MEP. Adicionalmente, é muito importante para as autoridades moçambicanas conhecerem com precisão a bandeira desses navios, a fim de solicitar ao Estado de bandeira para certificar as capturas feitas por esses navios antes de permitir a sua entrada num porto

moçambicano. República da China (Taiwan – ROC) e República Popular da China (PRC) são dois Estados de bandeira diferentes.

- Nas licenças de WIN FAR n.º 161, HORNG HAE e CHING HUNG n.º 206, a confusão sobre o Estado de bandeira é total:

Cada um desses navios é indicado como navegando sob a bandeira chinesa, enquanto estes são provavelmente navios com a bandeira da República da China (Taiwan - ROC). O porto de registo indicado nas licenças desses três navios é Maputo, o que é impossível para um navio chinês, quer venha da República Popular da China ou da República da China (Taiwan). A confusão é máxima quando se observa que estes navios às vezes aparecem com bandeira de Moçambique no AIS.

A questão da bandeira indicada nas licenças poderia parecer anecdótica, mas na verdade é uma forte indicação de que o emissor dessas licenças ignorou profundamente as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) que estabelece, em particular, as responsabilidades e as prerrogativas dos Estados, dependendo se eles são Estados de Bandeira, Estados Costeiros ou Estados de Porto.

Finalmente, o estudo constatou que a capacidade de inspeção no mar, no Banco de Sofala e mais geralmente no alto mar até os limites da ZEE, é quase nula. Além de alguns observadores que embarcam nos arrastões, no contexto de actividades científicas, não há nenhuma presença de inspectores de pesca no mar, nas águas sob jurisdição de Moçambique. Nem a Marinha, nem a Administração Marítima, nem a Polícia Costeira tem os meios técnicos e orçamentais para assegurar essa presença nas águas costeiras ou no alto mar. Portanto, é necessário criar mecanismos para permitir que os inspectores inspecionem os navios legítimos (ou seja, autorizados) que operam nas suas águas e também para patrulhar a fim de dissuadir navios não autorizados de praticar suas actividades ilegais.

### 2.5.5 *Moma (Província de Nampula)*

Moma é a sede do Distrito de Moma, o mais ao sul da Província.





#### 2.5.5.1 *Situação geográfica*

Cerca de 200km separam Moma da capital provincial, Nampula. Poucos troços da estrada que liga as duas cidades são asfaltados. A maior parte da pista está em muito mau estado, frequentada por muitos caminhões pesados provenientes do complexo industrial da Kenmare que opera a mina de areias pesadas em Topuíto. A condição da estrada é fortemente afectada por este tráfego de caminhões. Como resultado, o tempo de viagem entre Nampula e Moma é muito longo. Esta viagem leva actualmente mais de 5 horas, e este tempo pode ser maior dependendo da época. Na época das chuvas, as estradas que já estão em condição ruins tornam-se às vezes intransitáveis. É portanto fácil compreender as dificuldades do pessoal do DPMAIP em Nampula para organizarem operações frequentes de fiscalização e de controle das pescas, no distrito de Moma e o vizinho Larde.



Figura 15: Situação geográfica de Moma

#### 2.5.5.2 Atividades de pesca

	<b>Província</b>	<b>Nampula</b>
	<b>Porto</b>	Moma
	<b>Pescarias</b>	Peixe demersal
	<b>Tipo de barcos</b>	Semi-industrial e Artesanal
	<b>Tipos de artes</b>	Rede de emalhar

As atividades de pesca em Moma são variadas. Há uma grande frota de barcos de pesca artesanal e duas empresas de pesca semi industrial:

- A primeira empresa, STONECHEM, de capital chinês, opera quatro navios de pesca semi-industrial sob bandeira de Moçambique, que possuem licenças para pequenos pelágicos, sendo camarão a fauna acompanhante.
- A segunda, LEEMAR Lda, é uma empresa dirigida por um coreano. Até agora, esta empresa opera apenas embarcações motorizadas de pequena escala, mas tenciona desenvolver uma frota de navios maiores que entram na categoria de pesca semi-industrial. As licenças dos seus navios, como qualquer

licença de pesca artesanal, mencionam as artes de pesca autorizadas, mas nenhuma espécie alvo<sup>36</sup>. A empresa exporta principalmente camarão congelado para o mercado coreano e vende peixe demersal no mercado local.

### 2.5.5.3 Primeiros resultados

Consoante o técnico de pesca do Distrito, a fiscalização da pesca no Distrito de Moma é feita por uma equipe multi-sectorial que consiste em agentes ou membros da Polícia, do Distrito, dos CCPs e da APEMO, a Associação de Pescadores de Moma. O Distrito tem um técnico, responsável pelas funções de controle das pescas, que não é um inspetor de pesca como tal, no sentido da Lei das Pescas. Como em todo Moçambique, os únicos oficiais só com prerrogativas de controle da pesca são aqueles que dependem do MIMAIP, ou seja, os inspectores da Direcção Provincial (DPMAIP). A acção da equipe multi-sectorial, portanto, é limitada a acções de sensibilização e de promoção de boas práticas. No entanto, quando a equipe descobre artes nocivas, removê-los e confiscá-los. O Administrador do Distrito ordena então a sua destruição em público, de acordo com a Lei das Pescas. Na maioria dos casos, apenas a parte da rede que não respeita a legislação é retirada. O impacto financeiro da sanção, portanto, é geralmente baixo para o ofensor. Este procedimento levanta várias observações:

- Por um lado, pode ser facilmente considerado que mesmo que as intenções dos agentes desta equipe multi-sectorial sejam louváveis, não têm a capacidade legal para confiscar as artes de pesca, excepto no caso dos agentes da Polícia Costeira e dos inspectores de pesca da DPMAIP. Todas as apreensões realizadas por agentes que não são destas duas administrações são provavelmente o resultado de um abuso de poder. Assim, será necessário dotar os outros oficiais (técnicos do Distrito, fiscais dos CCPs, oficiais da Marinha e da Administração Marítima) de prerrogativas legais reais, permitindo-lhes identificar violações da legislação de pesca e tomar medidas de precaução.
- Na maioria dos casos, as infracções não são objecto de qualquer relatório escrito. O ofensor, portanto, não tem capacidade legítima para se defender, e a administração não pode rastrear o controle e seu resultado, o que obviamente seria muito útil para compreender os mecanismos de fraude e perseguir reincidentes. É também um imperativo de transparência para os agentes responsáveis pela implementação da acção pública, sem o qual o risco de corrupção, activa ou passiva, é extremo.
- Finalmente, o facto de os agentes, qualquer que seja sua administração, limitarem-se a confiscar apenas as partes ilegais das artes de pesca é uma má interpretação dos regulamentos e é totalmente ineficaz. Com efeito, quando os agentes confiscam apenas algumas dezenas de metros de painéis de rede mosquiteira, que são fornecidos gratuitamente pelo MISAU, de uma rede de cerco, que custa entre 500,000 e 1,7 milhões de meticais (ou seja, entre USD 8,250 e 28,000), o impacto financeiro e o efeito de dissuasão são nulos. O inspetor de pesca deve estar ciente de que, desde o momento em que um dispositivo ilegal ou proibido é anexado a uma arte de pesca, esta arte de pesca no seu todo torna-se ilegal e deve ser confiscada. Ao fazê-lo, a administração tem uma capacidade muito melhor para processar os infractores e impor multas consistentes com o delito. Por enquanto, pescadores sem escrúpulos, que fazem suas próprias análises de risco, consideram com toda razão que o risco de ser controlado é muito baixo, o de ser sancionado ainda mais, e que em qualquer caso, as sanções são insignificantes em relação a seus investimentos ou lucros. Esta situação deve mudar, de modo a convencer todos os pescadores que acatar leis e regulamentos garante-lhes puderem sustentar a sua actividade e que, pelo contrário, dedicar-se a actividades de pesca ilegal é arriscado demais.

Como em todas as partes, o inspetor das pescas do Distrito não tem um veículo para se deslocar às comunidades de pesca e ainda menos um barco de patrulha no mar. Nesta zona, onde as comunidades de pesca são numerosas e distantes, e onde os canais de comunicação são raros e difíceis, é impossível realizar uma sensibilização ou fiscalização eficazes sem meios de transporte adequados.

No passado, até 2016, os inspectores podiam usar um barco da WWF. No entanto, essa possibilidade apenas foi implementada raras vezes. Um Memorando de Entendimento entre a ONG e a administração estipulava que

<sup>36</sup> Ver a licença de pesca anexada.

esta última devia suportar os custos de combustível, o que na maioria dos casos não foi capaz de cumprir. Além disso, os funcionários queixavam-se de que a WWF focalizava a sua acção nas ilhas nortenhas do Distrito, o que fazia com que os inspectores não pudessem definir as suas próprias metas de controle.

A actividade de pesca semi-industrial é representada principalmente pela empresa STONECHEM, que tem a sua própria ponte-cais para a descarga das suas capturas. Os navios da empresa têm licenças para pesca de pequenos pelágicos, o camarão sendo autorizado como fauna acompanhante. O estudo revelou a fraqueza extrema da legislação de Moçambique, sendo os navios da STONECHEM uma ilustração perfeita deste ponto. Não há nenhuma definição específica de **espécie alvo** ou de **capturas acessórias** na legislação. Ao contrário de muitos outros países, não há nenhuma exigência em termos de percentagem de capturas acessórias permitida em relação ao total das capturas. Esta lacuna significa que os barcos da STONECHEM, como muitos navios, podem às vezes pescar mais espécies que são permitidos como capturas acessórias do que espécies-alvo reais.

As declarações de capturas da STONECHEM para o primeiro semestre de 2018 destacam este fenómeno. A licença n°00735/303.00H40/18<sup>37</sup> emitida pela DPMAIP de Nampula para o navio de pesca DA SHUNG autoriza a pesca de arrasto para pequenos pelágicos e camarão como fauna acompanhante. É o mesmo caso para os outros navios da empresa. Durante a visita à empresa, foi possível consultar determinadas declarações de capturas, transmitidas de dez em dez dias à DPMAIP de Nampula. A análise destes documentos mostrou que na maior parte do tempo, as quantidades de capturas acessórias são superiores às capturas das espécies-alvo, o que não faz sentido. Logicamente, o navio que obteve uma licença para pequenos pelágicos deveria pescar principalmente essas espécies-alvo. Camarão só deveria ser fauna acompanhante, presente em pequenas proporções. Isto claramente não é o caso. Das 8 declarações de capturas analisadas, apenas uma tem uma percentagem de espécies-alvo acima dos 50%. Para todas as demais, camarão (da fauna acompanhante) corresponde a mais de 50% das capturas, até superior aos 80% em dois casos. O facto de que a legislação não especifica mais estritamente as noções de espécies-alvo e de capturas acessórias representa um factor de risco crítico para todas as pescarias, especialmente quando a fauna acompanhante não é sujeita a uma quota, como é o caso para os navios da Stonechem, contrariamente aos arrastões camaroneiros (industriais e semi-industriais) no Banco de Sofala, que são sujeitos a quotas para o camarão e a fauna acompanhante (peixe). Isso resulta numa distorção da concorrência que não pode ser aceite.

Portanto, um navio simplesmente precisa pedir uma licença para pequenos pelágicos e pode capturar tanto camarão quanto quer ou pode, sem ter que se preocupar com o plano de gestão específico para a pesca de camarão no Banco de Sofala. O risco é, portanto, muito grande que uma actividade aparentemente legal e regulamentada infrinja gravemente as regras de protecção dos recursos. O resumo destas declarações de capturas é apresentado na tabela a seguir.

Tabela 15: Relatórios periódicos de capturas dos barcos da STONECHEM

Período	Peixe (kg)	Camarão (kg)	Lulas (kg)	Total (kg)	% de espécies-alvo	% de capturas acessórias
21 a 30 de Abril de 2018	1.633	877	-	2.510	65%	35%
11 a 20 de Maio de 2018	1.495	1.896	88	3.479	43%	57%
21 a 30 de Maio de 2018	544	2.527	58	3.129	17%	83%
01 a 10 de Junho de 2018	245	1.397	17	1.659	15%	85%
11 a 20 de Junho de 2018	679	1.395	44	2.118	32%	68%
01 a 10 de Julho de 2018	1124	1305	-	2429	46%	54%
11 a 20 de Julho de 2018	674.9	717.4	27	1,419.3	48%	52%
21 a 30 de Julho de 2018	1.056	2.622	35	3.713	28%	72%

<sup>37</sup> Ver a licença de pesca anexada.

Portanto, parece absolutamente necessário clarificar as noções de espécies-alvo e espécies de fauna acompanhante em regulamentos futuros para reforçar PGPs.

A análise de documentos da empresa mostra que, em 2018, submeteu-se a várias inspeções sanitárias por agentes do INIP, mas que apenas uma inspeção foi realizada em 2018 (a 27 de Julho) por inspetores de pesca em matéria de legislação pesqueira. Uma frequência de uma inspeção por ano dos desembarques da única empresa que opera embarcações semi-industriais é claramente insuficiente e apela para a criação a breve prazo de uma representação permanente da DPMAIP em Moma, com a sua própria equipe de inspetores de pesca.

Outro ponto saiu claramente da visita à empresa Stonechem, mas também ao seu vizinho Leemar Lda. Ambos têm meios técnicos que são bem mantidos e capazes de processar e armazenar grandes quantidades de peixe ou camarão. No entanto, as quantidades de pescado capturadas pelos navios pertencentes a estas empresas são bastante baixas (no caso da Stonechem) ou muito baixas (no caso da Leemar), o que leva a supor que no presente, essas empresas não são economicamente viáveis. Elas precisam processar mais peixe, numa base mais regular. Isto só será possível através da compra de peixe por estas empresas a pescadores artesanais locais. No entanto, o presente estudo ressaltou o facto de que a grande maioria dos pescadores artesanais não possui uma licença de pesca regular. O risco é, portanto, grande que essas empresas se tornem cúmplices em actividades ilegais, comprando peixe a pescadores que praticam a pesca INN. Isto também representa um risco importante para o país e sua capacidade de exportação. A produção dessas empresas é principalmente virada para a exportação. No entanto, se os compradores para o mercado interno às vezes não são muito exigentes em termos de qualidade ou legalidade dos produtos, isso não é o caso para compradores estrangeiros, que devem respeitar regras rigorosas de importação. Um comprador importante que decidiria avaliar a capacidade de Moçambique em garantir a legalidade das suas capturas levantaria provavelmente reservas bem fundamentadas.

No caso da União Europeia, isto poderia levar à emissão de um cartão vermelho ou amarelo que afectaria a capacidade de exportação de Moçambique a nível mundial. De facto, a União Europeia adoptou em 2008<sup>38</sup> o que é, sem dúvida, um dos textos legislativos mais exigentes do mundo, a fim de evitar que peixe capturado ilegalmente atinja o seu mercado. A implementação deste regulamento para Moçambique poderia dificultar a capacidade de exportação do país à UE, um dos principais mercados mundiais para peixe. Mais uma vez este exemplo indica claramente que um controle mais eficaz das actividades de pesca artesanal tem um impacto directo sobre as actividades de pesca industrial e semi-industrial. Também pode ser notado que accionar meios importantes para lutar contra uma hipotética pesca INN industrial estrangeira é inútil, especialmente no alto mar, a não ser que a erradicação da pesca INN doméstica, praticada por pescadores artesanais locais, seja tratada em primeiro lugar e a seguir, em conjunto.

Esta situação não pode ser tolerada e é necessário que a legislação pesqueira seja utilizada pela administração e pelos inspetores de pesca para que todos os actores entendam que têm um papel a desempenhar na luta contra a pesca ilegal. Com efeito, o Artigo 87 da Lei das Pescas no 22.2013 de 1 de Novembro de 2013 indica que a responsabilidade pela infracção é compartilhada entre o pescador, o armador e a empresa de processamento e que a pena, portanto, deve ser compartilhada por todos os responsáveis. Processadores tais como Stonechem e Leemar devem estar cientes de que devem garantir que os pescadores aos quais compram peixe sejam devidamente licenciados. Sem esse controle interno, estas empresas são cúmplices na pesca ilegal e sujeitas a sanções. Ao observar essas regras, toda a indústria é encorajada a entrar num círculo virtuoso: o pescador entende que, ao cumprir as suas obrigações em termos de licença, ele vai encontrar melhores oportunidades para sua produção, e as empresas garantem seus negócios comprando apenas a operadores legalizados.

<sup>38</sup> Regulamento do Conselho (CE) no 1005/2008 de 29 de Setembro de 2008 que institui um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, Não declarada e Não regulamentada.



**Figura 16: Algumas das instalações da DPMAIP disponíveis em Moma**

Finalmente, é preciso sublinhar que existem vários edifícios em Moma sob a administração da DPMAIP, que poderiam facilmente ser reabilitados para acomodar uma representação permanente com 4 inspetores de pesca. As instalações principais (o que era anteriormente a estação do IDPPE), onde funciona o extensionista, seriam sem dúvida adequadas para acomodar o responsável da antena e a sua família, assim como os escritórios dos inspetores de pesca. A dependência existente seria usada para armazenar e manter os equipamentos de inspeção. As instalações sendo à beira-mar, poderiam facilmente servir de base para um meio náutico para inspetores (navio de convés aberto de 7 metros). Existem também três casas da DPMAIP perto do recinto principal, desocupadas no momento e que, uma vez reabilitadas, poderiam acomodar os outros 3 inspetores de pesca da antena e suas famílias.

### 2.5.6 *Angoche (Provincia de Nampula)*

Angoche está localizada a 200 km da capital provincial, Nampula e a 150 km ao norte de Moma. Como na maioria da provincia, as estradas que lhe dão acesso estão numa situação péssima, leva mais de três horas e quase 4 horas para chegar a Angoche de Moma e Nampula, respectivamente.

#### 2.5.6.1 *Situação geográfica*







**Figura 17: Situação geográfica de Angoche**

O porto de Angoche é situado num grande estuário que cobre 450km<sup>2</sup>. Ele tem um acesso directo ao Oceano Índico. O ecossistema característico da área é estuarino, sob a influência dos rios Mutomot, Meluli e Ligonha. Várias espécies de mangais estão presentes nesta sub-região que são um habitat sensível para muitos recursos (em particular viveiros e zonas de reprodução). O sedimento é constituído principalmente por areia (Souto, 2014).

#### 2.5.6.2 *Actividades de pesca*

Angoche é caracterizada pela riqueza e abundância dos recursos haliêuticos, marinhos e de água doce. A actividade de pesca é principalmente artesanal e visa peixes demersais com rede de emalhar e linha. As principais espécies-alvo pertencem às famílias Lethrinidae, Scombridae e Siganidae. Os recursos são provavelmente sobreexplorados: as espécies visadas por arrasto e rede de emalhar são capturadas antes do tamanho de primeira maturação sexual (Souto, 2014). A pesca artesanal está sujeita a períodos de defeso para gerir os recursos de forma sustentável.

	<i>Província</i>	<b>Nampula</b>
	<i>Porto</i>	Angoche
	<i>Pescarias</i>	Peixes demersais e pelágicos
	<i>Tipos de barcos</i>	Semi-industrial e artesanal
	<i>Tipos de artes</i>	Linha, arrasto

A empresa YINUO Lda, de capital chinês, estabeleceu-se em Angoche em 2014 com 4 pequenos arrastões semi-industriais, visando pequenos pelágicos no Banco de Sofala. Depois de alguns anos de operação e após ter chegado à conclusão de que os seus navios são inadequados, a empresa vendeu seus 4 navios e substituiu-os com 4 arrastões congeladores de mais de 40 metros de comprimento, ainda visando pequenos pelágicos. A empresa perspectiva importar mais 10 navios em 2019.

#### 2.5.6.3 *Primeiros resultados*

A administração do Distrito de Angoche também tem um técnico, formado na Escola de Pesca, para exercer as funções de fiscalização e controle das pescas. Ele é responsável pela emissão de licenças e a coordenação das operações de fiscalização da pesca no Distrito.

Ele organiza o seu trabalho com base num plano de actividade acertado ao nível do Distrito que inclui as seguintes tarefas:

- Sensibilização de pescadores;
- Emissão de licenças;
- Mobilização dos CCPs;
- Visita aos centros de pesca;
- Fiscalização e inspeções.

Como a maioria de seus colegas nos outros distritos, ele é o oficial mais frequentemente presente no terreno. Como tal, e se bem que suas actividades sejam principalmente dedicadas à pesca de pequena escala, os técnicos estão familiarizados com as actividades de pesca semi-industrial e industrial nos seus distritos. Como resultado, é importante que os inspectores de pesca da DPMAIP, que são os únicos com prerrogativas reais de controle, possam confiar no seu conhecimento do terreno e dos actores locais.

O técnico do Distrito é também quem regista e mantém o registo das licenças atribuídas pelo Distrito (para a pesca de pequena escala). Sendo este registo um livro, não está disponível para outros inspectores em missão

de controle quando for necessário proceder a uma verificação. No futuro, registos de licenciamento distritais devem ser agrupados numa base de dados nacional. O técnico poderia ter acesso às licenças numa tablet ou computador portátil e inspectores no terreno poderiam consultar a base de dados em tempo real.

Como na maioria dos outros distritos, o técnico não tem meios de transporte próprios. Portanto, ele depende da colaboração com outras administrações para visitar centros de pesca remotos. O mesmo aplica-se aos centros de pesca localizados nas ilhas a frente de Angoche, que são acessíveis apenas por barco.

Outros departamentos estão envolvidos na fiscalização das pescas. A Administração Marítima é razoavelmente bem estruturada no Distrito de Angoche. Com base num acordo informal, ela coordena regularmente com os agentes da DPMAIP para realizar patrulhas conjuntas, que dum lado permitem realizar as actividades relacionadas com a segurança de navegação e, por outro lado, aquelas relacionadas de fiscalização das pescas.

De acordo com o administrador marítimo, três novos navios de patrulha da Administração Marítima entrarão brevemente em serviço. Estes barcos, de cerca de 10 metros de comprimento, serão baseados em Pemba, Nacala e Angoche respectivamente. Eles estarão disponíveis para missões conjuntas com inspectores de pesca da DPMAIP. Serão capazes de patrulhar em todas as águas territoriais.

De acordo com o administrador, a Marinha patrulha com um navio militar maior em Pemba. Este navio seria capaz de patrulhar até 24 milhas da costa e poderia servir de apoio para patrulhas conjuntas visando dissuadir a presença de navios de pesca estrangeiros no Banco de Sofala.

Por sua vez, a Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial exerce tarefas gerais de fiscalização da pesca. Sem nenhum meio náutico e poucos veículos operacionais, os agentes da Polícia dependem da cooperação com outros serviços tais como a DPMAIP e a Administração Marítima.

Agentes da Polícia também estão disponíveis sob demanda para garantir a segurança e a manutenção da ordem pública durante as operações de controle realizadas pela Administração Marítima ou inspectores de pesca. Esse reforço de segurança é particularmente necessário durante missões ao norte do Distrito, onde actos violentos tem acontecido e onde é impossível realizar inspecções sem o apoio da Polícia. Se bem que todos os agentes da Polícia do Distrito sejam treinados para fiscalização das pescas, eles são usados principalmente para garantir a segurança dos inspectores.

A estação da Polícia Costeira de Angoche encontra-se num pequeno porto onde a maioria dos barcos das diferentes administrações está estacionada.

Existem vários navios do ex-IDPPE, nem todos operacionais, bem como um pequeno navio pertencente à Marinha, que se encontra inutilizado desde Fevereiro de 2017 mas sem danos aparentes. Como em todas as administrações visitadas durante as duas missões, os principais problemas encontrados na operação de seus barcos são a manutenção técnica e o financiamento dos combustíveis.



**Figura 18: Barcos estacionados na estação da Polícia Costeira de Angoche**

A visita à empresa YINUO Lda destacou as mesmas fraquezas que aquelas detectadas durante as visitas às empresas de Moma. Em primeiro lugar, parece que os inspectores de pesca da DPMAIP têm muito pouco conhecimento das actividades da empresa. É altamente provável que eles se encontram raras vezes com esses

actores por causa de seu afastamento dos escritórios de Nampula. À semelhança da recomendação relativa a Moma, a criação de uma representação permanente da DPMAIP em Angoche, com quatro inspectores de pesca residentes, poderia resolver esse problema.

É realmente impensável que um porto abrigando vários navios de pesca estrangeiros (no caso da YINUO, são navios chineses) não tenha nenhuma presença permanente de inspectores capazes de efectuar as inspeções obrigatórias consoante a aplicação do Acordo da FAO sobre a Medidas do Estado do Porto. Em particular considerando que a empresa YINUO planeja importar 10 navios de pesca novos no próximo ano.

De novo, a segunda fraqueza é as condições das licenças e a imprecisão da legislação em relação às noções de espécies-alvo e de capturas acessórias.

A licença de pesca no. 000834 / 403.1010 / 18 emitida para o navio ZHONG YANG 31<sup>39</sup> da YINUO autoriza a pesca de peixes pelágicos com arrasto, além de 12 milhas náuticas em toda a costa moçambicana.

Nenhuma espécie é permitida como fauna acompanhante. A equipe do estudo não foi capaz de consultar os registos de pesca desta embarcação ou seus relatórios de captura. Nenhum relatório de inspeção de descarga estava disponível na sede da empresa em Angoche. É necessário impor a estes navios um porto de desembarque para garantir a capacidade do Estado de realizar inspeções obrigatórias e para permitir que os inspectores verifiquem a aplicação das condições das licenças desses barcos.

Além de suas actividades de pesca industrial, YINUO compra carangueijo de mangal a pescadores locais, processa-o na sua fábrica e exporta-o para Europa e Madagascar. Uma empresa francesa sediada em Marselha é um de seus clientes. As condições sanitárias da fábrica são muito boas e regularmente monitoradas pelos inspectores do INIP. Portanto, pode-se supor que as condições de higiene sejam adequadas para exportar para Europa. No entanto, não foi possível verificar se os pescadores que capturam carangueijo de mangal por conta da YINUO são titulares de licenças de pesca válidas. Isto representa um risco grande no que diz respeito ao Regulamento Europeu 1005/2008 que institui um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, Não declarada e Não regulamentada e requer que países desejando exportar seus produtos de pesca para Europa estabeleçam um sistema eficaz para combater a pesca INN.

### 2.5.7 *Nacala (Província de Nampula)*

Nacala é uma cidade na costa norte de Moçambique, localizada a cerca de 200 km a leste de Nampula; é o porto natural mais profundo na costa leste da África.

#### 2.5.7.1 *Localização geográfica*

O porto de Nacala serve a sua própria zona interior e o encravado Malawi, a oeste, com ligação com o Corredor de Desenvolvimento Norte, uma linha ferroviária de 914 km. O porto de Nacala e a linha ferroviária são concessionados aos Portos do Norte SA, um consórcio que inclui o grupo de mineração brasileiro Vale Moçambique. Frete inclui cimento, petróleo, grãos, contentores e vários materiais de construção para a linha ferroviária e o porto novo. O porto novo de carvão na Baía de Nacala foi desenhado para exportar carvão extraído perto de Moatize, na província de Tete.

#### 2.5.7.2 *Actividades de pesca*

<sup>39</sup> Ver a licença anexada a este relatório.

	<b>Provincia</b>	<b>Nampula</b>
	<b>Porto</b>	Nacala
	<b>Pescarias</b>	Peixes demersais / pequenos pelágicos
	<b>Tipos de barcos</b>	Industrial e artesanal
	<b>Tipos de artes</b>	Linha, arrasto e rede de emalhar

A actividade de pesca é essencialmente artesanal, mas nos últimos anos, a companhia Global Reach, descarrega as suas capturas no porto.

### 2.5.7.3 Primeiros resultados

O Distrito de Nacala não é abrangido pelo programa SWIOFish. O Distrito é responsável pela gestão das actividades de pesca artesanal, nomeadamente no que respeita à emissão de licenças e ao trabalho de extensão junto dos CCPs. Como nos outros distritos visitados, a administração local tem um técnico, também treinado na Escola de Pesca, para exercer as funções de fiscalização e controle da pesca.

No que diz respeito à pesca industrial, o Distrito é informado que Global Reach opera arrastões, mas não tem informações sobre as actividades dos mesmos. A DPMAIP de Nampula deveria mantê-lo informado, mas isso ainda não é o caso.

Considerando que os inspectores da DPMAIP estão baseados a mais de duas horas de Nacala e que o técnico do Distrito é o mais apto para fazer um acompanhamento regular, é lamentável que o Distrito não esteja envolvido nas actividades da pesca industrial. A DPMAIP de Nampula também não está devidamente a par das actividades desta empresa chinesa, baseada em Maputo. Os pedidos de licença de navios industriais são processados ao nível central pela ADNAP. As únicas informações disponíveis aos inspectores da DPMAIP são as licenças emitidas pela ADNAP, cujas condições de atribuição permanecem pouco transparentes. Esta situação, detalhada na seção 2.5.1.1, afecta seriamente a capacidade da administração, seja provincial ou local, de realizar as inspecções necessárias.

O INIP, responsável pelo controle sanitário, em particular a emissão de certificados de exportação, não parece estar melhor informado. Durante a missão de terreno, o inspector do INIP indicou que Global Reach opera 6 navios, visando indiscriminadamente atum, pequenos pelágicos e demersais. Os dados analisados pela missão e descritos no capítulo 2.5.1.1 (Tabela 8) indicam que Global Reach opera pelo menos 8 navios, 6 sob bandeira chinesa (de Taiwan?) e 2 sob bandeira das Seychelles.

Apesar de ter pedido, a equipe não foi capaz de ter acesso aos relatórios de inspecção de porto, quer do INIP quer dos inspectores da DPMAIP, como parte da inspecção relativa ao Acordo da FAO sobre Medidas do Estado do Porto. Esta situação não é aceitável, tanto em termos das obrigações de Moçambique vis-à-vis o acordo da FAO quanto ao nível do compromisso do país, como Estado costeiro e parte contratante da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC).

A segunda missão de terreno, tal como a primeira, permitiu consultar um grande número de actores de MCS. Todos, quer seja ao nível dos Distritos, da Administração Marítima ou da Polícia Costeira, manifestaram a sua preocupação pelo facto de não terem informação sobre as actividades de um actor principal da pesca na provincia e estão dispostos a serem mais envolvidos. No entanto, o facto de Nacala estar fora da zona de intervenção do programa SWIOFish é-lhes prejudicial, desde que não têm acesso a uma fonte de financiamento essencial para organizar missões conjuntas de fiscalização, tanto em terra como no mar.

A maioria dos serviços da administração depara-se com grave falta de meios para realizar suas missões.

Para alguns, tal como a DPMAIP, faltam recursos humanos qualificados, para outros, tal como a Polícia Costeira, faltam meios de transporte. Esta situação é particularmente crítica em Nacala, onde parece que a

pesca industrial e os navios da Global Reach escapam totalmente à fiscalização da administração local e provincial.

Mesmo que a gestão dos navios industriais seja realizada pela administração central (ADNAP), é ilusório acreditar que ela possa ser feita sem o apoio das administrações no terreno. A ADNAP deveria assegurar a tramitação dos pedidos de licença de navios industriais e sua emissão, quando os projetos propostos estão em conformidade com os planos de gestão de recursos. Esse processo de tramitação deveria envolver os serviços desconcentrados logo no início, de modo a reunir o ponto de vista dos agentes encarregues da fiscalização das pescas nas respectivas províncias. Isto não parece ser o caso.

As direcções provinciais do MIMAIP (DPMAIPs) e em particular os departamentos responsáveis pela realização de inspeções (os **DAMAIsRPFs**) deveriam estar a par dos processos de licenciamento. Isto permitir-lhes-ia se preparar e se estruturar adequadamente. Isto também permitir-lhes-ia relatar suas dificuldades à administração central, em termos de recursos humanos, equipamentos e orçamento, com base nas suas obrigações decorrentes das estratégias nacionais de MCS, assim como dos acordos e convenções assinados por Moçambique (FAO-PSMa, ORGPs tais como IOTC e o Acordo de Pesca para o Oceano Índico Sul - SIOFA etc.).

No caso dos navios da Global Reach, verifica-se que nenhuma destas recomendações de senso comum está implementada. A ADNAP fornece muito pouca informação ao nível provincial. Na DPMAIP, poucos agentes conhecem precisamente as actividades desses barcos. Ao nível do Distrito, os agentes de campo não estão informados sobre esta actividade, o que lhes impede agir e adicionar o seu contributo no esforço de fiscalização. É muito difícil obter informações fiáveis sobre estes barcos e suas actividades, quer seja em Maputo, Nampula ou Nacala, junto da ADNAP, da DNOP, da DPMAIP de Nampula ou de outras organizações locais. Esta situação espelha a disfunção que oriunde de vários factores:

- A administração central é muito isolada das Direcções Provinciais e não toma suficientemente em conta a experiência de terreno das mesmas;
- As Direcções Provinciais tem falta de pessoal, elas precisam de pessoas capazes de fazer a ponte entre os inspectores de campo e a sede. Deveria ser o papel dos chefes dos **DAMAIsRPFs**, mas o tamanho reduzido destes departamentos, tendo em conta o vasto leque das suas missões, não lhes permite ter tempo suficiente para essas tarefas;
- Estes dois pontos provocam uma falta de confiança mútua entre o nível nacional e provincial, o que leva, por um lado, a privar os **DAMAIsRPFs** de dados essenciais (tais como o acesso VMS em tempo real ou o conteúdo dos acordos de pesca) e por outro lado, a incentivar as províncias a minimizarem suas dificuldades no terreno, por medo de serem vistas como incompetentes. Uma confiança mútua melhor levaria provavelmente a ADNAP a consultar as DPMAIPs antes de emitir as licenças. Esta consulta, sem dúvida, encorajaria inspectores da pesca a apresentar suas observações e preocupações no que diz respeito aos muitos erros e aproximações destes documentos.

Inspectores de pesca deveriam ser afectados o mais próximo possível das suas áreas de actividade. Tomando em conta o tamanho da Província e o número e a diversidade de suas actividades de pesca, não é possível esperar um acompanhamento eficaz sem afectar permanentemente equipas de inspectores de pesca nos três principais distritos de pesca, ou seja Moma, Angoche e Nacala. Isto não pode ser feito sem um aumento significativo do número de inspectores atribuído ao **DAMAIRPE**.

Em paralelo ao aumento da força de trabalho, é também necessário equipar os inspectores de pesca com instrumentos adequados para realizar suas missões. Obviamente os inspectores precisam de veículos e barcos. Eles também precisam de bases de dados integradas que lhes permitem consultar os diferentes registos (registo de embarcações de pesca, registo de licenças de pesca) e elaborar os relatórios de inspecção e infração com a mínima restrição possível. Estes relatórios irão dar indicações sobre as actividades dos inspectores, melhorar a transparência do trabalho da administração e lutar contra as tentações, às vezes fortes, de abuso de poder e de corrupção.

Oficiais de campo deveriam beneficiar de um esforço significativo em termos de formação para melhorar seus conhecimentos. As suas competências e responsabilidades também devem ser reconhecidas. Isso poderia envolver a criação de um corpo de inspectores de pesca com um uniforme adaptado às suas missões e equipamentos modernos (kits de inspecção, tablets, computadores portáteis, telefones de serviço, etc.).

As tabelas de análises de riscos para as frotas PISI nacional e estrangeira estão resumidas a seguir. Os riscos são assustadoramente altos e frequentes para ambos os segmentos, embora estimados como sendo superiores para os navios estrangeiros.

**Tabela 16: Análise de risco de MCS para a Província de Nampula - Pesca Industrial e semi industrial / Navios nacionais**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (espécies-alvo)</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (capturas acessórias)</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médio</li> <li>• Fraco</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Frequente</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

**Tabela 17: Análise de risco de MCS para a Província de Nampula - Pesca Industrial e semi industrial / Navios estrangeiros**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (espécies-alvo)</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (capturas acessórias)</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Alto</li> <li>• Médio</li> <li>• Alto</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> <li>Medidas de Estado de Porto</li> </ul>

## 2.6 Análise de risco de MCS nacional

A nível nacional, riscos no MCS da pesca industrial e semi-industrial podem ser resumidos como segue.

Do ponto de vista de análises de riscos, a frota PISI pode ser dividida em dois grupos distintos:

1. Membros da indústria e frota de pesca PISI históricos, tais como a pesca de camarão nomeadamente no Banco de Sofala e em particular a partir da Beira (Província de Sofala) e Maputo, e a pesca semi-industrial de Kapenta no Lago de Cabora Bassa (Província de Tete);
2. Membros da indústria recentemente estabelecidos, como a empresa de pesca de atum nacional PESCAMOZ baseada na Beira (Província de Sofala) e empresas estrangeiras tais como GLOBAL REACH que visam desenvolver as suas actividades na Província de Nampula.

### 2.6.1 Actividades de pesca PISI bem estabelecidas

Operadores bem estabelecidos desempenham um papel importante no desenvolvimento económico e social do país e nas províncias em que estão estabelecidos. A maioria de suas instalações terrestres é operada por funcionários moçambicanos, e as tripulações dos navios são principalmente moçambicanas. Essas empresas, se bem que algumas tenham capital estrangeiro, foram estabelecidas para durar a longo prazo. Como resultado, suas estratégias são viradas para a sustentabilidade e a gestão racional dos recursos. Estas empresas têm uma

experiência e um conhecimento vastos nas suas áreas de actuação e pretendem continuar a cooperar activamente com o Estado moçambicano para definir uma política apropriada de gestão de recursos da pesca. Consideramos, se bem que confiança também inclua o controle, que essas empresas estariam menos inclinadas a actuar contra os regulamentos existentes para terem lucros a curto prazo.

Isto é confirmado pelas análises de risco que destacam fraquezas relacionadas com falhas do sistema MCS propriamente dito, tais como a falta actual de recolha de dados sobre capturas acessórias e a falta de meios de monitoramento no mar.

Tabela 18: Análise de risco global MCS para a pesca de camarão PISI nacional – Operadores históricos

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (espécies-alvo)</li> <li>▪ Quotas objectos de sobrepesca (capturas acessórias)</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

Da mesma forma, para a frota nacional de pesca semi-industrial de linha, os riscos são moderados e razoavelmente bem controlados. No entanto, fraquezas surgem da incapacidade das autoridades em imporem pontos de desembarque obrigatórios, o que tornaria possível verificar a veracidade dos relatórios de capturas e potencial uso indevido do sistema VMS, o que garantiria que barcos de pesca semi-industrial não violassem as proibições espaço-temporais.

No que diz respeito ao uso indevido do sistema VMS, é importante notar que os operadores **CMPCMV** da DNOP não são capazes de usar o sistema de alarmes ou detectar possíveis violações. Além disso, já que dados VMS não são compartilhados pelo **FMCCMV** com as DPMAIPs, é impossível para os serviços de proximidade detectarem infractores com base nos dados do VMS.

Portanto, se bem que a maioria dos riscos sejam de nível médio para as pescas de linha, um risco alto e frequente de não-conformidade com perímetros espaciais protegidos resulta numa classificação global de alto risco.

Tabela 19: Análise de risco global MCS para a PISI nacional / Frota de pesca a linha

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> <li>▪ Pesca durante os períodos de veda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> <li>• Alto</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> <li>• Frequente</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no porto/desembarque</li> </ul>

Finalmente, foi observado que os operadores estabelecidos na pesca de Kapenta de Cahora Bassa mantem bons registos de conformidade e, portanto, tem uma classificação de risco global baixa.

**Tabela 20: Análise de risco global MCS para a pesca nacional de Kapenta (Cabora Bassa) – Operadores históricos**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Pesca em zonas proibidas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Máquinas fotográficas incorporadas</li> </ul>

### 2.6.2 *Actividades de pesca PISI novas e em desenvolvimento*

Nos últimos anos, as deficiências gerais do sistema MCS tornaram-se piores devido ao surgimento de novos operadores, tais como a pesca do atum na Beira ou a pesca industrial por frotas estrangeiras tais como Global Reach (palangreiros atuneiros, arrastões demersais e barcos de redes de emalhar, arrastões de pequenos pelágicos).

Em primeiro lugar, parece que o governo central não foi capaz de definir regras e condições de licenciamento adequadas para os novos operadores, mais frequentemente competindo com operadores estabelecidos para recursos de pesca limitados, em alguns casos já sobreexplorados. Parece que nos últimos anos numerosas licenças PISI têm sido atribuídas sem consideração prévia do PGR existente.

Em segundo lugar, é importante observar que os serviços de controle em todos os níveis parecem ter um conhecimento muito limitado sobre as actividades destes novos operadores. As condições de acesso ao recurso não indicam portos designados ou procedimentos de monitoramento e parece não existir nada para impedir que estas embarcações transbordem no mar ou façam registos de capturas incorrectos.

**Tabela 21: Análise de risco global MCS para as frotas PISI estrangeiras – Novos operadores**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Uso de artes ilegais</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevado</li> <li>• Elevado</li> <li>• Elevado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frequente</li> <li>• Frequente</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nenhuma</li> </ul>

No que diz respeito à pesca de atum, por exemplo, visitas de campo no âmbito deste estudo mostraram que o processo é razoavelmente bem dominado, tanto pelo fabricante como pela administração encarregada do MCS. A única fraqueza notável é o facto de que o Estado não implementa suficiente fiscalização no mar para garantir que as declarações de capturas sejam sinceras e efectuadas em conformidade com os regulamentos. Esta fraqueza no MCS é comum a todos os novos operadores PISI e sugere possíveis transbordos ilegais no mar.

**Tabela 22: Análise de risco global MCS para a pesca nacional PISI de atum**

Descrição do risco	Nível de risco	Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sem licença de pesca</li> <li>▪ Registo incorrecto de capturas</li> <li>▪ Transbordo ilegal no mar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraco</li> <li>• Fraco</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raro</li> <li>• Raro</li> <li>• Médio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VMS</li> <li>▪ Diário de bordo</li> <li>▪ Relatórios de capturas</li> <li>▪ Inspeções no mar / no desembarque</li> </ul>

Da mesma forma para a pesca de Kapenta em Cahora Bassa, que está a experimentar o aumento dos níveis de riscos MCS ligado a novos operadores.

**Tabela 23: Análise de risco global MCS para a pesca nacional de Kapenta (Cabora Bassa) – Novos operadores**

Descrição do risco	Nível de risco		Frequência de potencial	Medidas implementadas para responder ao risco
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sem licença de pesca</li><li>▪ Registo incorrecto de capturas</li><li>▪ Uso de artes ilegais</li><li>▪ Pesca em zonas proibidas</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Médio</li><li>• Médio</li><li>• Fraco</li><li>• Médio</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Médio</li><li>• Médio</li><li>• Médio</li><li>• Médio</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diário de bordo</li><li>▪ Relatórios de capturas</li><li>▪ Máquinas fotográficas incorporadas</li></ul>	

### 3 ESTRATEGIA MCS PARA A PISI

#### 3.1 Introdução

É habitual documentos de estratégia terem secções de preâmbulo que fazem a ligação com documentos de política a nível superior, em particular no caso de documentos de estratégia MCS, conforme observado na secção 2.1.

##### 3.1.1 Visão

A declaração de visão existente de 2008 (secção 2.1.1) pode ser adaptada, para mencionar mudanças na legislação, recentes e em curso, ou um enfoque na sustentabilidade ou / e numa abordagem integrada (englobando ampla comunicação e consulta, científica pesquisa e aplicação efectiva). Declarações de visão correspondem ao sistema MCS do país que as partes interessadas (governo, sector privado, sociedade civil) concordam que seja o ideal, daqui a 10 ou 20 anos. Possíveis declarações de visão podem ser combinadas, como proposto a seguir:

- Um sistema MCS eficiente para apoiar o monitoramento e controle das actividades dos barcos de pesca nacionais ~~que operam nas águas jurisdicionais, alto mar ou águas de terceiros Estados, estrangeiros e estrangeiros baseados que operam dentro localmente dentro da ZEE de Moçambique;~~ e as actividades de barcos de pesca registados em Moçambique fora da jurisdição nacional de Moçambique;
- Medidas robustas de monitoramento e controle que tem o apoio financeiro e jurídico para proteger os recursos pesqueiros marinhos e de águas interiores de Moçambique contra sobre-exploração e actividades ilegais;
- ~~Robustas medidas de monitoramento e controle que tem o apoio financeiro e jurídico suficiente para proteger os recursos pesqueiros marinhos e de águas interiores de Moçambique contra sobre-exploração e actividades ilegais;~~
- Um quadro MCS eficiente e eficaz nas águas marinhas, costeiras e interiores de Moçambique, que apoia a gestão sustentável dos recursos pesqueiros e maximiza os retornos económicos e benefícios sociais e de desenvolvimento, enquanto minimizando impacto ambiental adverso (adaptado da Agência Fórum das Pescas do Pacífico – AFPP).

##### 3.1.2 Missão

Também é comum para um departamento do governo ou uma agência ter uma declaração de missão. De novo, provém das prioridades mais altas da política da pesca e poderia ser comum para a ADNAP e a DNOP. Uma possibilidade é sugerida a seguir.

- Serviços do governo responsáveis pela MCS, em colaboração com organizações locais, do estado, nacionais, nações parceiras e organizações não governamentais e intergovernamentais, conduzirão operações contínuas de monitoramento e controle para prevenir, detectar, investigar, e/ou proibir violações nas águas de Moçambique, a fim de proteger os recursos naturais de Moçambique contra pesca ilegal, actos criminosos ou outras actividades prejudiciais para o meio ambiente natural e suas águas internacionais.

#### 3.2 Objectivos Estratégicos de MCS para a PISI

Os dois primeiros dos cinco objectivos da Política MCS anterior (2008) (secção 2.1.2) eram muito gerais, e presume-se que são plasmados nas declarações de Visão e Missão, adaptadas a partir das sugeridas acima.

É importante ter Objectivos Estratégicos que tomem em conta o estado actual preocupante do sistema MSC e que se relacionem especificamente com a pesca industrial e semi-industrial (PISI). Três objectivos são propostos, que irão formar a base para o próximo Plano de Operações de 5 anos proposto na secção 4.

Formatted: Font: (Default) +Body (Calibri), 10 pt, Highlight

Formatted: Font: (Default) +Body (Calibri), 10 pt, Highlight

Formatted: Font: (Default) +Body (Calibri), 10 pt, Highlight

Formatted: Font: (Default) +Body (Calibri), 10 pt, Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Indent: Left: 1,27 cm, No bullets or numbering

Commented [SM3]: Há necessidade de melhorar para trazer aspectos práticos  
Queremos um sistema de Monitoria com aspectos praticos

Formatted: Highlight

1. Fortalecer a institucionalização de um sistema MCS nacional multi-sectorial e coerente a nível central e provincial;
2. Garantir a existência de um quadro jurídico persuasivo capaz de contribuir para a eliminação da pesca ilegal, Não declarada e Não regulamentada (INN);
3. Desenvolver a cooperação regional e internacional.

### 3.2.1 *Objectivo Estratégico 1 – Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial*

Depois dos últimos anos sem orçamento e direcção adequados e em resposta à desconcentração e descentralização de serviços do governo, componentes e procedimentos de MCS precisam ser redefinidos, reforçados e adequadamente dotados em recursos a nível central e provincial e local, que são essenciais para actividades de PISI.

Actividades por serem desenvolvidas para atingir este primeiro Objectivo Estratégico são numerosas e complementares. É improvável que todas sejam alcançadas dentro de um Plano operacional de 5 anos para as extensas zonas marítimas, costeiras e de águas interiores de Moçambique. No entanto, caberá à administração e às partes envolvidas chave-dana pesca PISI estabelecerem planos detalhados de MCS que podem servir como demonstração e oferecer sistemas eficazes de MSC e registros de conformidade.

#### 3.2.1.1 *Serviços centrais reforçados*

- Redefinir responsabilidades e coordenar as funções e a base de colaboração da ADNAP e da DNOP
- ADNAP:
  - Reforçar o enfoque no Monitoramento e Controle;
  - Desenvolver e publicar a Política de Licenciamento para cada PGP;
  - Melhorar o monitoramento, contando com novas tecnologias.
- DNOP:
  - CMPCMV;
  - Planificação central;
  - Sistemas de comunicação CMPCMV e instrumentos IT.

#### 3.2.1.2 *Serviços provinciais reforçados*

- Confirmar os poderes da DPMAIP ;
- Reorganizar e reforçar os Serviços de Inspeção da DPMAIP (DAMA RPRPF);
- Procedimentos de execução DPMAIP ;
- Equipamentos maiores e IT (computadores, terminais de entrada de dados etc.) da DPMAIP.

#### 3.2.1.3 *Equipes MCS treinadas e bem equipadas*

- Criar corpo de Corpo e Estrutura de Carreira de Oficiais de Pesca e a respectiva Estrutura de Carreira;
- Programas de formação;
- Equipamentos para Inspectores de Pesca (uniformes, instrumentos de monitoramento e controle etc.).

#### 3.2.1.4 *Instrumentos, equipamentos e sistemas MCS de mais alto nível e bem geridos*

- Bases de dados MCS;
- Actualizações r Regularmente actualizadas;
- Plannificação eamento e estratégico e orçamentação estratégico;

**Commented [SM4]:** O novo Estatuto das Direcções Provinciais cria as Repartições provinciais de Fiscalização autonomas que se subordinam ao Director Provincial, DAMAI já não tem competencias de fiscalização.

**Formatted:** Portuguese (Portugal)

**Commented [SM5]:** Clarificar o último bullet no documento em Ingles

**Commented [SM6]:** Criar um corpo de inspectores de fiscalização Maritima e águas interiores e suas respectivas carreiras

**Formatted:** Portuguese (Portugal)

**Formatted:** Portuguese (Portugal)

- Equipamentos;
- Manutenção e substituição dos Activos Operacionais;
- Monitoria e Avaliação do Sistema MCS e a sua implementação por pescaria, **componente e para cada PGP.**

Formatted: Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0,63 cm, No bullets or numbering

#### 3.2.1.5 *Desenvolver e implementar Planos MCS para a PISI*

- Implementar fiscalização participativa activa;
- Erradicar a pesca doméstica não licenciada;
- Eliminar práticas de pesca destrutivas;
- Plano de marcação de artes para todas as artes de pesca fixas;
- Plano e capacidades de fiscalização da pesca no alto mar;
- Planos MCS prioritários (Banco de Sofala e pescaria de Kapenta em Cabora Bassa).

#### 3.2.2 *Objectivo Estratégico 2 – Garantir um quadro legal persuasivo capaz de eliminar actividades de pesca INN*

Uma revisão da legislação primária e secundária da pesca é realizada no Estudo 3 deste projeto. Alguns elementos essenciais são indicados no plano operacional MSC para a PISI (secção a seguir).

#### 3.2.3 *Objectivo Estratégico 3 – Desenvolver cooperação internacional e regional*

A base da cooperação regional em curso em matéria de sistemas MCS é analisada na secção 2.2.3. Moçambique tem participado activamente em todos os fóruns e ofereceu-se como líder, hospedando tanto o Centro de Coordenação de MCS da SADC como a Secretaria da SWIOFC. Alguns elementos essenciais, tais como Termos Mínimos de Condições para o licenciamento de atuneiros estrangeiros **tem sido em preparação há muito tempo**. Da mesma forma, as condições de licença para novos operadores da PISI e os riscos MCS elevados que representam **é um problema comum para todos os países de pesca da região ESA-IO**. A adopção de resoluções de política regional só poderá beneficiar dos esforços renovados de Moçambique para liderar os esforços estratégicos MCS relativos à PISI na região SWIO.

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

A este respeito, parece importante ressaltar que a adesão ao princípio de um **CMPCMV** regional não pode ser um substituto para o objectivo prioritário de implementar eficazmente um centro nacional de MCS.

Com efeito, o facto de que o Centro de Coordenação de MCS da SADC deve ser instalado em Maputo permitirá, sem dúvida, possíveis sinergias com o **CMPCMV** nacional. Para assegurar a boa coordenação e apoio do **CMPCMV** regional, a implementação de uma política eficaz de MCS, incluindo a instalação de um Centro Nacional de Monitoramento das Pescas eficaz e operacional devem ser prioritárias.

## 4 PLANO OPERACIONAL MCS DA PISI PARA 5 ANOS

### 4.1 Introdução

O diagnóstico extensivo e detalhado, realizado para este estudo (secção 2.4 Avaliação de campo da implementação da política de MCS) revela um recente colapso do sistema MCS na maioria das pescarias e em todos os níveis operacionais. Portanto, para alguns objectivos estratégicos, o Plano Operacional para os próximos 5 anos proposto a seguir corresponde a uma missão de resgate de grande escala de serviços de MCS, que implicará recrutamento de pessoal, treinamento, remodelação de infra-estruturas, reparação de equipamentos, investimento em equipamentos de grande e pequeno tamanho e meios de fiscalização, assim como serviços de consultoria (IT e outras áreas técnicas) e outros serviços (fretamento de navio e de avião).

Algumas actividades são urgentes, mas a maioria precisa ser planejada ao longo dos cinco anos do Plano Operacional, para garantir que, além das prioridades da pesca, todas as pescarias e as localidades tenham eventualmente acesso a serviços MCS de pesca eficientes, bem informados e justos para assegurar uma utilização sustentável para o maior benefício do povo moçambicano. Um roteiro é proposto sob forma de tabela na Secção 5.

### 4.2 Reforço institucional - Serviços centrais

Vários Departamentos e Agências Ministeriais estão envolvidos no sistema MCS a nível Central, como mencionado na secção 2.2 Parceiros do sistema MCS. A nível Central, os parceiros mais importantes são a ADNAP e a DNOP, e a partilha de suas habilidades precisa ser melhorada para evitar confusão de funções e permitir maior cooperação administrativa operacional.

A ADNAP deveria concentrar-se no Monitoramento (recolha de dados sobre capturas e desembarques, implementando o VMS) e no Controle (adopção de medidas nacionais e locais, a definição de Planos de Gestão das Pescas e termos e condições relativos à emissão de licenças de pesca).

A DNOP deveria concentrar-se na Fiscalização (supervisão das actividades de pesca, assegurando o cumprimento das medidas de Monitoramento e Controle).

#### 4.2.1 ADNAP

As responsabilidades de ADNAP precisam ser re-definidas, reorganizadas e reforçadas para um monitoramento e controle eficazes para a gestão da pesca sustentável com base no princípio de precaução. Mais importante ainda, as missões e os termos de cooperação com a DNOP precisam ser claramente definidos para que a capacidade de ambos os parceiros MCS possa ser fortalecida.

A nível operacional, a ADNAP deveria:

- Estabelecer e actualizar regularmente **Planos de Gestão das Pescarias** em ~~cooper~~~~de~~~~ta~~~~ção~~ com a DNOP e as DPMAIPs, profissionais, partes interessadas e cientistas. Os PGP's devem definir limites em termos de tonelagens capturadas (totais admissíveis de capturas) e esforço de pesca (número de navios, licenças, artes de pesca, números de dias de pesca, etc.);
- Transpor esses planos nacionais em planos regionais geridos por cada província, em concertação com as respectivas DPMAIPs, para definir os limites (por província) em termos de número de licenças, artes de pesca e, se for o caso, implementar medidas regionais específicas como fechos espaço-temporais;
- ~~Rever~~~~isar~~ todos os **regulamentos de pesca** para os tornar mais eficientes (facilitar a fiscalização);
- Definir e actualizar regularmente, em consulta com a DNOP, as DPMAIPs e as partes interessadas, **termos e condições de licenciamento** mais específicos que permitam aos oficiais de campo serem mais eficientes (por exemplo, portos de desembarque obrigatórios, notificação de desembarque, regras mais claras e mais rigorosas sobre capturas acessórias, obrigações de declarações, observadores etc.);
- Construir e manter **ferramentas** que facilitem controles cruzados e monitoramento (bases de dados para registo de embarcações de pesca, registo de licenças de pesca, dados sobre capturas, registo de inspecções, registo de infracções);

**Commented [SM7]:** É preciso listar as agencias, Instituições com intervencao do Sistema de MCS e descrever em linhas gerais o seu papel actual no capitulo 2.2 para alem da Adnap e DNOP deve devera incluir IIP, INAMAR, INIP e outros

**Commented [SM8]:** Estas accções estão a ser desenvolvidas para as pescarias com plano de Gestão estabelecido. Contudo, há necessidade de expandir os planos para outras pescarias, con envolvimento de todos intervenientes (IIP, DNOP, ADNAP...)

- Melhorar a transparência (divulgar os termos e condições das licenças e criar um registo aberto de licenças).

#### 4.2.1.1 *Enfoque reforçado no Monitoramento e Controle*

- Confiar à ADNAP a responsabilidade exclusiva para Monitoramento e Controle a nível nacional (a responsabilidade da fiscalização permanece sob o portofolio exclusivo da DNOP):
  - Recolha de dados relativos às capturas;
  - Planos de Gestão das Pescarias (a serem actualizados) com limites mais firmes sobre o número de licenças ou o esforço de pesca;
  - Licenciamento nacional, após consulta da DNOP;
  - A nível provincial e distrital, alocação de cotas por pescaria para a pesca semi-industrial.
- **Criação e implementação de bases de dados nacionais (BDs) para o MCS da pesca em coordenação com a DNOP:**
  - BD sobre registo de navios de pesca (incluindo PPE), em concordância com o INAMAR;
  - BD sobre registo de licenças ;
  - BD sobre dados de capturas (ERS, diário de bordo, relatórios intercalares, entrada e saída da ZEE etc.);
  - BD sobre dados de desembarques;
  - BD sobre relatórios de inspecções;
  - Implementação de instrumentos móveis (smartphones, tablets para inserir e consultar esses dados).

**Commented [SM9]:** Clarificar se o termo quota se refere a alocação de presenças( isto já é feito) ou refere-se ao volume de capturas (ton)

#### 4.2.1.2 *Melhorar o monitoramento com base em novas tecnologias*

ADNAP cria / melhora os sistemas nacionais de base de dados, instrumentos e registos:

- Registo de licenças de pesca
- Registo de embarcação de pesca nacionais;
- Dados e estatísticas sobre capturas.

Implementação progressiva do diário de bordo eletrónico (ERS), começando com os navios de pesca industrial, através de um projeto piloto no qual os profissionais seriam associados.

○

- **Implementação do Decreto 60/2018 de 1 de Outubro- Regulamento de Concessão de Direitos de Pesca e Licenciamento da Pesca Regulamento 2017 sobre o mecanismo financeiro para as taxas de licença.**
  - Implementar instrumentos de contabilidade;
  - Treinar todas as partes interessadas (SDAEs, DPMAIPs) e também os CCPs;
  - Fazer uma campanha de comunicação / divulgação das novas regras.

**Commented [SM10]:** Já refletido no tópico anterior, ou tirar o último ponto para aqui

**Formatted:** No bullets or numbering

**Commented [SM11]:** Decreto 60/2018 de 1 de Outubro (Atualizado)

**Commented [SM12]:** Clarificar o alcance desta proposta

**Commented [SM13]:** SDAEs e CCP devem ser abordados no âmbito da estratégia da pesca Artesanal

#### 4.2.1.3 *Desenvolver e publicar a política de licenciamento para cada PGP*

A revisão ou a concepção de um PGP está em curso para pescarias chave. PGPs são uma prioridade para a ADNAP porque eles são um instrumento essencial para a emissão de licenças e de quotas de pesca dentro dos limites da produção sustentável dos recursos haliêuticos. No entanto, para a PISI, PGPs são desenvolvidos sob a

**Commented [SM14]:** Clarificar. A mesma questão referente ao decreto 60/2018 de 1 de Outubro

responsabilidade e orientação do Instituto de Investigação Pesqueira (IIP) e para alguns, em colaboração com a IOTC.

Elaborar e publicar a Política básica de Licenciamento para pescarias prioritárias a nível nacional e provincial e; determinar critérios e supervisionar a emissão de licenças pela DPMAIP para a PSI com base nos PGP.

Tabela 24: Reforço das capacidades e operações da ADNAP

ADNAP	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Enfoque reforçado no Monitoramento e Controle e cooperação com a DNOP claramente definida	X				
Capacidade da ADNAP em termos de Monitoramento e Controle reforçada através:					
• Formação	X	X	X	X	X
• Equipamento e IT	X	X	X		
• Bases de Dados MCS	X	X			
• Melhoramento do Monitoramento com base em novas tecnologias	X	X	X	X	X
Elaborar e publicar a Política de Licenciamento para pescarias prioritárias a nível nacional e provincial e local	X	X	X	X	X
Plano de MCS com Monitoria (M) e Avaliação (A) regular	M	M	A	M	M

**Commented [SM15]:** Clarificar o alcance, atendendo que os requisitos de Licenciamento encontram-se estabelecidos no Decreto 60/2018 de 1 de Outubro

#### 4.2.1.2 — Desenvolver e publicar a política de licenciamento para cada PGP

A revisão ou a concepção de um PGP está em curso para pescarias chave. PGPs são uma prioridade para a ADNAP porque eles são um instrumento essencial para a emissão de licenças e de cotas de pesca dentro dos limites da produção sustentável dos recursos haliéuticos. No entanto, para a PSI, PGPs são desenvolvidos sob a responsabilidade e orientação do Instituto de Investigação Pesqueira (IIP) e para alguns, em colaboração com a IOTC.

Elaborar e publicar a Política básica de Licenciamento para pescarias prioritárias a nível nacional, provincial e local; determinar critérios e supervisionar a emissão de licenças pela DPMAIP para a PSI com base nos PGP.

**Commented [SM16]:** Clarificar. A mesma questão referente ao decreto 60/2018 de 1 de Outubro

#### 4.2.1.3 — Melhorar o monitoramento com base em novas tecnologias

ADNAP cria / melhora os sistemas nacionais de base de dados, instrumentos e registos:

- Registo de licenças de pesca
- Registo de embarcação de pesca nacionais;
- Dados e estatísticas sobre capturas.

Implementação progressiva do diário de bordo eletrónico (ERS), começando com os navios de pesca industrial, através de um projeto piloto no qual os profissionais seriam associados.

#### 4.2.2 DNOP

A DNOP deve ser a Direcção do MIMAIP Ministério das Pescas em que a política de fiscalização monitoramento da pesca é decidida responsável, onde são definidos os objectivos e os procedimentos. A DNOP, portanto, deve ter a autoridade necessária para coordenar as actividades de fiscalização das pescas a nível nacional.

Esta autoridade implica necessariamente o fortalecimento de suas competências e a consolidação de sua autonomia orçamental.

Para alcançar este objectivo, a DNOP deve ter uma equipe maior, incluindo executivos do MIMAIP assim como pessoal técnico qualificado em todas as missões de MCS.

**Commented [SM17]:** Necessário esclarecer o alcance deste ponto, pelo facto de a componente da Monitoria e Controlo estar adstrita à ADNAP

Em tanto que autoridade que irá definir as missões das províncias (DPMAIPs), incluindo o nível de inspecção, a DNOP também deveria ter o orçamento de funcionamento adequado para ser capaz de delegar para as DPMAIPs os orçamentos necessários para a realização de suas missões.

A DNOP deve também ter oficiais de MCS experimentados, responsáveis pela Monitoria e Avaliação (M&A) das ações implementadas no campo pelas DPMAIPs, sob as instruções da DNOP.

Designar a DNOP como autoridade nacional competente responsável pela planificação e coordenação da fiscalização das pescas:

- Autonomia financeira para o orçamento operacional de fiscalização das pescas a nível nacional;
- Autoridade de coordenação interministerial para a implementação de planos nacionais de fiscalização das pescas.

A nível operacional, a DNOP deveria concentrar-se na fiscalização:

- Definir, com base nos planos de gestão das pescarias, um **Plano Nacional de Fiscalização das Pescas** que irá estabelecer a nível nacional ~~nível~~ as prioridades e objectivos em termos de fiscalização (número de inspecções ~~de-no porto~~ / inspecções de desembarques, número de patrulhas no mar / número de dias no mar) e os meios para alcançar estes objectivos (orçamentos, ~~força-de-trabalho-e~~ recursos humanos, meios materiais, incluindo veículos e meios náuticos, navios de patrulha);
- Transpor esse plano nacional em **Planos Regionais de Fiscalização das Pescas** para cada província;
- Configurar e dirigir o Centro nacional de Monitoramento das Pescas (**CMPCMV**) responsável pela coordenação das actividades de fiscalização das pescas em todo o país, em consulta com as DPMAIPs e as ~~DAMAsRPFs~~.

#### 4.2.2.1 ~~DNOP-FMCCMV~~

O ~~Centro de Monitoramento das Pescas-Centro de Mmonitoria e Vigilância~~(**CMPCMV**) é o elemento operacional essencial para a eficácia da DNOP. É muito mais do que um departamento cuja única função é a recepção e a exploração de dados VMS. O **CMPCMV** é o serviço que deve procurar, recolher, analisar todos os dados relacionados com as actividades de pesca e partir destas análises, coordenar a acção dos serviços de fiscalização.

Para alcançar tal serviço, a DNOP deve:

- Implementar um **CMPCMV** para coordenar a fiscalização das pescas em todo o país;
- Organizar e coordenar missões de fiscalização no ~~alto~~-mar.

Para este efeito é urgente reagrupar as duas partes **CMPCMV** existentes actualmente (a DNOP e a ADNAP) sob responsabilidade da DNOP;

1. Agrupamento de ambos os serviços VMS dentro do **CMPCMV**, sob a direcção da DNOP;
2. Organizar **urgentemente** a formação básica de todos os agentes do **FMCCMV** e responsáveis da DNOP;
3. Organizar **urgentemente** a formação sobre a utilização do software THEMIS (® CLS) para todos os oficiais do **CMPCMV**;
4. Organizar formação VMS curta para chefes de ~~departamento-repartição~~ dos ~~damaisRPFs~~ e adjuntos;
5. Revisão de todos os perfis de acesso THEMIS. Conceder acesso aos chefes de ~~repartição departamento~~ dos ~~damaisRPFs~~ e seus adjuntos;
6. Conectar o sistema VMS (THEMIS) com dados de AIS nacionais e/ou inscrever-se num fluxo de dados de Sat-AIS.

As tarefas essenciais de um **Centro de Monitoramento de Pesca** (**CMPCMV**) funcional serão as seguintes:

- Coordenar as actividades de fiscalização das pescas em todo o país, em consulta com as DPMAIPs e os ~~DAMAIs~~RPFs;
- Organizar missões de fiscalização da pesca no ~~alto~~-mar;
- Operar o VMS nacional:
  - reunindo o pessoal actual da ADNAP e da DNOP dentro de um único ~~CMPCMV~~;
  - **programar urgentemente** o treinamento completo de ~~gestores-Administrador~~ e operadores de VMS:
    - Princípios gerais de VMS: capacidades, limites, uso;
    - Formação sobre a utilização do sistema THEMIS (® CLS);
    - Treinamento de administradores VMS sobre as funções avançadas do sistema THEMIS;
  - **Considerar** a adição de um fluxo Sat-AIS aos dados recebidos pelo VMS nacional.
- Integrar e implementar o Protocolo Regional de VMS gerido pela COI (SIGMA);
- Coordenar a implementação das Medidas do Estado do Porto:
  - Designar um centro de recepção de relatórios de ~~observação-inspencção~~ e seu processamento imediato;
  - **Coordenar a operação de pesca entre as diferentes administrações;**
  - Cooperação regional / internacional: designar o responsável do ~~CMPCMV~~ como ponto focal nacional para a cooperação regional (~~CMPCMV~~ da SADC, PRSP da COI, VMS regional da COI etc.) e oficiais de conformidade ORGP (~~CTO+OTC~~, SIOFA, CCAMLR, CCSBT);
- Coordenar as operações entre as diferentes administrações;
- Cooperar com:
  - Outros ~~CMPCMV~~s da região
  - **ORGP**s;
  - ONGs envolvidas no monitoramento das pescas ;
- Supervisar a formação e manutenção da qualificação dos oficiais de pesca (ver Secção 4.5.2).

Dum ponto de vista técnico, os principais desafios urgentes para o ~~CMPCMV~~ deveriam ser:

- Reforço e integração da cadeia ~~AIS~~ de estações ~~AIS~~ em terra:
- Recondicionar as estações AIS existentes, incluindo sistemas associados de fornecimento de energia;
- Integrar as 8 estações AIS num sistema único, capaz de compilar os dados das 3 cadeias AIS actuais;
- Integrar os dados da cadeia nacional AIS com os dados recebidos pelo sistema VMS nacional (sistema THEMIS de CLS);
- Considerar a adição de um fluxo de Sat-AIS aos dados recebidos pelo sistema VMS nacional.
- Assegurar a conexão do ~~CMPCMV~~ com todas as bases de dados relacionadas com a pesca.

#### 4.2.2.2 **DNOP – Planificação central**

- Definir, com base nos ~~planos de gestão das pescas~~ **planos de gestão das pescarias**, um **Plano Nacional de Fiscalização das Pescas**, que estabelecerá as prioridades em termos de fiscalização a nível nacional:

**Commented [SM18]:** Clarificar que operações de pesca se refer no ambito PSM

- Luta contra a pesca INN na ZEE;
- Monitoramento de actividades jurídicas - conformidade;
- Implementação do **CMPCMV** nacional.
- Transpor o Plano Nacional para **Planos Provinciais de Fiscalização das Pescas** para cada província, em colaboração com as DPMAIPs.
  - Construir e manter o bases de dados dedicadas de Monitoramento e Controle:
    - Relatórios nacionais de inspecção, relatórios nacionais de ~~infringement-infracções~~ ~~violação~~ etc.;
    - Construir e manter aplicações móveis para consultar e alimentar essas bases de dados.
- Desenvolver a **Cooperação Regional MCS** (~~CFOTC~~, SWIOFC, SADC)
  - Implementação das Medidas do Estado do Porto;
  - Implementação das regras de ORGP (~~CFOTC~~, SIOFA, SWIOFC, CCSBT e outras).
- Objectivos operacionais de Fiscalização:
  - Número de Inspeções no Porto / número de inspeções de desembarques;
  - Número de patrulhas no mar / número de dias no mar.
- Meios para alcançar estes objectivos operacionais:
  - Orçamentos ;
  - Meios humanos;
  - Equipamentos, incluindo veículos e meios náuticos;
  - Fretamento de um navio de alto mar
  - Cooperação com outro **CMPCMV**, VMS regional etc.

#### 4.2.2.3 **DNOP e sistemas de comunicação e instrumentos IT do **CMPCMV****

Comunicações de MCS podem ser de natureza sensível e confidencial e, portanto, tem que ser baseadas numa série de princípios e procedimentos para tornar o sistema seguro, tais como:

- Implementação de uma rede IT na DNOP, com protecção de dados eficiente e políticas sobre segurança de dados;
- Implementação de um sistema operacional de mensagens (e-mail) e conjunto de telefones profissionais móveis;
- Agentes do Estado não podem ser autorizados a usar o seu endereço e-mail pessoal (gmail, etc..) e/ou seus telefones pessoais para uso profissional;
- Rascunho de termos de referência de um concurso para um projecto visando resolver as necessidades de comunicação da administração (número de telefones/smartphones, tablets, volume de comunicação, volume de dados).
- Renovar a cadeia AIS do país para assegurar que seja operacional:
  - Recondicionar as estações AIS existentes, incluindo sistemas associados de fornecimento de energia;
  - Integrar as 8 estações AIS num sistema único, capaz de compilar os dados das 3 redes AIS actuais;
  - Integrar os dados da rede AIS nacional com os dados recebidos pelo VMS nacional (sistema THEMIS de CLS).

#### 4.2.2.4 **Relacionamento entre a DNOP e as DPMAIPs e pessoal do **CMPCMV****

A DNOP é a autoridade nacional competente responsável pela planificação e coordenação da fiscalização das pescas. O **CMPCMV** é seu centro operacional. Como tal, o **CMPCMV** deveria ser responsável pela coordenação da implementação dos Planos Provinciais de Fiscalização das Pescas pelas DPMAIPs, que deveriam lhe reportar suas actividades de monitoramento.

Procedimentos de comunicação ascendente e descendente entre o **CMPCMV** e os chefes de **departamento Repartição das DAMAIsRPFs** deveriam ser estabelecidos para assegurar a coordenação de missões de monitoramento e para fornecer informações operacionais relevantes a nível central.

Para realizar esta missão de coordenação, o **CMPCMV** deve ter os poderes necessários para coordenar as acções de fiscalização em todo o território, incluindo em relação às DPMAIPs e **DAMAIsRPFs**. Ele também deve ter pessoal suficiente e competente para garantir a continuidade operacional consistente com as actividades no campo.

Para fazer com que este **CMPCMV** trabalhe de forma eficaz, deve haver pelo menos um executivo experiente para o dirigir, que poderia utilmente ser assistido por outro executivo. Deve haver operadores do **CMPCMV** suficientes para garantir a permanência operacional durante todo o ano. Nesta fase, provavelmente não é útil recomendar uma operação de 24 horas sobre 24 que não é consistente com os meios operacionais dos inspectores de campo. Uma organização para realizar actividades de monitoramento 6 dias por semana, durante o dia, com a possibilidade de modular o pessoal em caso de actividade de pico ou operações de fiscalização de noite, seria suficiente inicialmente. Quando Moçambique tiver adquirido a capacidade de patrulhar ou monitorar as águas sob a sua jurisdição de forma mais sistemática, a questão da operação permanente do **CMPCMV** (24 horas por dia) pode ser levantada novamente, mas até então seria uma medida cara e globalmente prematura.

Operadores do **CMPCMV** devem ter um excelente conhecimento dos regulamentos de pesca nacionais e também devem controlar os regulamentos regionais relevantes (aqueles de ORGPs tais como o IOTC, SIOFA, CCAMLR). Eles devem dominar todas as regras relacionadas com a aplicação do acordo da FAO sobre Medidas do Estado do Porto, já que eles estarão a frente da sua implementação. Naturalmente, eles devem ter perfeito conhecimento das funcionalidades do Sistema de **Monitoramento-Monitorização das embarcações de Pesca de Navios (VMS)** e fontes de dados associadas (AIS, Sat-AIS...). Não é necessário que todos tenham o mesmo perfil, antes pelo contrário. A equipe deveria consistir em oficiais com perfis diferentes, mas complementares, por exemplo, oficiais de pesca que trabalhavam anteriormente no campo, técnicos mais orientados para o uso de novas tecnologias (bases de dados, equipamentos de computadores). Esta diversidade de perfis de recrutamento exigirá esforços substanciais na formação inicial, mas irá permitir enriquecimento mútuo dos agentes ao longo de suas carreiras.

Para cobrir todas as tarefas diárias do **CMPCMV** (permanência e coordenação operacional, observação VMS, inteligência operacional, treinamento etc.), a equipe mínima não deve ser menor que 6 pessoas incluindo:

- 1 chefe de departamento, executivo da DNOP;
- 1 chefe de departamento adjunto, que deve ser um oficial de pesca senior (OS);
- 6 operadores, dos quais pelo menos 2 oficiais de pesca experientes, pelo menos **oficiais** de pesca intermediários (OI) e um especialista em bases de dados.

Tabela 25: Reforço das capacidades da DNOP

Reforço das capacidades da DNOP	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Definições claras de responsabilidades, reorganização e fortalecimento para Controle e Fiscalização. Definir cooperação eficaz com ADNAP	X				
Reforçar o <b>CMPCMV</b> (reunir as unidades no Ano1 + treinamento todos os anos)	X	X	X	X	X
Implementar sistemas de comunicação e instrumentos IT da DNOP e <b>CMPCMV</b>	X	X			

Integrar o protocolo Regional de VMS da COI (SYGMA) para operações Anos 2 e 3	X	X	X		
DNOP reforçada através de:					
• Recrutamento	X	X			
• Formação	X	X	X	X	X
• Procedimentos de aplicação reforçados	X	X			
• Equipamento e IT	X	X	X		
• Manutenção e substituição de Activos operacionais	X	X	X	X	X
• Monitoria (M) e Avaliação (A) regular da DNOP	M	M	A	M	M

Tabela 26: Operações da DNOP

Operações da DNOP	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Elaborar e publicar os Planos de Fiscalização Nacional e Provinciais	X	X			
Implementar Planos de MCS e actividades prioritárias:					
• Erradicar a pesca doméstica não licenciada: informações e instrumentos técnicos	X	X	X	X	X
• As artes marcando o Plano de marcação de artes de pesca para todas as artes fixas, plano de 4 anos, começando com uma pescaria piloto	X	X	X	X	X
• Plano de Fiscalização PISI para o Banco de Sofala	X	X	X	X	X
• Plano de Fiscalização para Cahora Bassa	X	X	X	X	X
• Plano de Fiscalização no alto mar incluindo cooperação com iniciativas regionais	X	X	X	X	X
Plano de MCS com Monitoria (M) e Avaliação (A) regular	M	M	A	M	M

**Commented [SM19]:** Clarificar esta linha. Qual é o alcance da medida, quem é o responsável pela marcação: o Capitão das Embarcações, a ADNAP ou DNOP ?

### 4.3 Reforço institucional – Serviços Provinciais

#### 4.3.1 Confirmar os poderes da DPMAIP

Confirmar os poderes alargados do Director Provincial sobre questões transversais relacionadas com o mar:

**Confiar-lhe a autoridade de coordenação interadministrativa**, necessária para a elaboração e implementação de planos provinciais de fiscalização das pescas;

**Promover a autonomia financeira** para operações de fiscalização das pescas a nível provincial;

Encontrar um mecanismo mais flexível para o financiamento de rotina de actividades de monitoramento (aquisição de combustível etc.).

**Melhorar os meios técnicos e operacionais**. Ex: facilitar ao DAMAIRPF um acesso permanente aos dados VMS, usando o sistema THEMIS Web (®CLS).

#### 4.3.2 Reorganizar e reforçar os Serviços de Inspeção do DAMAIRPF na DPMAIP

Reorganizar e reforçar os Serviços de Inspeção da DPMAIP mercê de recrutamento e uma nova hierarquia de serviços<sup>40</sup> com uma estrutura de organização piramidal e uma hierarquia funcional que corresponda às qualificações dos agentes. Uma estrutura piramidal garante relés de autoridade e faz com que seja mais fácil ter equipas afectadas a diferentes tarefas (Figura 19) em vez da estrutura hierárquica vertical existente com um único líder e um grupo indistinto de inspectores sob o seu comando (Figura 20).

<sup>40</sup> Uma proposta detalhada está disponível no Anexo 8 – Reforço dos Serviços de Inspeção de Pesca da DPMAIP.

- Dotar os damaísRPFs do pessoal suficiente para realizar todas as suas missões (recrutamento interno e externo)
- Reorganizar os DAMAísRPFs:
  - reunindo inspectores no terreno, equipados com equipamento operacional e meios de transporte;
  - criando uma sub-unidade ou representações dos DAMAísRPFs nas províncias onde for necessário;
- Garantir a renovação das instalações do antigo IDPPE em Moma, Angoche e Nacala para acomodar os escritórios dessas novas delegações e as famílias dos inspectores.
- Reorganizar os departamentos num modo piramidal de operação com chefes de departamentos assistidos por adjuntos (gestores intermédios) responsáveis por coordenar o trabalho das diversas equipas de oficiais de pesca.
- Oferecer formação modular para criar equipas multidisciplinares.
- Promover mobilidade funcional e geográfica dos Inspectores de Pesca.
- Promover intercâmbios com outros países do Oceano Índico para melhorar práticas e procedimentos.

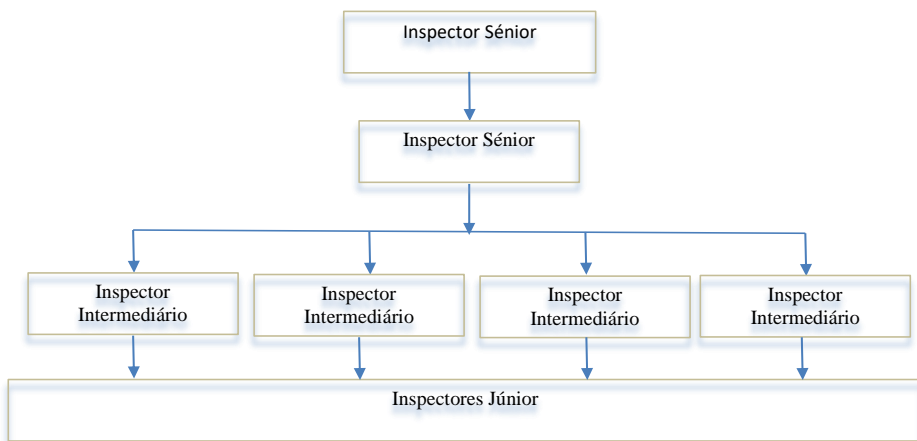


Figura 19: Proposta de organização piramidal do Serviço de Inspeção do DAMAIRPF

Com uma estrutura hierárquica mais piramidal, o chefe do serviço poderia ter relés hierárquicos (seus líderes de equipe). “Team building” facilitaria a atribuição de missões e tarefas. Ter um organograma mais desenvolvido também poderia motivar os agentes de campo, para serem mais eficientes a fim de subir a escada funcional, criando uma emulação saudável entre os agentes e melhorando a qualidade geral dos serviços.

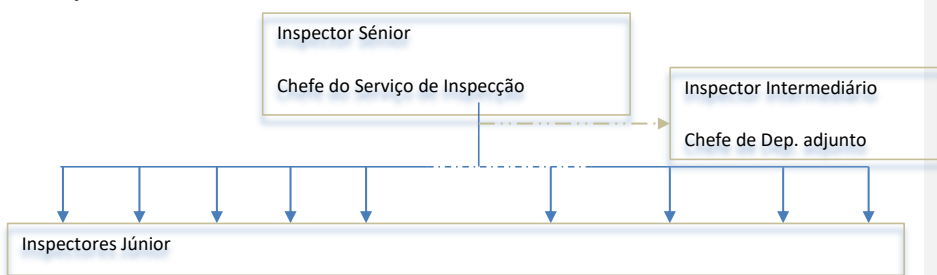


Figura 20: Estrutura vertical actual do Serviço de Inspeção da Pesca da DPMAIP

Para alcançar esta reestruturação, é necessário:

- Aumentar os conhecimentos dos agentes com base no currículo relevante;
- Rever o pessoal de acordo com a missão e as situações de cada província: presença de portos de desembarque, Medidas do Estado do Porto, comprimento do litoral para monitorar número de CCPs.

#### 4.3.2.1 Plano de recrutamento da DPMAIP

Reforçar as capacidades humanas:

- Propostas de recrutamento são resumidas a seguir e detalhadas em 6.8 Anexo 8 – Reforço do serviço de inspeção da pesca da DPMAIPDPMAIPs e programas de treinamento na secção 4.5.

Tabela 27: Resumo da proposta de pessoal por província e por nível de qualificação

Província	Número de equipas	Número de inspectores sénior	Número de inspectores intermediários	Número de inspectores <del>júnior</del> junior	Número total de inspectores
Maputo	4	2	3	12	17
Gaza	2	0	2	4	6
Inhambane	2	1	2	6	9
Sofala	4	2	3	12	17
Tete	3	1	3	9	13
Zambézia	3	1	2	6	9
Nampula	3	2	2	9	14
Cabo Delgado	3	2	2	6	13
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>68</b>	<b>98</b>

#### 4.3.3 Procedimentos de aplicação da DPMAIP

A base jurídica e os procedimentos para impor a conformidade através de multas e apreensão precisam ser fortalecidos como a base para erradicar o uso de actividades destrutivas e de pesca INN.

- Implementar procedimentos mais rigorosos para alcançar a redação sistemática dos procedimentos durante as inspecções e mais ainda, no caso de descoberta de uma ofensa;
- Formar funcionários (inspectores de pesca, oficiais de polícia) para a elaboração dos relatórios de inspecção e violação;
- Criar mecanismos legais, permitindo que os serviços das DPMAIPs recuperem a totalidade ou parte das multas ou apreensões da sua responsabilidade, para financiar o orçamento de seu serviço para efeito de operações.

#### 4.3.4 Equipamento e IT da DPMAIP

Propostas de equipamentos para os serviços de inspecção das DPMAIPs são resumidas a seguir:

- Veículos terrestres (pick-up 4x4, motos, quad);
- Meios náuticos com capacidade suficiente para:
  - Cobrir as áreas de responsabilidade;
  - Embarcar pessoal de inspecção e reforço de segurança (polícia);
  - Alar a bordo artes de pesca ilegais (alador de rede e contentor de armazenamento);
- Equipamento de inspecção (tablets, calibres, rangefinders telémetros, escalas, selos, máquina fotográfica, GPS etc.);
  - Equipamento de proteção individual (capacetes, luvas, botas, sutiãs de trabalho adaptados, roupa de frio (para trabalho nos porões);
  - Equipamento de comunicação (telefones celulares, VHF, talkies);
  - Computadores portáteis ou desktops;
  - Equipamento de acampamento para estadias longas no campo.

Detalhes específicos são dadas no Anexo 8 – Reforço dos Serviços de Inspeção de Pesca das DPMAIPs, no Anexo 9 - Equipamento maior por Província (DPMAIP / ~~DAMAIRPF~~ e representações locais) e no

---

[Anexo 10 - Proposta de uniforme para os inspectores de pesca](#)

Anexo 10 – Proposta de uniforme para os inspectores de pesca.

Tabela 28: Capacitação dos Serviços de Inspeção da DPMAIP

DPMAIP	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Confirmar os poderes das DPMAIPs	X				
Reorganizar os Serviços de Inspeção (DMAIPs) das DPMAIPs através de:					
• Recrutamento	X	X			
• Formação	X	X	X	X	X
• Procedimentos de aplicação reforçados	X	X			
• Equipamento e IT	X	X	X	X	X
• Manutenção e substituição de Activos Operacionais	X	X	X	X	X
• Bases de dados MCS	X	X			
• Plano MCS com Monitoria (M) e Avaliação (A) regular	M	M	A	M	M

#### 4.4 Manutenção e substituição de activos operacionais

As duas missões de terreno destacaram uma escassez crítica de manutenção e capacidade de manutenção do equipamento dedicado à fiscalização das pescas:

- Em todos os lugares existem veículos abandonados, por falta de manutenção ou reparação;
- Muitos barcos e embarcações estão no mesmo estado, em Cahora Bassa por exemplo;
- De modo geral, todo o equipamento sofre por falta de fundos para sua manutenção, mas também por falta de infra-estruturas e know-how para reparação.

Portanto, é necessário ter em conta estas dificuldades para aquisição de equipamentos ou meios de transporte no futuro.

Uma das soluções mais eficazes seria incluir nos orçamentos linhas para manutenção (**manutenção em condições operacionais**) e contratar empresas com capacidade adequada em termos de manutenção.

#### 4.5 Corpo e formação de Inspectores de Pesca

##### 4.5.1 Carreira dos Inspectores de pesca

- Criação de um corpo estruturado de inspectores de pesca:
  - Estatuto comparável ao de outros funcionários públicos de aplicação da lei, com hierarquia e uniforme;
  - Reforço da capacidade da escola de pesca para apoiar na formação de inspectores de pesca - Escola nacional de formação das pescas / inforcement of the national training school para oficiais de pescas;
  - Definição de missões;
  - Definição de oportunidades de carreira.

#### 4.5.2 *Formação*

Um programa abrangente de formação é um complemento necessário para criar e estruturar um corpo de oficiais de pesca e para implementar uma hierarquia funcional e uma estrutura de carreira. Os programas de formação inicial e contínua podem ser organizados em três grupos:

- Formação inicial
- Módulos funcionais
- Módulo especializado

##### 4.5.2.1 *Estrutura do Currículo*

- Alguma formação inicial deve ser realizada para todos os novos agentes recrutados, antes de qualquer afectação no campo (CMP<sub>CMV</sub> ou DAMA<sub>IRPE</sub>). Um nível básico de competência deve ser obrigatório para todos os agentes activos. Além disso, módulos independentes podem ser organizados, com base no curso de formação inicial, para complementar a formação do pessoal existente depois deles terem acabado a sua formação inicial.
- Módulos especializados terão de ser propostos para recompensar / incentivar alguns oficiais com capacidades particulares, a fim de melhorar o funcionamento suave dos serviços. Acesso a esses treinamentos deve idealmente ser numa base voluntária, por recomendação do chefe do Departamento e permitir ao melhor elemento obter um bónus (promoção mais rápida, bónus de desempenho, etc.).
- Módulos funcionais destinam-se a profissionais experientes, que têm responsabilidades sénior dentro de um DAMA<sub>IRPE</sub> ou de um CMP<sub>CMV</sub>: chefes de departamento, assistentes e líderes de equipe. O treinamento também pode ser oferecido àqueles que desejam exercer estas responsabilidades.

##### 4.5.2.2 *Conteúdo do currículo*

O conteúdo do currículo seria o seguinte:

- Módulos de formação inicial: técnicas de pesca; reconhecimento de espécies, legislação, procedimentos de inspecção geral, uso de bases de dados;
- Módulos adicionais: técnicas de inspecção no mar, técnicas de inspecção no porto, técnicas de inspecção de desembarques;
- Módulos funcionais: regulamentos internacionais / RFMO-ORGP, Inspeção no mar no âmbito da cooperação regional (COI, PRSP, RFMO, bilateral), gestão de proximidade (curso para líderes de equipe) incluindo ética e luta contra a corrupção, gestão de nível superior de (curso para chefes de departamento) incluindo ética e luta contra a corrupção, Medidas do Estado do Porto (MEP);
- Módulos especializados: condução de barcos, manutenção de barcos, primeiros socorros, formação em técnicas de acampamento operacional.

Tabela 29: Proposta de programa de treino (estrutura)

Nível	Pessoal-alvo	Treino	Duração	Custo estimado
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Técnicas de inspeção no mar	3 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Treino básico em segurança SOLAS	1 semana	400 \$
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Inglês básico	1 semana	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Ética	2 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Treino em primeiros socorros	3 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Técnicas de pesca	2 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Procedimento geral de inspeção	3 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	<del>Nacional</del> Regulamentação nacional – Elaboração de relatórios e acompanhamento das infrações	4 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Técnicas de acampamento operacional	1 dia	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	<del>Inspeções</del> no porto / descarga	3 dias	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Reconhecimento de espécies	1 dia	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	Uso de bases de dados	1 dia	
Treino inicial - LVL 1	Todos os oficiais de pesca	VMS - funções básicas	2 dias	
Módulos funcionais - LVL 2	Chefes de equipe	VMS - funções avançadas	2 dias	
Módulos funcionais - LVL 2	Adjuntos-Chefes de equipe	Curso de gestão de proximidade	1 semana	
Módulos funcionais - LVL 2	Oficiais intermediários	Certificado de operador restrito GMDSS (ROC)	3-4 dias	1.000 \$
Módulos funcionais - LVL 2	Oficiais intermediários	Regulamentação internacional / RFMO	2 dias	
Módulos funcionais - LVL 2	Oficiais intermediários	Medidas do Estado do Porto	3-4 dias	
Módulos funcionais - LVL 2	Oficiais intermediários	Inspeções regionais no mar	2 dias	
Módulos funcionais - LVL 2	Chefes de equipe	Inglês - nível avançado	2 semanas	
Módulos funcionais - LVL 2	Chefes de equipe	Ética	1 dia	
Módulos funcionais - LVL 3	Chefes dos <del>BAMA</del> RPFs	Curso superior de gestão	1 semana	
Módulo especializado	Oficiais intermediários	Gestão de bases de dados	1 semana	
Módulo especializado	Oficiais intermediários	Curso de gestão IT (pelo menos 1 pessoa)	1 semana	
Módulo especializado	Oficiais júnior	Condução de barcos (pelo menos 4 pessoas)	1 semana	
Módulo especializado	Oficiais júnior	Manutenção de barcos (pelo menos 2 pessoas)	1 semana	
Módulo especializado	Administradores VMS	VMS - Gestão de dados – Perfil do administrador	2 dias	

**Commented [SM20]:** Necessidade de rever a duração das capacitações para certas áreas ; incluir o treinamento para autodefesa.

#### 4.6 Bases de dados MCS

Vários bancos de dados importantes precisam ser estabelecidas e compartilhadas entre as administrações do MIMAIP a nível central, provincial e local, como uma componente essencial do sistema de MCS.

Tabela 30: Descrição do conteúdo dos módulos de MCS e serviços do governo responsáveis

Base de dados	Serviço responsável	Conteúdo
Registo de <del>navios</del> <u>embarcações</u> de pesca	ADNAP	Deve conter todas as informações pertinentes sobre os navios de pesca que operam em Moçambique (nome, características, registo, artes de pesca), assim como informações sobre a identidade dos proprietários ou operadores
Registo de licenças de pesca	ADNAP	Deve conter todas as informações pertinentes relativas a licenças de pesca e autorizações emitidas por Moçambique (nome do titular, características das artes de pesca, registo da embarcação associada, espécies autorizadas, cotas, capturas acessórias e termos e condições especiais, tais como áreas ou períodos de autorização/proibição de pesca, etc.). Deve também conter a organização/autoridade que emitiu a licença e as datas de início/fim. Deveria garantir a capacidade de registar/associar dados de identificação de artes de pesca (tag etiqueta para marcação das artes de pesca) e deveria ser compatível com os instrumentos de verificação cruzada dos agentes das DPMAIPs.
Dados sobre capturas e desembarques	DEPI	Já em desenvolvimento. Deveria ser capaz de ser interrogada pelos instrumentos de verificação / verificações cruzadas da ADNAP e da DNOP.
Registo de inspeções	DNOP	Deve conter todas as informações relevantes relacionadas com os controlos efectuados (no mar, no cais, em terra após o desembarque, etc.). Deve ser capaz de anexar relatórios de inspeções e sintetizar o relatório para permitir uma pesquisa eficaz.
Registo de infracções	DNOP	Deve conter todas as informações pertinentes relacionadas com as ofensas detectadas, tais como as identidades das pessoas / navios envolvidos, as infracções detectadas, as sanções decididas e todas as informações de seguimento.
Registo de navios	Maritime Administration ( <u>Administração Marítima</u> )	Em desenvolvimento no seio da Administração Marítima. Deveria ser capaz de ser interrogada pelos instrumentos da ADNAP e da DNOP. Também deveria permitir interrogar as bases de dados da DNOP em caso de pedido de novo registo.
Registo público de licenças e autorizações de pesca	ADNAP	Registo público das licenças de pesca em vigor. Deveria ser uma cópia simplificada do <u>Registo de Licenciamento da Pesca</u> que irá melhorar a transparência no processo de licenciamento.

**Commented [SM21]:** Garantir o acesso público da informação sobre a licença

Todas essas bases de dados terão de ser administradas e mantidas por um departamento IT especializado.

Elas terão que gerir diferentes perfis de acesso (administradores, usuários), permitir restrições de escrita / leitura dependendo do perfil. As interfaces devem ser simples e ergonómicas e permitir o acesso em tempo real para o sistema de base de dados (WIFI, 3G, conexão 4G) e também permitir o funcionamento em modo offline (gravando entradas para posterior actualização da base de dados) para facilitar verificações cruzadas pedidas pelos inspectores, permitirá consultas simples pré-formatadas, assim como consultas paramétricas acessíveis a usuários avançados.

Todas as bases de dados irão precisar ser protegidas para evitar perda ou falsificação de dados. Elas terão que garantir a integridade, a confiabilidade e a confidencialidade dos dados.

Elas deveriam ser interconectáveis (capaz de consultar) com outras bases de dados de MCS tais como o VMS nacional, o VMS regional, ERS, ePSM (IOTC) e Starfish (COI). Esta interconectividade deve estar disponível numa base caso a caso, automática ou manualmente, mediante pedido.

Acionalmente:

- Aplicações móveis específicas para MCS deverão ser desenvolvidas para informar e consultar essas bases de dados.
- Fornecer aos agentes tablets ou smartphones capazes de usar essas aplicações.
- Melhorar a transparência:
  - Divulgar os termos e condições das licenças (especialmente para as licenças concedidas a navios estrangeiros)
  - Criar um registo aberto de licenças
  - Melhorar a consulta entre os vários departamentos e profissionais envolvidos aquando da actualização da regulamentação ou elaboração de nova.
- Aplicação efectiva do ~~Regulamento de 2017 sobre o mecanismo financeiro~~ Decreto 60/2018, 01 de Outubro, para as taxas de licenças:
  - Implementar instrumentos contabilísticos;
  - Treinar todas as partes interessadas (~~SDAE~~, DPMAIP ~~e também os CCPs~~);
  - Fazer uma campanha de comunicação / divulgação das novas regras.

**Commented [SM22]:** Actualizar em conformidade com o decreto vigente ( Ver a secção do papel da ADNAP).

#### 4.7 *Legislação pesqueira*

Revisar todos os regulamentos de pesca para:

- Torná-los mais eficientes: facilitar a ação de fiscalização;
- Clarificar as funções e prerrogativas dos directores provinciais:
  - Responsável pela coordenação da fiscalização das pescas vigilância na sua respectiva província;
  - Responsável por penalizar (sanções administrativas) infrações de pesca;
- Esclarecer as respectivas prerrogativas das diferentes pessoas envolvidas na fiscalização das pescas: MIMAIP ou oficiais de pesca da DPMAIP / técnicos do Distrito / Agentes de outras administrações (Policia, Marinha, Administração Marítima etc.), representantes dos CCPs etc.
  - Estabelecer regras de procedimento que exigem que cada agente elabore um relatório para cada inspecção e para cada infracção detectada;
  - Introduzir a obrigação progressiva para o uso do diário de pesca electrónico (ERS) para navios de pesca industrial.
- Estabelecer e/ou actualizar regularmente todos os ~~planos de gestão das pescas~~ planos de gestão das pescarias
  - Em concertação com:
    - DNOP e DPMAIPs;
    - Profissionais e partes interessadas;
    - Cientistas.

- Definir limites em termos de:
  - tonelagens capturadas (capturas totais admissíveis);
  - Esforço de pesca (número de navios, licenças, artes de pesca, números de dias de pesca etc.);
  - Proibir ~~transbordo no mar~~ ou estritamente controlar ~~os~~ transbordos.
- Elaborar decretos de implementação para definir e esclarecer:
  - procedimentos de inspeção;
  - procedimentos para lidar com infrações e seu acompanhamento.
- Fortalecer os termos e condições das licenças:
  - Esclarecer conceitos básicos tais como espécies-alvo e capturas acessórias;
  - Impor portos designados para o desembarque das capturas, quando necessário.

#### 4.8 Planos MCS para as pescas industrial e semi-industrial

Planificação será um processo importante para garantir que actividades MCS sejam coordenadas entre a ADNAP e a DNOP a nível central, e entre o nível central, provincial e local, e que a informação seja compartilhada e circule.

##### 4.8.1 Implementar uma fiscalização participativa activa

- Criação de **relatório de observação**, permitindo que mestres de pesca ou navios mercantes informem as autoridades da presença de navios cuja actividade é potencialmente ilegal;
- Designação do ~~FMCMV~~ (DNOP) como o serviço central de recepção para relatórios de observação;
- Sensibilização dos capitães dos navios de pesca para fiscalização participativa;
- Fornecer a capitães de navios de pesca instrumentos para apoiar a fiscalização participativa:
  - registo nacional de licenças (registo "aberto" com transparência);
  - guiões para tirar fotos úteis para processos judiciais<sup>41</sup>.

##### 4.8.2 Erradicar a pesca nacional não licenciada

Esforço nacional é necessário para acabar com as actividades de pesca não licenciada:

- Utilizar os recursos da ADNAP para lançar uma vasta campanha de comunicação para incentivar todos os pescadores para cumprirem a regulamentação. Fornecer ao **departamento de gestão participativa** da ADNAP um orçamento adequado para lançar uma nova campanha de divulgação da regulamentação (panfletos, cartazes etc.);
- Usar novas tecnologias para facilitar os procedimentos de licenciamento (bases de dados, computadores portáteis, tablets, etc.):
  - Equipar oficiais de pesca e ~~técnicos dos distritos (SDAEs)~~ com tablets;
  - Desenvolvimento de aplicações móveis para apoiar durante o processo de licenciamento, inspeção e elaboração de relatórios.

##### 4.8.3 Eliminar práticas de pesca destrutivas

Campanha de marcação das artes de pesca legais sujeitas a uma licença:

<sup>41</sup> [https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2017/12/Photo\\_MANUAL\\_French\\_FINAL\\_LR.pdf](https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2017/12/Photo_MANUAL_French_FINAL_LR.pdf)

Commented [SM23]:

Commented [SM24]: Rever este capítulo retirando o que é aplicável a pesca artesanal. Melhorar a tradução

- Distribuição de uma marca para fixar no meio de sinalização da arte passiva no momento da emissão da licença:
  - Aplicação e banco de dados associado nas tablets dos inspectores de pesca, permitindo-lhes verificar imediatamente se um motor é legal ou não;
  - Retirada imediata de todas as artes não marcadas e aplicação dos regulamentos (apreensão de artes legais até o pagamento da multa e eventual regularização da licença / imediata destruição no caso de artes ilegais;
  - Implementation of the criminalization of the offenses where appropriate;
  - Transmission of the cases to judicial administration and/or police.
- Investigação judicial para identificar e processar os proprietários / patrocinadores de dispositivos prejudiciais tais como xicocotas ou equipes “mozi” no Lago de Cabora Bassa.
- **Campanhas de comunicação associadas com campanhas de fiscalização das pescas** para sensibilizar o maior número sobre boas práticas (TV, imprensa, cartazes etc.).
- **Organização, várias vezes por ano, de operações conjuntas maciças** para erradicar práticas prejudiciais e artes de pesca nocivas com todas as administrações interessadas (pescas, distritos, Polícia, Administração Marítima, Marinha, Justiça etc.)
- Organizar uma vasta cobertura mediática para **vulgarizar essas ações** e transmitir mensagens em torno de melhores práticas.

#### 4.8.4 Plano de marcação de artes de pesca para todas as artes fixas

Estabelecer um Plano de 4 anos, com uma avaliação intercalar após dois anos. Lançar projetos piloto, por exemplo para a pescaria atuneira com palangre com a DPMAIP de Sofala, para definir um sistema de marcação altamente eficaz para identificação de artes de pesca, para as quais uma licença é emitida. Implementação da obrigação de marcar as artes de pesca passivas, com base num concurso para o fornecimento de um sistema de marcação para as artes de pesca passivas (tipo RFID, por exemplo):

- Equipar as artes de pesca industrial e semi-industrial com um dispositivo único de identificação resistente às condições de utilização do equipamento de pesca;
- Fornecer uma base de dados compatível com as bases de dados do país (Registro Nacional de Licenças);
- Fornecer uma aplicação móvel compatível com os tablets dos oficiais de pesca para digitalizar marcas e identificá-las.

A DNOP et as DPMAIPs colaboram com a ADNAP para conceber um Plano de 4 anos, com uma avaliação intercalar após dois anos. **Lançamento de projectos-piloto, por exemplo na pescaria atuneira com palangre:**

- Equipar e treinar pessoal para usar a aplicação móvel compatível com os tablets dos inspectores de pesca para digitalizar marcas e identificá-las.

#### 4.8.5 Fiscalização da pesca no ~~alto~~-mar

Há uma necessidade urgente de definir uma Estratégia de Fiscalização de pesca no ~~alto~~-mar para todos os navios, estrangeiros ou registado em Moçambique, que operam fora das águas costeiras até as 200mn. Com base nos altos níveis de riscos actualmente observados para a PISI, activos de fiscalização precisam ser implantado em três níveis hierárquicos, conforme ilustrado pelo mapa que consta do Plano Operacional 5 anos de 2006 e é reproduzido a seguir.

- i) No ~~alto~~-mar
- ii) Banco de Sofala ~~Bank~~ e
- iii) Costeiro.

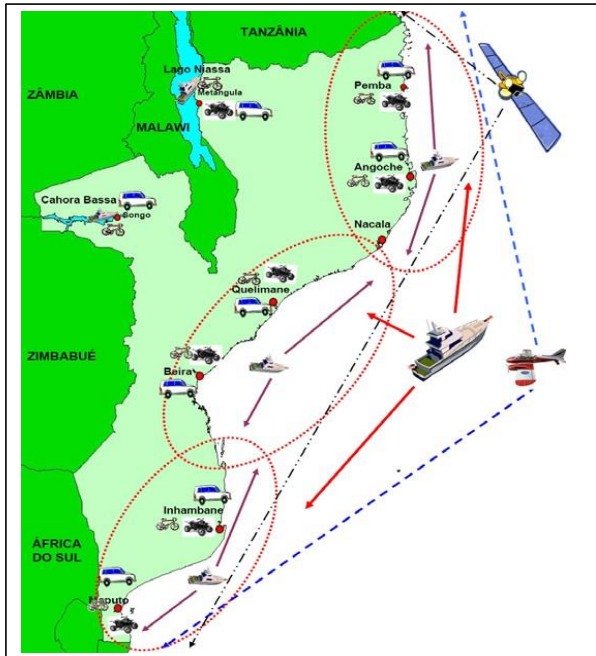


Figura 21: Ilustração de activos de Inspeção de Pesca (Ministério das Pescas, 2006)

#### 4.8.5.1 *Barcos de patrulha no alto-mar*

Considerar o **abandono do Antillas Reefer** e a venda do mesmo no mercado de segunda mão;

Procurar possíveis sinergias com a Marinha Nacional;

Incentivar a **organização de missões conjuntas** no mar com a Marinha, as Alfândegas e a Administração Marítima

- Procurar soluções ad hoc para fretamento:
  - Fretamento de um navio de patrulha no mar ~~alto~~ para a fiscalização da ZEE:
    - Tamanho entre 35 e 50 metros;
    - Disponível entre 40 e 80 dias por ano;
    - Capaz de ficar mais de 20 dias no mar alto;
    - Capaz de acomodar uma equipe de 4 a 8 oficiais de pescas e possivelmente 2 a 4 guardas armados;
    - Capaz de operar um barco pneumático para encostar navios por inspecionar;
    - Equipado com meios de comunicação modernos (satélite e internet).
  - Fretamento de um navio de patrulha de tamanho médio para a fiscalização do Banco de Sofala
    - Tamanho entre 16 e 30 metros;
    - Disponível entre 60 e 80 dias por ano;

- Capaz de ficar mais de 8 dias no mar ;
- Capaz de acomodar uma equipe de 2 a 4 oficiais de pescas e possivelmente 2 a 4 guardas armados;
- Capaz de operar um barco pneumático para encostar navios por inspecionar;
- Equipado com meios de comunicação modernos (satélite e internet).
- Aumentar a participação em iniciativas regionais tais como o PRSP da COI e analisar as possibilidades de cooperação com os países vizinhos;
- Estudar as possibilidades de cooperação entre algumas ONGs envolvidas na luta contra a pesca INN e serviços provinciais e locais.

Em termos de custos:

- Os navios ATSANTSA (Madagascar) e OSIRIS II (França / Ilha da Reunião) tem sido disponíveis para fretamento; no caso do OSIRIS, o custo diário de fretamento é de USD 10.000 / dia.
- Para patrulhar no Banco de Sofala numa base regular, um arrastão poderia ser fretado. O custo diário de fretamento deveria ser de 5.000 a 9.000 \$, dependendo do navio e dos serviços fornecidos.

#### 4.8.5.2 *Fiscalização aérea*

A fiscalização marítima tem muitas vantagens, tais como resistência, mas também tem alguns pontos fracos, tais como:

- Falta de flexibilidade, exige muita planificação (orçamental, operacionais, técnica);
- Custos significativos e
- Velocidade lenta (se o navio estiver longe de uma área onde sua presença é necessária, apenas será capaz de se aproximar a uma velocidade máxima de cerca de 30 km/h).

Portanto, para completar o sistema MCS, a possibilidade de patrulhas de fiscalização aérea pode ser benéfica, sistema e regularmente, ou como uma oportunidade para responder à ocorrência de uma situação particular. A fiscalização aérea tem as vantagens de custos reduzidos, maior flexibilidade de acção e maior velocidade em comparação com um navio de patrulha de alto mar.

A fiscalização aérea pode ser efectuada com pequenos aviões que levam um ou mais oficiais de pesca autorizados. Desenvolvimentos recentes na tecnologia também possibilitam o uso de drones para a fiscalização aérea. Esta última opção poderia ser bem adaptada às necessidades de monitoramento no Banco de Sofala.

#### 4.8.6 *Plano de Fiscalização para o Banco de Sofala*

- Aumentar as capacidades de patrulha e inspecção no mar.

Considerar a aquisição ou o fretamento de um navio de patrulha de tamanho médio para a fiscalização do Banco de Sofala (por exemplo, um arrastão antigo convertido num navio de fiscalização):

- Tamanho entre 16 e 30 metros;
- Disponível entre 60 e 80 dias por ano;
- Capaz de ficar mais de 8 dias no mar;
- Capaz de acomodar uma equipe de 2 a 4 oficiais de pescas e possivelmente 2 a 4 guardas armados;
- Capaz de operar um barco pneumático para encostar navios por inspecionar;
- Equipado com meios de comunicação modernos (satélite e internet).

Uma parceria público-privado para este navio parece uma das melhores opções. O navio poderia ser adquirido e modificada pelo Estado moçambicano. Subsequentemente, o navio seria fretado casco nu por um consórcio de empresas de pesca industrial, operando no Banco de Sofala, que seria responsável pela manutenção técnica

do navio e o fornecimento de uma equipe qualificada (tripulação e pessoal duma embarcação ligeira para o transporte dos oficiais de pesca desde o navio de patrulha para o navio por ser inspeccionado).

O consórcio em retorno fretaria o navio ao Estado, ao preço de custo, para o número de dias necessários para a organização de missões de fiscalização.

Esse mecanismo tem o mérito de ser muito económico. Permite uma planificação orçamental eficiente, sem risco de sobrecarga. Ele também permite que profissionais se envolvam em proteger os recursos que estão na base das suas actividades.

Esse mecanismo foi escolhido pelas autoridades francesas na Ilha da Reunião para a implementação do navio de patrulha da Administração Marítima OSIRIS e seu substituto, o navio OSIRIS II.

Seria muito interessante **organizar uma missão de informação** à Ilha da Reunião em benefício dos responsáveis do MIMAIP e as empresas de pesca industrial moçambicanas, para estudar este dispositivo e ver como o MIMAIP e profissionais poderiam se inspirar nele.

- Impor o respeito dos limites entre as actividades de pesca artesanal, semi-industrial e industrial;
- Usar o VMS para garantir que navios industriais e semi-industriais não pesquem demasiado perto da costa, em áreas reservadas à pesca artesanal;
- Equipar os barcos de fiscalização dos **DAMAISRPFS** com GPS para capacitá-los para observar e punir navios artesanais que operam além da sua zona regulamentar;
- Equipar os barcos de fiscalização dos **DAMAISRPFS** em meios hidráulicos ou eléctricos para levar a bordo artes de pesca (alador de rede), para remoção de qualquer arte de pesca em operação de pesca ilegal;
- Implementar o monitoramento participativo; relatórios de observação, guia de fotografia para evidência (e treinamento para mestres), circuito de circulação de informações para acção imediata e acção legal.

#### 4.8.7 Plano MCS para a pescaria de Kapenta em Cahora Bassa

- Aumentar as capacidades de patrulha e inspecção no lago.
- Reforçar o pessoal do **DAMAIRPF** na província de Tete (ver o Anexo 8 – Reforço do serviço de inspecção da pesca da DPMAIP);
  - Levar os oficiais de pesca mais perto do lago, criando uma representação permanente do **DAMAIRPF** em Chitima onde eles irão ser permanentemente afectos. Este lugar é recomendado devido à sua proximidade ao lago e porque é uma localidade bastante importante, em condições para acolher em boas condições as famílias de inspectores (escolas, administrações, empregos);

Reforçar o equipamento e meios de transporte para oficiais de pesca (ver 6.9 [Anexo 9 – Equipamento maior prioritário \(DPMAIP/RPF artesanais\)](#); [Anexo 9 – Equipamento prioritário \(DPMAIP/DAMAIRPF artesanais\)](#); [Error Source not found](#)); empresas de pesca de kapenta.

- **Cooperação pública / privada** entre os inspectores e as empresas de pesca de kapenta.

Dada a total ausência de infra-estruturas públicas ou competência para a manutenção de barcos ao redor do Lago de Cahora Bassa, recomenda-se buscar soluções de cooperação com as grandes empresas de Kapenta, que têm suas próprias oficinas mecânicas. Esta solução permitiria antecipar os custos de manutenção dos navios e racionalizar os orçamentos operacionais relacionados com a fiscalização.

- Implementação de **um projecto piloto para a marcação e identificação de plataformas** (VMS GPRS + AIS + marcas activas RFID); ver a proposta completa em anexo (201811\_Anx\_CaboraBassa\_pilotproject.pdf).
- Implementação de uma **moratória sobre o aumento do número de licenças** atribuídas. Possivelmente, promover um plano de retirada de plataformas para alcançar o esforço de pesca máximo permitido no lago.

Formatted: Normal, Space After: 0 pt, No bullets or numbering

- **Reforço da luta contra a pesca artesanal ilegal.** Esta proposta está detalhado no relatório relativo à pesca de pequena escala, mas, considerando que a pesca artesanal tem um grande impacto no estoque de kapenta, é necessário recordá-la aqui.
- Implementação de um projecto piloto para a marcação e identificação das artes de pesca passivas;
- Reforço da luta contra a pesca ilegal e práticas nocivas;
- Proteção de áreas de reprodução;
- Remoção e destruição sistemáticas das artes de pesca ilegais.

#### 4.9 *Monitoria e Avaliação*

A necessidade de Monitoria e Avaliação regular e rigorosa para cada etapa e cada instituição parceira de MCS foi mencionada. M & A precisa ser considerado como parte integrante dos programas de reforço das capacidades. Usando os diagnósticos fornecidos na secção 2 como elementos para as linhas de base, será importante monitorar todas as actividades de reforço de capacidades criação em termos de impacto sobre a eficácia dos serviços do governo e sobre os níveis de conformidade dos operadores locais.

## 5 ROTEIRO

A estratégia de MCS da PPE (Secção 3) e o plano operacional de 5 anos de MCS para a PPE (Secção 4) estão resumidos a seguir num roteiro, de forma tabular, que define as medidas recomendadas juntamente com o nível de prioridade (alto - A, médio - M, baixo - B), instituições responsáveis e prazos num período de 5 anos, para os 3 objectivos estratégicos (OEs):

- OE 1: Reforçar o sistema MCS a nível nacional e provincial;
- OE 2: Assegurar um quadro jurídico persuasivo capaz de eliminar as actividades de pesca INN;
- OE 3: Desenvolver a cooperação internacional e regional.

Objectivo estratégico		Estratégia		Roteiro						
		Medida recomendada		Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
OE1	Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial	Reforço institucional - Serviços Centrais - ADNAP	Foco reforçado no Monitoramento e Controle e cooperação com a DNOP claramente definido	A	MIMAIP	X	X			
		Reforço institucional - Serviços Centrais - ADNAP	Capacidade da ADNAP em termos de Monitoramento e Controle reforçada através de <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formação</li> <li>• Equipamento e IT</li> <li>• Bases de dados MCS (incluindo <b>Base de Dados Nacional de Licenças de Pesca Artesanal</b>)</li> <li>• Melhorar o monitoramento com base em novas tecnologias</li> </ul>	A	MIMAIP	X	X	X	X	X
		Reforço institucional - Serviços Centrais - DNOP	Definições claras de responsabilidades, reorganização e reforço para de Controle e Fiscalização eficazes. Definir a cooperação com a ADNAP	A	MIMAIP	X	X			

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

		Estratégia		Roteiro						
Objectivo estratégico		Medida recomendada		Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
OE1	Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial	Reforço institucional - Serviços Centrais - DNOP	Implementar Planos de MCS e actividades prioritárias: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erradicar a pesca doméstica não licenciada: Informação e ferramentas técnicas</li> <li>• Plano de marcação para todas as artes de pesca fixas; plano de 4 anos, começando com pescaria piloto</li> <li>• Plano de Fiscalização da PISI para o Banco de Sofala</li> <li>• Plano de Fiscalização da PISI para Cahora Bassa</li> </ul>	A	DNOP	X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
OE1	Reforçar o Sistema MCS a nível	Reforço institucional - Serviços	Confirmar os poderes da DPMAIP (planificação e coordenação de MCS)	A	MIMAIP	X	X			

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

Estratégia		Roteiro							
Objectivo estratégico	Medida recomendada	Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)					
				A1	A2	A3	A4	A5	
nacional e provincial	Provinciais- DPMAIP	A	MIMAIP	X	X	X	X	X	
	Reorganizar os Serviços de Inspeção - <del>DAMA</del> RPF através de: <ul style="list-style-type: none"> <li>Recrutamento</li> <li>Formação</li> <li>Equipamento e IT</li> <li>Manutenção e substituição de Bens Operacionais</li> <li>Bases de dados MCS</li> <li>Reorganização dos <del>DAMA</del>sRPFs e estabelecimento das novas estruturas hierárquicas</li> </ul>			X	X	X	X	X	
	Reforço institucional – Corpo de Inspectores de Pesca	A	MIMAIP	X	X				
				X	X	X	X		

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

Objectivo estratégico		Estratégia		Roteiro						
		Medida recomendada		Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
OE1	Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial	Reforço institucional – Corpo de Inspectores de Pesca	Reforçar a formação dos oficiais de pesca: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da Escola Nacional de Pesca</li> <li>• Formação inicial</li> <li>• Módulos funcionais</li> <li>• Módulos especializados</li> </ul>	A	MIMAIP DNOP	X	X			
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
		Planos MCS para a PISI	Implement active participatory surveillance: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creation of sighting report and associated procedure</li> <li>• Creation of a open national register of licenses.</li> </ul>	H	DNOP	X	X			
						X	X			
Planos MCS para a PISI	Erradicar a pesca doméstica não licenciada  Eliminar as práticas de pesca destrutivas  Plano de marcação para todas as artes de pesca fixas	M	ADNAP DNOP	X	X	X	X	X		
				A	DNOP ADNAP	X	X	X	X	
				M		X	X	X	X	

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

**Commented [SM26]:** Favor traduzir

		Estratégia		Roteiro						
Objectivo estratégico		Medida recomendada		Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
			Implementar o Plano de Fiscalização das Pescas no <del>Alto</del> Mar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Costeiro</li> <li>• No <del>alto</del> mar (for-a de 12 milhas)</li> <li>• Banco de Sofala</li> </ul>	A	DNOP DPMAIPs	X	X	X	X	X
			Implementar fiscalização aérea	M			X	X	X	
OE1	Reforçar o Sistema MCS a nível nacional e provincial	Planos MCS para a PISI	Implementar plano integrado de MCS para Cahora Bassa <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforçar o pessoal do <del>DAMAIRPF</del> na Província de Tete</li> <li>• Aumentar as capacidades de patrulha e inspeção</li> <li>• Implementar uma moratória sobre o aumento do número de licenças para Kapenta</li> <li>• Reforçar a luta contra as práticas de pesca artesanal ilegais e destrutivas (por exemplo, “equipes de Mozy”)</li> </ul>	A	DNOP DPMAIP Tete	X	X			
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

		Estratégia		Roteiro						
Objectivo estratégico		Medida recomendada		Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
OE2	Assegurar um quadro jurídico persuasivo capaz de eliminar as actividades de pesca INN	Reforço institucional - Serviços Centrais - ADNAP	Elaborar e publicar a Política de Licença para pescarias prioritárias a nível nacional <del>e</del> provincial <del>e local</del>	A	ADNAP	X	X	X	X	X
OE2	Assegurar um quadro jurídico persuasivo capaz de eliminar as actividades de pesca INN	Reforço institucional - Serviços Centrais - ADNAP	Elaborar e publicar a Política de Licença para pescarias prioritárias a nível nacional, provincial e local	A	ADNAP	X	X	X	X	X
		Reforço institucional - Serviços Centrais - DNOP	Elaborar e publicar Planos de Fiscalização Nacionais e Provinciais	A	DNOP DPMAIP	X	X	X	X	X
		Reforço institucional - Serviços Provinciais - DPMAIP	Reorganizar os Serviços de Inspeção – <del>DAMA</del> <del>RPF</del> das DPMAIPs: <ul style="list-style-type: none"> <li>Reforço os procedimentos de aplicação</li> </ul>	A	DNOP	X	X	X	X	X
		Revisar todos os regulamentos de pesca	Clarificar as funções e prerrogativas dos Directores Provinciais (DPMAIP)	M	MIMAIP		X			

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

**Commented [SM27]:** Rever

Objectivo estratégico		Medida recomendada		Roteiro						
				Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
OE2	Assegurar um quadro jurídico persuasivo capaz de eliminar as actividades de pesca INN	Revisar todos os regulamentos de pesca	Clarificar as respectivas prerrogativas das diferentes pessoas envolvidas na fiscalização das pescas: MIMAIP ou oficiais de pesca DPMAIP / técnicos do distrito / agentes de outras administrações (Policia, Marinha, Administração Marítima, etc.), representantes dos CCPs etc.	M	MIMAIP		X	X		
			Estabelecer regras de procedimento que exigem que cada agente elabore um relatório para cada inspecção e para cada infracção detectada.	M	MIMAIP					
			Estabelecer e/ou actualizar regularmente todos os <u>Planos de Gestão das Pescas</u> <u>Planos de gestão das pescarias</u> , em concertação com todas as partes interessadas e definição clara de limites em termos de toneladas capturadas (TAC) e esforços de pesca	A	ADNAP	X	X	X	X	X

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capitulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

Objectivo estratégico		Medida recomendada		Roteiro						
				Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
			Proibir ou controlar rigorosamente os transbordos	M	MIMAIP		X	X		
OE2	Assegurar um quadro jurídico persuasivo capaz de eliminar as actividades de pesca INN	Revisar todos os regulamentos de pesca	Redigir os decretos de aplicação para definir e esclarecer : . os procedimentos de inspecção . os procedimentos para lidar com infracções e seu seguimento	M	MIMAIP		X	X		
			Fortalecer os termos e condições das licenças: . clarificar os fundamentos como espécies-alvo e de capturas acessórias . impor designado portas para o desembarque das capturas quando necessário	M	ADNAP		X	X		
			Introduzir a obrigação progressiva de uso do diário de pesca electrónico (ERS) para navios de pesca industrial	B	ADNAP			X	X	X
SO3	Desenvolver cooperação internacional e regional	Reforço institucional - Serviços Centrais	Participar no <u>CMPCMV</u> regional da SADC	M	DNOP			X	X	
			Aderir à ORGP da IOC PRSP (Plano Regional para	A	DNOP	X	X			

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

Objectivo estratégico		Estratégia Medida recomendada		Roteiro						
				Prioridade A ; M ; B	Instituição responsável	Período (Ano)				
						A1	A2	A3	A4	A5
			Fiscalização das Pescas)							
		A	Aderir ao Protocolo VMS Regional da IOC (SIGMA)	DNOP	X	X				
		A	Conceder ao <b>GMP/CMV</b> o acesso a bases de dados regionais ou internacionais (nomeadamente Starfish da IOC, FAO global fishing record, bases de dados da IOTC, IOTC e-PSM etc.)	DNOP	X	X	X	X	X	
		A	Implementar o acordo FAO sobre Medidas do Estado do Porto	ADNAP DNOP	X	X	X			
		B	Considerar aderir à FiTi (Fisheries Transparency Initiative)	MIMAIP				X	X	

**Commented [SM25]:** Reestrurar a tabela com base nos comentários feitos nos capítulos anteriores rever a tabela. De modo que as medidas propostas esteja devidamente alinhadas com o cronograma de implementação (Alinhar)

## 6 APÊNDICES

### 6.1 Anexo 1 – Apresentação geral do Projecto SWIOFish-1– Enfoque na sua componente MCS

#### 6.1.1 Introdução

O Banco Mundial tem apoiado vários projetos de pesca na região da África. A nível regional, os mais importantes destes é o South West Indian Ocean pesca projeto (SWIOFP), que encerrou em 31 de março de 2013. O SWIOFP, que reuniu todos os países no Oceano Índico Sudoeste a Sul (SWIO), foi um sucesso na capacitação regional para a gestão das pescas, nomeadamente através da criação de uma rede de pesca pesquisadores e gestores e desenvolver um quadro de gestão regional.

Dadas as importantes realizações da SWIOFP, os Estados-Membros da SWIOFC solicitaram um programa de continuação – o Programa de Governança das Pescas e Crescimento Compartilhado do Oceano Índico do Sul-Oeste (programa SWIOFish). O objectivo global do programa SWIOFish é "aumentar os benefícios económicos, sociais e ambientais provenientes da pesca marinha nos países SWIO". É na verdade uma série de projectos (SOP), durante um período de 15 anos, que compreende um guarda-chuva regional e uma abordagem combinada, que visa as prioridades regionais e nacionais da pesca.

O primeiro projeto no âmbito do programa SWIOFish implementa, para um período de 6 anos, actividades regionais, bem como investimentos a nível nacional nos Comores, na Tanzânia e em Moçambique, através de uma combinação de donativos e empréstimos, incluindo US \$ 5 milhões para apoiar a SWIOFC, sob a coordenação e gestão da Comissão do Oceano Índico (IOC) e US \$ 56,3 milhões para Moçambique. Outros países SWIO (Madagascar – SWIOFish2 e Seychelles – SWIOFish3) também tem projetos de investimento nacional em curso.

Moçambique perspectivava também algum financiamento da parte da Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) de aproximadamente US\$ 25,7 milhões (€ 20 milhões) incluindo uma componente MCS (PAD, 2015).

#### 6.1.2 Cobertura geográfica

Para as pescas industrial e semi-industrial, a cooperação regional é fundamental, e uma breve revisão dos inúmeros projetos em curso é necessário para evitar a duplicação e identificar sinergias.

Para a pesca artesanal, áreas-alvo do programa tem evoluído ao longo de anos. Em 2014, as principais áreas eram a Província de Cabo Delgado, a Província de Nampula, a Província de Zambézia, a Província de Sofala e Maputo Cidade e Província. A área total alvo do programa alvo representa cerca de 4.266.450 habitantes, ou seja, cerca de 21% da população total do país, em 2007. Os portos de Maputo, Beira, Quelimane, Nacala e Angoche tinham uma posição estratégica no sector das pescas e no programa.

De acordo com o Documento de Desenho do Programa (2015), as principais áreas de actividades do programa SWIOFish incluem agora:

- i. Na Província de Nampula, os distritos e localidades de Memba, Nacala, Ilha de Moçambique, Mogincual (Namige), Angoche, Larde, Moma;
- ii. Na Província de Zambézia, os distritos e localidades de Pebane (Cuassiane), Zalala (Nicoadala), Quelimane, Chinde;
- iii. Na Província de Sofala, os distritos e localidades de Cheringoma (Maciamboza), Muanza (Sambazó), Cidade da Beira (Njalane e Praia Nova), Búzi (Nova Sofala), Machanga (Chiloane);
- iv. A Próvincia de Inhambane.

#### 6.1.3 A componente MCS regional do SWIOFish

Monitoramento, Controle e Fiscalização é uma ferramenta chave de gestão para a implementação de ~~planos de gestão das pescas~~ **planos de gestão das pescarias**: monitoramento é a recolha de dados necessários para a planificação da gestão; o controle inclui todos os mecanismos necessários para a implementação dos planos; e a fiscalização inclui a verificação de que as actividades estão em conformidade com a lei, incluindo a garantia de conformidade com essas leis.

O programa SWIOFish inclui uma forte componente MCS que se concentra na cooperação regional, no reforço das capacidades para recolha de dados e conformidade, co-gestão a nível comunitário, construção de instalações para hospedar a sede permanente para a SWIOFC e o **GMP/CMV** da SADC.

Também um empréstimo de US \$ 5 milhões do ADB, específico para MCS para a implementação da sua estratégia na região da SADC e construir em Maputo um centro de coordenação técnica regional para questões relacionadas com MSC na SADC, que, uma vez concluído, deve hospedar o Secretariado da SWIOFC. O centro irá responder às prioridades definidas na Declaração de Compromisso da SADC (2008)<sup>42</sup>: i) melhorar a cooperação regional e inter-regional, com vista a eradicar a pesca INN; ii) reforçar a governação das pescas e quadros legais para eliminar a pesca ilegal; iii) desenvolver uma estratégia regional de MCS e um plano regional de acção em matéria de pesca INN; iv) fortalecer a capacidade MCS das pescas.

O Projecto de investimento SWIOFish1 para Moçambique foi formulado em 2013, mas sua execução foi adiada e começou em 2017. De acordo com o Documento de Desenho do Projecto (2015), actividades são planificadas para elaborar Planos de Gestão das Pescarias (FMP) com medidas para controlar a actividade de pesca implementada. A implementação de medidas para controlar a actividade de pesca será medida pelo seguinte:

- 1) Unidades de pesca são registradas e licenciadas consoante a lei em países alvo;
- 2) Unidades de pesca que operam nas pescarias alvo são inspecionadas regularmente;
- 3) Um sistema de monitoramento de navios de pesca por satélite está operacional; e
- 4) Um centro de monitoramento da pesca é equipado e funcional.

#### 6.1.4 *Indicadores*

Os indicadores de impacto do SWIOFish são os seguintes:

- i. Planos de gestão em Moçambique para a pesca a linha demersal, camarão costeiro e crustáceos de águas profundas: um painel está instalado e tornado público com dados regularmente actualizados;
- ii. Número de infracções graves cometidas por unidades de pesca licenciadas relacionado com o conjunto das unidades de pesca licenciadas.

No entanto, o projecto de SWIOFish1 só começou em 2017. Portanto, PGP's podem não existir ainda para as pescarias seleccionadas pelo Ministério nas províncias.

Também é importante notar que as prioridades evoluem seguindo o tipo de pescaria: a cooperação regional será chave para a pesca industrial e semi-industrial (por exemplo, coordenação regional PSRP); MCS participativo baseado nos CCPs será privilegiado e aprimorado para a pesca artesanal. Finalmente, medidas, meios e regulamentos pertinentes devem ser definidos e devem ser implementados consequentemente: equipamentos, reforço das capacidades, planos de gestão etc.

#### 6.1.5 *Impactos na altura das últimas visitas ao terreno (Set. de 2018)*

Algumas actividades de fiscalização financiadas através do projeto SWIOFish tiveram lugar, de acordo com relatórios de síntese disponíveis em algumas DPMAIPS, se bem que nenhum relatório de inspecção formal/oficial tenha sido arquivado. As missões de campo revelaram que poucas actividades MCS tinha sido iniciadas pelo projeto, devido ao seu arranque atrasado.

<sup>42</sup> Ver: <https://www.afdb.org/en/projects-and-operations/project-portfolio/p-z1-aaf-008/>

6.2 Anexo 2 – Programa do Projecto (revisado a 21 de Setembro de 2018)

June			July			August			September			October		
1	F		1	D		1	M		1	S		1	L	
2	S		2	L		2	J		2	M		2	M	
3	S		3	M		3	V		3	L		3	M	
4	M		4	M		4	S		4	M		4	J	
5	T		5	J		5	D		5	M		5	V	
6	W	initial synthesis report	6	V		6	L		6	J		6	S	
7	T		7	D		7	M		7	V		7	D	
8	F		8	D		8	M		8	S		8	L	
9	S		9	L		9	J		9	D		9	M	
10	S		10	M		10	V		10	L		10	M	
11	M		11	M		11	S		11	M		11	J	
12	T		12	J		12	D		12	M		12	V	
13	W	Inception reports	13	V		13	L		13	J		13	S	
14	T		14	S		14	M		14	V		14	D	
15	F		15	D		15	M		15	S		15	L	
16	S		16	L		16	J		16	D		16	M	
17	S		17	M		17	V		17	L		17	M	
18	M		18	M		18	S		18	M		18	J	
19	T		19	J		19	D		19	M		19	V	
20	W	Studies 1&2 - Mission 1	20	V		20	L		20	S		20	S	
21	T		21	S		21	M		21	V		21	D	
22	F		22	D		22	M		22	S		22	L	
23	S		23	L		23	J		23	D		23	M	
24	S		24	M		24	V		24	L		24	M	
25	M		25	M		25	S		25	M		25	J	
26	T		26	J		26	D		26	M		26	V	
27	W		27	V		27	L		27	J		27	S	
28	T		28	S		28	M		28	V		28	D	
29	F		29	D		29	M		29	S		29	L	
30	S		30	L		30	J		30	D		30	M	
			31	M	Studies 1&2: Mid-term reports	31	V					31	M	
								Studies 1&2 - Mission 2						

November		December		January		February		March	
1 J	1 S	1 M	1 V	1 V	1 V	1 V	1 V	1 V	1 V
2 V	2 D	2 M	2 S	2 S	2 S	2 S	2 S	2 S	2 S
3 S	3 L	3 J	3 D	3 J	3 D	3 D	3 D	3 D	3 D
4 D	4 M	4 J	4 L	4 L	4 L	4 L	4 L	4 L	4 L
5 L	5 M	5 S	5 S	5 S	5 M	5 M	5 M	5 M	5 M
6 M	6 J	6 D	6 M	6 D	6 M	6 M	6 M	6 M	6 M
7 M	7 V	7 J	7 J	7 J	7 J	7 J	7 J	7 J	7 J
8 J	8 S	8 M	8 V	8 V	8 V	8 V	8 V	8 V	8 V
9 V	9 D	9 M	9 S	9 S	9 S	9 S	9 S	9 S	9 S
10 S	10 L	10 J	10 D	10 D	10 D	10 D	10 D	10 D	10 D
11 D	11 M	11 V	11 L	11 L	11 L	11 L	11 L	11 L	11 L
12 L	12 M	12 S	12 M	12 M	12 M	12 M	12 M	12 M	12 M
13 M	13 J	13 D	13 M	13 M	13 M	13 M	13 M	13 M	13 M
14 M	14 V	14 L	14 J	14 J	14 J	14 J	14 J	14 J	14 J
15 J	15 S	15 M	15 V	15 V	15 V	15 V	15 V	15 V	15 V
16 V	16 D	16 M	16 S	16 S	16 S	16 S	16 S	16 S	16 S
17 S	17 L	17 J	17 D	17 D	17 D	17 D	17 D	17 D	17 D
18 D	18 M	18 V	18 L	18 L	18 L	18 L	18 L	18 L	18 L
19 L	19 M	19 S	19 M	19 M	19 M	19 M	19 M	19 M	19 M
20 M	20 J	20 D	20 M	20 M	20 M	20 M	20 M	20 M	20 M
21 M	21 V	21 L	21 J	21 J	21 J	21 J	21 J	21 J	21 J
22 J	22 S	22 M	22 V	22 V	22 V	22 V	22 V	22 V	22 V
23 V	23 D	23 M	23 S	23 S	23 S	23 S	23 S	23 S	23 S
24 S	24 L	24 J	24 D	24 D	24 D	24 D	24 D	24 D	24 D
25 D	25 M	25 V	25 L	25 L	25 L	25 L	25 L	25 L	25 L
26 L	26 M	26 M	26 S	26 S	26 S	26 S	26 M	26 M	26 M
27 M	27 J	27 M	27 D	27 D	27 M	27 M	27 M	27 M	27 M
28 M	28 V	28 L	28 J	28 J	28 J	28 J	28 J	28 J	28 J
29 J	29 M	29 S	29 M	29 M	29 M	29 M	29 V	29 V	29 V
30 V	30 D	30 M	30 D	30 M	30 M	30 M	30 S	30 S	30 S
	31 L	31 L	31 L	31 J	31 J	31 J	31 D	31 D	31 D

## 6.3 Anexo 3 – Calendário e pessoas encontradas durante as missões 1 e 2

### 6.3.1 Organização da primeira missão ao terreno e dados recolhidos

#### 6.3.1.1 Encontro de arranque

A primeira missão iniciou a 14 de Junho de 2018, com base numa reunião de “kick-off” na sede da Direcção Nacional de Operações, em Maputo, na presença de:

- Sr. Leonid Santana CHIMARIZENE, Director Nacional de Operações (MIMAIP / DNOP);
- Sr. Vicente COSSA, ponto focal para este estudo (MIMAIP / DNOP);
- Sr. DOMINGO, chefe do departamento de VMS (MIMAIP / DNOP);
- e
- Sr. Eric MOSTERT, SKREO Consulting, MCS especialista e chefe de equipe para este estudo.

O consultor fez uma breve avaliação da metodologia.

Finalmente, o Director Nacional delineou as prioridades da Direcção Nacional para este estudo:

- Apresentar propostas para melhorar a cooperação entre os actores do MCS (MIMAIP/DNOP, ADNAP, Guarda Costeira, Marinha, Polícia, portos, instituições do MIMAIP tais como o IIP para aspectos ligados a estatísticas etc.);
- Propor planos detalhados de formação para os inspectores e, mais geralmente, os agentes encarregues do MCS;
- Perceber as especificidades de cada província (em termos de recursos humanos, pescas, técnicas de pesca etc.) a fim de oferecer formações adaptadas a cada contexto;
- Achar o que pode ser feito em termos de carreira para os inspectores, saber com base em que perfil recrutá-los e como fazê-los evoluir ao longo de sua carreira para tornar o trabalho atraente;
- Produzir uma lista de equipamentos necessários para melhorar a eficácia das actividades MCS. Este equipamento deve ser especificado de acordo com distritos e actividades de acompanhamento;
- Encontrar um meio de fiscalização nocturna para lutar contra a pesca ilegal, Não declarada e Não Regulamentada (INN) no Lago de Cahora Bassa;
- Encontrar um mecanismo financeiro para permitir missões de controle flexível.

#### 6.3.1.2 Maputo

A missão continuou em Maputo, de 14 a 22 de Junho, com encontros com todas as partes envolvidas no MCS, tanto a nível nacional como provincial:

- A nível nacional:
  - instalações FMCCMV e VMS da DNOP;
  - ADNAP: department de licenciamento, departamento de monitoramento e departamento de gestão das pescarias;
  - DEPI;
  - Marinha de Gerra de Moçambicana (MGM);
  - INAMAR

- Polícia Costeira, Lacustre e de Águas Interiores.
- A nível provincial:
  - Direcção Provincial do Mar Águas Interiores e Pescas - Departamento de inspecções e Departamento de Administração e Finanças (DAF) (DPMAIP);
  - Porto de Pesca de Maputo;
  - Associações de armadores: proprietários de arrastões e palangreiros, assim como instalações novas na Província.

A equipe, constituída pelos senhores Sr. Eric Mostert, MCS especialista e chefe da equipe, Sr. Pierre Girard, especialista em tecnologia de MCS e Bernard Adrien (especialista em gestão da pesca artesanal), foi capaz de monitorar as inspecções no porto de várias embarcações semi-industriais e industriais e encontrar os proprietários desses barcos.

- Visita ao CCP da Costa do Sol;
- INAMAR, registos de navios nacional e provincial.

#### 6.3.1.3 *Beira*

De 25 a 29 de Junho, a equipe, composta por Sr. Eric Mostert e Sr. Bernard Adrien esteve na cidade da Beira, capital da província de Sofala, para encontrar as partes interessadas:

- DPMAIP: Director Provincial e Chefe do Departamento da Fiscalização de Pesca;
- Autoridades do Porto de Pesca da Beira;
- Empresas de pesca estabelecidas na Beira;
- Representantes de associações profissionais
- CCPs;
- Marinha de Guerra de Moçambique (na Beira);
- Polícia Costeira, Lacustre e de Águas Interiores (sede provincial);
- IIP.

Foi também realizada uma viagem ao mar no barco da DPMAIP que serviu para visualizar a extensão da pesca ilegal e o uso massivo de artes de pesca nocivas, tais como redes de monofilamento subdimensionadas e xicocotas.

#### 6.3.1.4 *Tete e Cabora Bassa*

A primeira missão de campo continuou, de 2 a 6 de Julho, na província de Tete. O perito MCS reuniu-se com as partes interessadas das pescas da Província e em particular no que diz respeito à pesca no Lago de Cabora Bassa<sup>43</sup>:

- DPMAIP: Director Provincial e Chefe do Departamento de Fiscalização de Pesca;
- Administração Marítima em Tete;

<sup>43</sup> A Província de Tete não faz parte do programa SWIOFish-1 nem dos ToRs iniciais do estudo. No entanto:

1. Foi incluída a pedido de MIMAIP;
2. Do ponto de vista económico, a Kapenta tem arrecadado mais divisas do que camarão
3. Esta é uma área muito importante de emprego
4. Há uma emergência ecológica real no lago
5. As lacunas identificadas em Tete encontram-se também no domínio marítimo
6. Todas as medidas resultantes dessas visitas são transponíveis no domínio marítimo.

- Empresas de pesca estabelecidas no Lago de Cabora Bassa;
- Associação dos proprietários de empresas de pesca de Kapenta no Lago de Cabora Bassa;
- CCPs;
- Marinha Moçambicana (em Tete);
- Polícia Costeira, Lacustre e das Águas Interiores (sede provincial);
- IIP;
- SDAE em Chitima (Districto de Cabora Bassa).

Nesta semana aproveitou-se também a ocasião de sair à noite no lago, a bordo de um barco de uma das empresas de pesca de kapenta, para observar o trabalho das plataformas e observar a presença de muitos navios / plataformas ilegais e artes de pesca proibidas da PPE.

#### 6.3.1.5 *Encontros adicionais e Balanço em Maputo*

A primeira missão de campo terminou em Maputo, de 9 a 11 de Julho; o perito MCS participou em encontros adicionais a nível nacional (DNOP, [FMCCMV](#) e VMS).

Um encontro de balanço da primeira missão também foi realizado, na presença do Sr. Chimarizene e Sr. Cossa da Direcção Nacional das Operações (DNOP).

Tabela 31: Detalhes da Agenda e contactos (missão 1)

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
5a Feira 14 de Junho 2018	Maputo	Reunião de Arranque	Leonid Santana CHIMARIZENE	MIMAIP Director Nacional das Operações (DNOP)	+258 82 843 0230 +258 84 527 8888 <a href="mailto:ichimarizene@mozpzsa.gov.mz">ichimarizene@mozpzsa.gov.mz</a> <a href="mailto:leonidmz@gmail.com">leonidmz@gmail.com</a>
			Vicente G. COSSA	MIMAIP Chefe de Departamento de Planificação e Controle (DNOP)	+258 21 357 100 +258 84 952 7524 + 258 82 558 8682 <a href="mailto:gouvino.co@gmail.com">gouvino.co@gmail.com</a>
			Domingos CHIVURE	VMS Operator (DNOP)	+258 84 280 3008 +258 82 086 9370 <a href="mailto:dchivure@gmail.com">dchivure@gmail.com</a>
		Visita à DNOP FM C	Vicente G. COSSA	Chefe de Departamento de Planificação e Controle (DNOP)	+258 21 357 100 +258 84 952 7524 + 258 82 558 8682 gouvino.co@gmail.com
			Domingos CHIVURE	Operador do VMS	+258 84 280 3008 +258 82 086 9370 dchivure@gmail.com
6a Feira 15 de Junho 2018	Maputo	Encontro na ADNAP	Avelino Alfiado Munwane	Director do Serviço de Monitoramento da Pesca - ADNAP	<a href="mailto:avelinoalfiado@hotmail.co.uk">avelinoalfiado@hotmail.co.uk</a>
			Galhardo Xavier Naiene	Chefe do Departamento de Licenciamento da Pesca e Coordenador do CMV/ <del>FMCCMV</del> (ADNAP)	gnaene@gmail.com

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
		Visita ao DEPI (MIMAIP)	Gertjan De Graaf	Consultor estatísticas - projecto SWIOFish	<a href="mailto:degraaf@nefisco.org">degraaf@nefisco.org</a>
2a Feira 18 de Junho 2018	Maputo	Encontro no DPMAIP	José WILLIAM CUNA	Chefe de Departamento da Fiscalização das Pescas	<a href="mailto:williamcuna@gmail.com">williamcuna@gmail.com</a>
	Port of Maputo		Sargente Hélder	Polícia Costeira, Fluvial e Águas Interiores da Província de Maputo	+258 84 718 0126
			Adérito Manuel	Polícia Costeira, Fluvial e Águas Interiores da Província de Maputo	
	Maputo MZ MRCC		Visita a MZ MRCC	Sara Nhacuongue	Centro de Coordenação da Segurança Marítima - Moçambique
		Frederico Dias		Centro de Coordenação da Segurança Marítima - Moçambique	+258 86 663 2565 mzmrcc@yahoo.com
	3a Feira 19 de Junho 2018	Maputo	Encontro no MIMAIP	Hermínio David	Polícia Costeira, Fluvial e Águas Interiores da Província de Maputo - Chefe de Planificação das Operações (PCLF)
Maputo		Encontro no MIMAIP	Vicente G. COSSA	Chefe de Departamento de Planificação e Controle (DNOP)	+258 21 357 100 +258 84 952 7524 + 258 82 558 8682 gouvino.co@gmail.com
			Domingos CHIVURE	Operador do VMS	+258 84 280 3008 +258 82 086 9370 dchivure@gmail.com

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
4a Feira 20 de Junho 2018	Maputo Porto de Maputo	Visita do Porto de Pesca de Maputo	José WILLIAM CUNA		
			António Schwalbach	Gestor da empresa SIP	+258 82 300 4520 +258 21 429 074/6 <a href="mailto:Antonio.schwalbach@sip.co.mz">Antonio.schwalbach@sip.co.mz</a>
	Costa do Sol	CCP de Costa do Sol		Presidente do CCP	
5a Feira 21 de Junho 2018	Maputo	Encontro na ADNAP	Lucinda Mangue	Chefe do Departamento de Gestão das Pescas	+258 82 472 7820 lucindamangue@gmail.com
		Encontro na DPMAIP	Eulália Cossa	Chefe DAF (Departamento Administração e Finanças) - DPMAIP	+258 82 293 2680
			Dalinda Dava Gomes	Adjunta DAF	+258 84 959 5378
			Pires Jorge Mula	Técnico DAF	+258 82 488 8730
			Maurício Júlio Maússe	Técnico DAF	+258 84 700 6632
		Encontro no INAMAR	Sr. Gomes	Director of INAMAR	
			Sr. Tcheco	Responsável dos registos para a província de Maputo	+258 84 668 7555, teotcheco@hotmail.com
6a Feira 22 de Junho 2018	Maputo	Marinha Moçambicana	CF Bandeira	Responsável das inspecções para a Marinha	
	Maputo	MIMAIP –Antillas	Vicente G. COSSA		

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
		Reefer		Chefe de Departamento de Planificação e Controle (DNOP)	+258 84 280 3008 +258 82 086 9370 dchivure@gmail.com
			Domingos CHIVURE		
	Maputo	Vídeo-conferência-	Nicolas Vuillaume	CLS Representante CLS – La Réunion	+262 262 96 69 65 +262 692 03 62 50 <a href="mailto:nvuillaume@groupcls.com">nvuillaume@groupcls.com</a>
3a Feira 26 de Junho 2018	Beira	DPMAIP	Carlos Sendala	Director Provincial - DPMAIP Sofala	
			César Maphossa	Chefe do Departamento de Fiscalização das Pescas - DPMAIP Sofala	+258 84 240 5490 +258 82 380 7490 <a href="mailto:cmaphossa@yahoo.com.br">cmaphossa@yahoo.com.br</a>
	Beira	Porto de Pesca da Beira	Raquel Johane	Gestora do Porto	+258 82 346 9953
4a Feira 27 de Junho 2018	Beira	PESCAMOZ (empresa de pesca)	Nelson Lapissonne	Director adjunto PESCAMOZ	+258 82 319 6396 +258 84 590 0267 <a href="mailto:nelson@pescamoz.com">nelson@pescamoz.com</a>
	Beira	PESCAMAR (empresa de pesca)	José Antonio Fernandez Pena	Gestor da frota	+258 23 325887 / 324910 <a href="mailto:Jose.antonio.fernandez@pescamar.co.mz">Jose.antonio.fernandez@pescamar.co.mz</a>
	Beira	CCP de Régulo Luís		Régulo Luis - Presidente dos fiscais do CCP	
				Praia Nova - Presidente dos fiscais do CCP	
Farol - Presidente dos fiscais do CCP					

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto	
				Djalane - Presidente dos fiscais do CCP		
				Palmeira - Presidente dos fiscais do CCP		
	Beira	PESCAMAR (empresa de pesca)		José Antonio Fernandez Pena		
				Lucas Lorenzo	Director Executivo	+258 233 244 96 +258 84 341 1115 <a href="mailto:Lucas.lorenzo@pescamar.co.mz">Lucas.lorenzo@pescamar.co.mz</a>
5a Feira 28 de Junho 2018	Beira	Marinha Moçambicana	CF Filipe IMPIRA	Comandante da base da Marinha da Beira	+258 86 052 1909 +258 82 382 4710 <a href="mailto:filipeimpirapson@gmail.com">filipeimpirapson@gmail.com</a>	
	Beira	Polícia Marítima (Sede)	Sortina Luis Matimbe	Oficial da Polícia Marítima	+258 84 428 2498	
			João Luís Thanzemze	Oficial da Polícia Marítima	+258 84 202 0029	
			José Diogo M. Como	Oficial da Polícia Marítima	+258 84 374 9979	
			Belmiro Roberto Uamuss	Oficial da Polícia Marítima	+258 84 028 7956	
	Praia Nova	CCP da Praia Nova	Dilip RAMGI	President do CCP da Praia Nova	+258 84 428 2500 <a href="mailto:ramgidilip@gmail.com">ramgidilip@gmail.com</a>	
		Praia Nova	Abdul GANY	Vice-Presidente da Associação dos Armadores Semi-industriais	+258 82 501 9500 <a href="mailto:a.gany786@yahoo.com.br">a.gany786@yahoo.com.br</a>	
6a Feira 29 de Junho 2018	Beira	Saída ao mar – Operação de fiscalização das pescas	César Maphossa			
	Beira	IIP	Alice Inacio	Delegada Provincial	+258 82 407 9030 <a href="mailto:Alice.inacio@hotmail.com">Alice.inacio@hotmail.com</a>	

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
2a Feira 2 de Julho 2018	Tete	DPMAIP - Tete	Fátima C. Reis	Directora Provincial da DPMAIP - Tete	+258 84 384 4838
			Óscar Carlos Caetano	DPMAIP Tete – Chefe do Dep. Fiscalização das Pescas	+258 84 547 3332 +258 82 597 3510 +258 25 22 3166 <a href="mailto:alocaetano@yahoo.com.br">alocaetano@yahoo.com.br</a>
	Tete	Administração Marítima – Tete	Dinório Armindo Mutumaye	Director Provincial da Administração Marítima	+258 84 036 0084 <a href="mailto:dinorioviteliua@gmail.com">dinorioviteliua@gmail.com</a>
	Tete	DPMAIP Tete	Chefes de Departamentos		
	Tete	Polícia Costeira Tete	Ricardo M.A. COSSA	Superintendente da polícia	+258 84 262 5074
3a Feira 3 de Julho 2018	CHITIMA	SDAE	Administrador do Distrito		
			Nelson Dino Hassam de Moura	Chefe do SDAE	+258 84 522 5870 +258 82 861 6580 <a href="mailto:neltonmoura@hotmail.com">neltonmoura@hotmail.com</a>
	Nhabando	CCP de Nhabando		Presidente do CCP Membros do CCP	
	Chipalapala	CCP de Chipalapala		Presidente do CCP Membros do CCP	
Songo	IIP	Claque Jon Maunde	Delegado Provincial	+258 84 486 9770 <a href="mailto:claquemaunde@yahoo.com.br">claquemaunde@yahoo.com.br</a>	
4a Feira 4 de Julho 2018	Chitima	Associação dos Pescadores de Kapenta	M. Silva	Presidente da Associação dos Pescadores de Kapenta	
			Kurt Louis Heyns	Proprietário da MoZambezi fishing company	<a href="mailto:kurt@mozambezi.com">kurt@mozambezi.com</a>
			Chris Hougaard	Proprietário da Kapenta Fishing Company	<a href="mailto:chrishougi@gmail.com">chrishougi@gmail.com</a>
	Chitima	Lexus consultants	Lídia Ferreira	Consultora em assuntos legais para MoZambezi Company e	+258 7 839 10 18

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
				vários operadores de aquacultura	<a href="mailto:lexus.consultants@gmail.com">lexus.consultants@gmail.com</a>
	Magoé	Visita a MoZambezi Company	Jan Prinsloo	Senior Solutions Engineer – AST	+27 (0)12 658 5740 +27 (0)60 980 1579 <a href="mailto:Jan.prinsloo@ast-sa.co.za">Jan.prinsloo@ast-sa.co.za</a>
		Patrulha de noite no Lago	A bordo do barco de MoZambezi		
5a Feira 5 de Julho 2018	Chitima	Visita a Mozambezi fish farm (tilápia)			
	Nova Chicoa	Acampamento dos inspectores da DPMAIP	Óscar Carlos Caetano		
6a Feira 6 de Julho 2018	Tete	Marinha	Comandante NAENE	Adjunto ao Chefe de Estado Maior da base naval de Tete	
	Tete	DPMAIP		Director Administrativo– DPMAIP Tete	
2a Feira 9 de Julho 2018	Maputo	MIMAIP Encontro de balanço com o ponto focal	Vicente G. COSSA		
	Maputo	DNOP <del>FMCCMV</del> Estudo adicional sobre a capacidade VMS	Domingos CHIVURE		+258 82 086 9370

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
					<a href="mailto:dchivure@gmail.com">dchivure@gmail.com</a>
3a Feira 10 de Julho 2018	Maputo	MIMAIP / DNOP Balanço da Missão no. 1	Leonid Santana CHIMARIZENE		
			Vicente G. COSSA		
	Maputo	DNOP <del>FMECMV</del> Estudo adicional sobre a capacidade VMS	Domingos CHIVURE		
4a Feira 11 de Julho 2018	Maputo	DNOP <del>FMECMV</del> Estudo adicional sobre a capacidade VMS	Domingos CHIVURE		

### 6.3.2 *Organização da segunda missão ao terreno e dados recolhidos*

#### 6.3.2.1 *Nampula*

A segunda missão de terreno começou no dia 27 de Agosto de 2018, com uma reunião informal no hotel dos consultores, na presença de:

- Sr. CAPECE, Director da DPMAIP-Nampula;
- Sr. CIPRIANO, ponto focal para esta missão de terreno, chefe do ~~DAMAIRPF~~ / DPMAIP-Nampula;
- Sr. Bernard ADRIEN, small scale fisheries management expert; especialista em gestão da PPE;
- Sr. Eric MOSTERT, especialista MCS e chefe de equipe para este estudo.

Numa primeira fase, esta missão permitiu visitar a administração provincial das pescas localizada em Nampula:

- DPMAIP-Nampula
- ~~DAMAIRPF~~ / DPMAIP-Nampula

#### 6.3.2.2 *Moma*

A missão seguiu para os três principais portos da Província; esteve de 28 a 30 de Agosto em Moma, onde a equipe encontrou e visitou:

- As instalações da Stonechem
- As instalações da Leemar
- Os Serviços distritais, nomeadamente o SDAE
- A Associação de Pescadores de Moma (APEMO)
- Vários CCPs (Moma-Sede, Pilividi, Muolone e Mpuca)

A visita também proporcionou uma oportunidade para visitar as instalações provinciais localizadas em Moma, na perspectiva da criação da antena permanente do ~~DAMAIRPF~~ nesta vila.

#### 6.3.2.3 *Angoche*

A equipe seguiu para Angoche de 31 de Agosto a 2 de Setembro de 2018. Foram realizadas os encontros / as visitas a seguir:

- A Administração distrital e SDAE
- A Administração Marítima
- A Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial
- A empresa YINUO Lda
- Os CCPs de Angoche-Inguri e Quelelene

#### 6.3.2.4 *Nacala*

Finalmente a equipe visitou Nacala de 3 a 5 de Setembro de 2018. Ela encontrou / visitou:

- A Administração distrital e SDAE
- Os escritórios do INIP em Nacala
- A Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial
- A Administração Marítima
- Os CCPs de Quissimajulo and Naherenque

#### 6.3.2.5 *Balanço em Nampula*

A equipe finalmente voltou a Nampula e teve uma reunião com a directora-substituta da DMAIP e inspetores de pesca.

#### 6.3.2.6 *Encontro em Maputo*

O último dia da missão foi dedicado a um encontro para preparar a missão de revisão intercalar do Programa SWIOFish e reformular os indicadores do mesmo.

O encontro, que levou todo o dia, reuniu as seguintes partes interessadas:

- MIMAIP
- Chefes do ~~DAMARPE~~ das 4 províncias abrangidas pelo SWIOFish
- Banco Mundial
- MIMAIP / SWIOFish
- Equipe da Oceanic Développement Team, responsável pelo presente estudo.

**Tabela 32: Detalhes da Agenda e contactos (missão 2)**

Data	Sítio	Encontro	Pessoa encontrada	Cargo	Contacto
3a Feira, 28 de Agosto	Nampula	DMAIP-Nampula	Tomé Nhamadinha Capece	Director Ponto Focal	
4a Feira, 29 de Agosto	Moma	STONECHEM LEEMAR SDAE APEMO	Orlando Sr. Cantífula	Técnico controle de qualidade Director	
5a Feira, 30 de Agosto	Moma	CCP de Pilivili CCP de Muolone CCP de Mpuka			
6a Feira, 31 de Agosto	Angoche	SDAE Administração Marítima Associação dos Pescadores Artesanais de Inguri Polícia Marítima, Fluvial e de Águas Interiores YINUO	Abdul Sra. Catarina Sr. Hugo Miguel	Técnico Administrador Recursos Humanos	<a href="mailto:Hnhamunue86@gmail.com">Hnhamunue86@gmail.com</a>
Sábado, 1 de Set.		CCP de Quelelene			
2a Feira, 3 de Set.	Nacala	SDAE INIP	Hussein Zebedeu Sr. Jacob Valia	Director Técnico encarregue das pescas Inspector sanitário	<a href="mailto:zejacobvalia@gmail.com">zejacobvalia@gmail.com</a> ; 840651285
3a Feira, 4 de Set.		CCP de Quissimajulo CCP de Naherenque			
4a Feira, 5 de Set.	Nampula	DMAIP	Balanço		
5a Feira, 6 de Set.	Maputo	MIMAIP/DNOP	Balanço		

## 6.4 Anexo 4 – Agenda e conclusões da Oficina de restituição

### 6.4.1 Proposta de agenda

Um **workshop de restituição** foi organizado em Nampula, de 5 a 9 de Novembro de 2018, a fim de apresentar o conteúdo das diferentes estratégias propostas, explicar e discutir as diferentes opções.

A oficina levou cinco dias para que todas as questões pudessem ser abordadas e discutidas. Foi moderada pelo perito MCS, Eric Mostert.

A agenda é apresentada na Tabela 33 a seguir.

### 6.4.2 Conclusões

#### 6.4.2.1 Questões organizativas

Para ser eficiente, o consultor esperava que a Oficina fosse organizada como segue:

1. **Uma agenda provisória** é proposta e validada com o MIMAIP.

Prevê-se abordar a pesca industrial e semi-industrial durante os primeiros dois dias, a pesca artesanal durante os dias 3 e 4 e casos práticos de estudos durante o último dia.

A apresentação é temática, baseada numa apresentação Power Point. Algum tempo é dedicado a apresentação e as perguntas / discussão / debates (metodologia participativa), par enriquecer as conclusões. A oficina é encerrada com um resumo de todas as observações feitas durante a oficina.

2. **Uma lista provisória de participantes**, por dia, é proposta pelo Consultor.
3. **A selecção dos participantes (e convite dos mesmos)** é feita pelo MIMAIP.
4. **As condições técnicas/logísticas** são revistas e discutidas entre o consultor e o MIMAIP, considerando o número de participantes, com possibilidades de ajustamento: material disponível (projektor, etc.), microfone, tradução simultânea, etc.
5. **A lista final é enviada ao Consultor** pelo menos 1 semana antes do início da Oficina a fim de ajustar o material de treinamento à esta lista.

Durante o projecto, as coisas não resultaram ocorrerem como previsto. A agenda detalhada e a lista associada de convidados (por dia) foram propostas pelo consultor (ver a tabela 16 a seguir) mas nenhuma lista final foi confirmada pelo MIMAIP antes do encontro. Finalmente, por razões logísticas alheias à vontade do Consultor, todos os participantes foram convidados para toda a oficina (todos os tópicos) e a agenda acordada não pôde ser seguida.

Todos os documentos propostos pelo Consultor foram partilhados com os participantes, para facilitar as discussões.

Mas, tomando em consideração os numerosos debates (fora do escopo do estudo) e as observações dos participantes, (que muitas vezes colocaram em questão os elementos oriundos das missões anteriores), o número inadequado de participantes (discussões ad hoc etc.) e problemas de tradução, **a agenda teve que ser permanentemente ajustada no dia-a-dia, o que implicou uma carga de trabalho adicional para o Consultor** durante a semana.

Finalmente, o programa da oficina foi modificado a pedido da DNOP:

- Dias 1 e 2: pesca industrial e semi-industrial
- Dias 3 e 4: pesca artesanal
- Dia 5 (de manhã): resumo dos debates da semana.

Observação: o Consultor também lamenta a **ausência de pessoas-chaves muito importantes**, tais como representantes da indústria camaroneira e da indústria de kapenta, que muito poderiam ter contribuído nos debates.

#### 6.4.2.2 *Principais conclusões*

Apesar destas mudanças de última hora e o tempo reduzido disponível para apresentações e discussões, pode-se dizer que a **maioria das conclusões e propostas apresentadas foram bem recebidas**.

**O único ponto em que não houve consenso diz respeito o barco de patrulha de alto mar.** Os participantes pertencentes às administrações e à Marinha consideram que Moçambique deveria ter um ou mais barcos de patrulha do alto mar, para realizar a fiscalização das pesca nas ZEE e também para assumir outras missões em mar aberto, afirmando a soberania do país sobre a ZEE e a luta contra o tráfico.

Esta aspiração parece efectivamente legítima para um país que conta com mais de 2.600km de costa. No entanto, deve-se notar que o programa SWIOFish apenas abrange os aspectos da pesca marítima e que outras preocupações, se bem que pareçam justificadas, não são relevantes para este estudo. Por outro lado, o exemplo recente de Antillas Reefer não demonstra a capacidade actual de Moçambique para gerir e operar uma embarcação do alto mar para missões de controle de pescas.

Por estas razões, as propostas do presente relatório limitam-se ao estudo da capacidade de fretamento pontual de patrulheiros disponíveis na região. Esta solução é financeiramente muito menos arriscada e permite resultados favoráveis imediatos.

Mais tarde, quando o país tiver desenvolvido sua capacidade de gerir, manter e operar um navio grande, será possível considerar uma aquisição firme. Também será necessário encontrar uma maneira de perenizar essa aquisição (orçamentos de funcionamento e manutenção).

**Tabela 33: Agenda provisória da Oficina (versão 1.0, Outubro de 2018)**

Data	Tópico geral	Início	Fim	Conteúdo	Principais participantes*	Participantes específicos*
05/11/2018	PISI – Aspectos gerais relacionados com monitoramento e controle	08:30	09:00	Abertura da Oficina		
		09:00	10:00	Apresentação dos principais resultados das 2 missões de terreno	Representantes do MIMAIP/DNOP	Representatives of DPMAIP/DAF, in particular those from Maputo, Nampula, Tete, Sofala and Zambezia
		10:00	10:45	Aspectos gerais sobre Monitoramento e Controle (nível nacional, <del>FMCCMV</del> e reorganização do MIMAIP)	Representatives of ADNAP (Directors of department)	
		10:45	11:00	<i>Intervalo</i>		Representatives of IDEPA
		11:00	12:00	Reforma do REPMAR	Representatives of DNOP/ <del>FMCCMV</del>	Representatives of IIP
		12:00	13:30	<i>Almoço</i>		
		13:30	14:30	Base de dados MCS e Sistema IT	Representatives of ADNAP/ <del>FMCCMV</del>	Representatives of the Industrial/semi-industrial Fishery, of shipowners, of processing companies, etc. (e.g. amapic for the shrimp industry)
		14:30	15:30	Gestão melhorada da DPMAIP/ <del>DAMAIRPF</del> pela DNOP	Representatives of DPMAIP, in particular those from Maputo, Nampula, Tete, Sofala and Zambezia	
		15:30	15:45	<i>Intervalo</i>		
		15:45	16:30	Inspeções no mar: reforço da capacidade		
		16:30	17:30	Resumo do dia, perguntas, discussão	Heads of DPMAIP/ <del>DAMAIRPF</del> , in particular those from Maputo, Nampula, Tete, Sofala and Zambezia	
06/11/2018	PISI – Aspectos MCS no terreno	08:00	08:30	Apresentação das missões do <del>DAMAIRPF</del>		
		08:30	09:30	Oficiais de pesca : Criação do Corpo de Inspectores		
		09:30	10:15	Reforço do <del>DAMAIRPF</del> – 1/2 – Pessoal		
		10:15	10:30	<i>Intervalo</i>	Representatives of Maritime administration	
		10:30	11:15	Reforço do <del>DAMAIRPF</del> – 2/2 – Equipamentos e materiais		
		11:15	12:00	Colaboração entre DPMAIP e outras instituições	Representatives of coastal, lacustrine and fluvial police	
		12:00	13:30	<i>Almoço</i>		
		13:30	14:30	Política de Controle e Fiscalização	Representatives of the Navy	
		14:30	15:30	Capacidade melhorada de inspeção		
		15:30	15:45	<i>Intervalo</i>		
		15:45	16:30	Elaboração de documentos de procedimento	Consultor MCS afecto à DNOP	

Data	Tópico geral	Início	Fim	Conteúdo	Principais participantes*	Participantes específicos*
07/11/2018	PPE - Aspectos gerais relacionados com monitoramento e controle	16:30	17:30	Resumo do dia, perguntas, discussão		
		08:30	10:00	Apresentação dos principais resultados das 2 missões de terreno		Representantes das DPMAlPs/DAF, em particular de Maputo, Nampula, Tete, Sofala e Zambézia
		10:00	10:45	Legislação e revisão do REPMAR		
		10:45	11:00	<i>Intervalo</i>		
		11:00	12:00	Reforçar o papel dos CCPs		Directores dos serviços distritais responsáveis pela pesca (SDAE) de Maputo, Beira, Cahora Bassa, Moma, Angoche e Nacala
		12:00	13:30	<i>Almoço</i>		
		13:30	14:30	Base de dados MCS e Sistema IT		
		14:30	15:30	Acabar com a pesca INN nacional 1/2 - Licenças		Representantes do IDEPA
		15:30	15:45	<i>Intervalo</i>		
		15:45	16:30	Acabar com a pesca INN nacional 2/2 – Artes nocivas		Representantes do IIP
		16:30	17:30	Resumo do dia, perguntas, discussão		Representantes da PI/PSI, armadores, empresas de processamento etc. (nomeadamente AMAPIC para a indústria camaroneira)
08/11/2018	PPE – Aspectos MCS no terreno	08:30	09:00	Apresentação das missões do <del>DAMAI</del> RPF		
		09:00	10:00	Oficiais de pesca como referência		
		10:00	10:15	<i>Intervalo</i>		
		10:15	11:15	Reforço do <del>DAMAI</del> RPF – 1/2 – Pessoal		
		11:15	12:00	Reforço do <del>DAMAI</del> RPF – 2/2 - Equipamento		
		12:00	13:30	<i>Almoço</i>		
		13:30	14:30	Política de Controle e Fiscalização		
		14:30	15:30	Capacidade melhorada de inspeção		

Data	Tópico geral	Início	Fim	Conteúdo	Principais participantes*	Participantes específicos*
		15:30	15:45	<i>Intervalo</i>		
		15:45	16:30	Elaboração de documentos de procedimento		
		16:30	17:30	Resumo do dia, perguntas, discussão		
09/11/2018	Intercâmbios sobre a proposta de casos de estudo	08:00	09:00	Apresentação da situação no Lago de Cahora Bassa Lake		Representantes das DPMAIPs/DAF, em particular de Maputo, Nampula, Tete, Sofala e Zambézia
		09:00	10:30	Apresentação do projecto piloto para Cahora Bassa		Representantes do IDEPA
		10:30	10:45	<i>Intervalo</i>		Representantes do IIP
		10:45	12:15	Discussão sobre o projecto piloto para Cahora Bassa		Representantes das empresas de pesca de Kapenta (Associação dos Produtores de Kapenta)
		12:15	13:30	<i>Almoço</i>		Representantes da PI/PSI, armadores, empresas de processamento etc. (nomeadamente AMAPIC para a indústria camaroneira)
		13:30	15:30	Discussão sobre a possibilidade de extrapolar o projecto piloto de Cahora Bassa a outras províncias / pescarias (xicocotas, camarão), etc.		Outros especialistas específicos: o Sr Kurt Heynes (gestor da empresa Mozambezi – Kapenta - Tete) o Sr Lucas Lorenzo (gestor da PESCAMAR – Camarão – Beira) o Sr. António Schwalbach (gestor da empresa SIP)
		15:30	15:45	<i>Intervalo</i>		
		15:45	16:45	Resumo do dia, perguntas, discussão		
				16:45	17:00	Encerramento da Oficina

\* Esta lista é uma proposta, que pode não ser exaustiva. Poderá ser averiguada e completada pelo MIMAIP antes da oficina.

## 6.5 Anexo 5 – Nota técnica relativa a sistemas VMS e AIS

O Sistema de Vigilância da Embarcação (VMS) e o Sistema de Identificação Automática (AIS) são dois pilares principais no modelo de MCS e devem ser considerados como complementares e não concorrentes.

Para entender os incentivos e acções motivadas por MCS, vai ser estabelecida uma distinção entre os instrumentos de colaboração e de não-colaboração. A principal diferença é que instrumentos colaborativos dependem da vontade do mestre de qualquer navio. Por exemplo, um mestre pode desligar seu dispositivo VMS ou AIS - embora ele possa enfrentar uma pena por isso. Instrumentos MCS de non-colaboração dependem de soluções como imagens de satélite, onde o mestre não pode controlar quando e onde o navio está em vista do satélite.

### 6.5.1 VMS: apresentação, mandatos e situação em Moçambique

#### a) Definição

O Sistema de Monitoramento de Embarcação (VMS) é um sistema de monitoramento baseado em satélites que, em intervalos regulares, fornece dados às autoridades de pesca sobre o local, o curso e a velocidade dos navios.

Tecnicamente, as componentes VMS compreendem um transponder satélite (instalado numa parte alta do navio) conectado a uma caixa de junção, normalmente instalada na casa do leme. Alguns dispositivos têm uma bateria interna (com 72 horas de funcionamento) para prevenir cortes de energia, intencionais ou não. Através de satélites, dados VMS são enviados ao **FMCCMV** com base em operadores específicos que reseatam a segurança, confidencialidade (“anti-spoofing” ou luta contra falsificação) e salvaguarda de dados. No interior do domo (antena) encontra-se um GPS (e/ou um sistema Glonass) para fornecer localizações GPS.

Sistemas VMS são usados para melhorar a gestão e a sustentabilidade do meio ambiente marinho, garantindo práticas de pesca adequadas e a prevenção da pesca ilegal e, assim, proteger e melhorar os meios de subsistência dos pescadores.

VMS pode ser usado para monitorar navios em águas territoriais de um país ou uma subdivisão de um país, ou em Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) que se estendem a 200 milhas (370,4 km) e mais além.

#### b) Pontos fortes e limitações dos dispositivos VMS

Transponders VMS são fabricados de uma maneira muito robusta para resistir a um ambiente de trabalho muito duro (fios são impermeáveis, antena de domo é selada, muitas vezes sem ar, IP 67 mínimo (ou seja, resistente à água). O processo de instalação deve respeitar o padrão de operação e testes de comunicação (até **FMCCMV**) devem estar disponíveis. Vectores de comunicação satélite precisam ser criptografados (média de 128 bits) numa tal forma que provedores de satélites são cientes de pacotes de dados transmitidos sem revelar o conteúdo desses pacotes. Um transponder VMS deve ser capaz de ser sondado pelo **FMCCMV** para obter posições numa sequência habitual de 2 horas. Um transponder VMS deve permitir a capacidade de geofencing, nomeadamente para cumprir as Medidas do Estado do Porto (PSM) e respeitar as zonas de Áreas Marinhas Protegidas (MPAs).

VMS é também um dispositivo MCS robusto na medida em que a administração responsável pode receber dados precisos, regulares e em tempo real, rápida e facilmente exploráveis.

No entanto, um dos obstáculos para a implementação de VMS é seu custo: o equipamento individual de navios, o equipamento em terra, o software e instrumentos para **FMCCMV**, etc.. O custo das componentes VMS irá variar de acordo com os requisitos de funcionalidade do sistema específico implementado. Em geral, quanto maior a funcionalidade mais caros os equipamentos e a ligação de dados necessários (custos de tempo de antena). O custo de um sistema VMS, portanto, é variável e, portanto, o nível de subsídio do governo (se houver) varia de acordo com as exigências nacionais e regionais. Sistemas VMS da UE e dos EUA requerem equipamento caro a bordo e grandes quantidades de dados a serem transmitidos por link de satélite, resultando em custos altos de tempo de antena, mas também fornecem um nível de funcionalidade muito alto. Em outras regiões onde custos por navio e enormes frotas são um problema, tecnologias de comunicação

como AIS são usadas e reduzem significativamente os custos de equipamento e de tempo de antena, enquanto fornecem funcionalidade básica aceitável de sistema VMS.

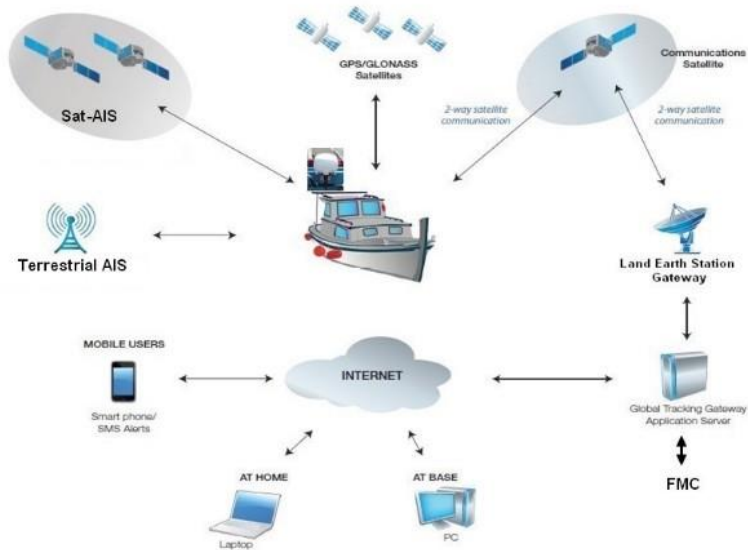


Figura 22: Exemplos de dispositivos tecnológicos usados para MCS

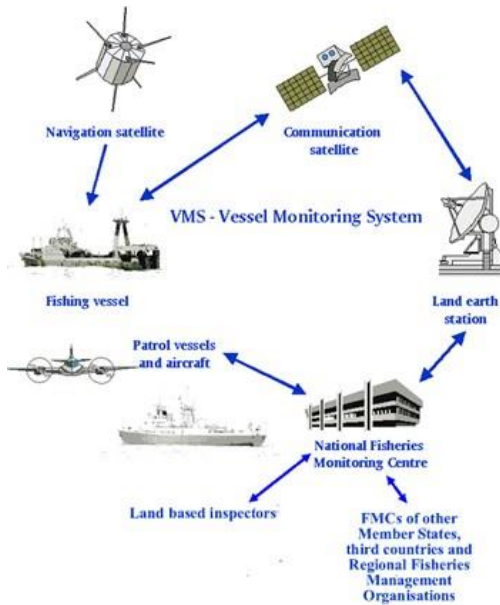


Figura 23: O esquema de comunicação VMS (fonte : <https://ec.europa.eu>)

### c) Equipamento existente

Hoje em dia, a maioria dos transponders VMS fornecidos são híbridos, ou seja com ambos os sistemas Satélite e GPRS. Duas amostras são apresentadas a seguir:



Figura 24: Transponder GPRS + Irídio fornecidos pela empresa francesa / EUA OROLIA



Figura 25: GPRS + Transponder Inmarsat fornecidos pelo fornecedor canadiano SKYWAVE

Omnicom Solar contém Irídio Satélite, GPRS ou rádio tecnologias RPMA e oferece gestão de frota, relatos de localização, alertas de socorro e mensagens em ambas as direcções para uma gama vasta de navios previamente isolados e de tecnologia baixa.

### d) VMS na frota de pesca industrial e semi-industrial moçambicana

De acordo com a legislação nacional, todos os navios de pesca industrial e semi-industrial deveriam ser equipados de transponders VMS. Frotas estrangeiras tem obrigação de enviar as suas localizações VMS<sup>44</sup>. Exemplos de dispositivos observados a bordo de navios PISI são ilustrados a seguir.



Figura 26: Exemplos de dispositivos VMS (a esquerda: modelo LEO; a direita: modelo VMS tipo Thorium, de primeira geração)

Ambos são VMS compatíveis com os padrões da FAO em termos de mensagens VMS transmitidas: latitude, longitude, curso e velocidade, em cada 2 horas (a frequência pode ser remotamente aumentada para alguns modelos).

## 6.5.2 AIS: apresentação, mandatos e situação em Moçambique

### a) Apresentação

O Sistema de Identificação Automática (AIS) é um sistema de rastreamento automático usado em navios com o objetivo principal de evitar colisões no mar. Os navios equipados com transceptores AIS podem ser rastreados por estações AIS localizadas ao longo da costa, ou, quando fora de alcance de redes terrestres, através de um número crescente de satélites que estão equipados com receptores AIS especiais (Sat-AIS).

Com AIS, pretende-se auxiliar os oficiais de guarda de um navio e permitir que as autoridades marítimas acompanhem e monitorem os movimentos do navio. AIS integra um transceptor VHF padronizado com um

<sup>44</sup> REPMAR: Decreto no 43/2003 de 1 de Dezembro de 2003, artigos 120, 125, 146 a 151.

sistema de posicionamento tal como um receptor GPS, com outros sensores de navegação eletrónica, como uma bússola giroscópica ou indicador de velocidade.

O AIS é uma ferramenta de segurança marítima e não foi projetado para fins de monitoria na pesca. No entanto, o AIS é amplamente utilizado por autoridades nacionais para rastrear e monitorar as actividades das suas frotas de pesca nacionais. O AIS permite que autoridades monitorem atividades de embarcações de pesca ao longo da sua linha de costa, de forma confiável e com um custo adequado, tipicamente para um intervalo de cerca de 100 km, dependendo da localização e qualidade dos receptores baseados na costa / das estações.

O AIS faz agora parte integrante dos instrumentos utilizados para o MCS e deve ser considerado como uma ferramenta poderosa, se for correlacionado com outras fontes (radar, VMS por exemplo) e se a cadeia de estações terrestres for eficiente.

O AIS não é um sistema que evita a falsificação de dados. Não deve ser usado sozinho, para fins de rastreabilidade, sem possibilidade de correlação com outras fontes.

Finalmente, a Política Comum das Pescas da União Europeia (CFP) permite que “*Estados-Membros podem usar dados AIS para fins de monitoramento e controle*”, consoante um regulamento que entrou em vigor em Maio de 2014 para todos os navios da UE de mais de 15 m de comprimento.

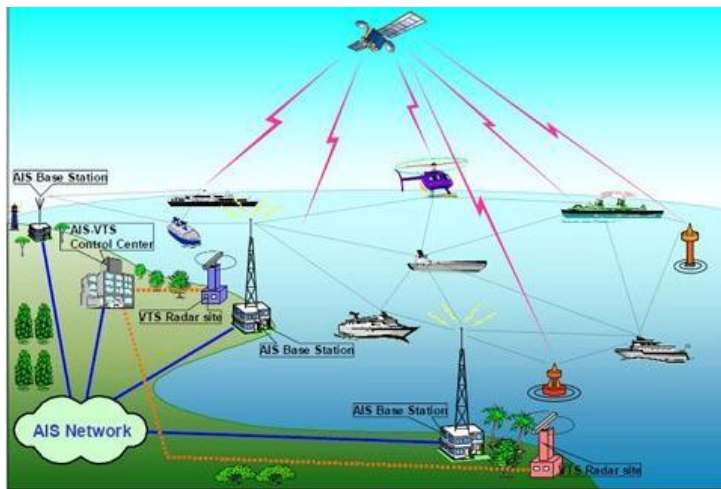


Figura 27: Esquema de comunicação AIS (Fonte: Maritime Survey)

#### b) AIS na frota de pesca industrial e semi-industrial moçambicana

Até agora, e se a informação disponível estiver correcta, transponders AIS estão montados a título experimental numa dúzia (apenas) de navios de pesca semi-industrial; foram fornecidos pela Fundação WWF e/ou a Autoridade de segurança marítima Sul Africana, no âmbito de uma experiência piloto<sup>45</sup>.

#### c) Pontos fortes e limitações dos dispositivos AIS

O AIS é basicamente um sistema cooperativo de anti-colisão baseado na comunicação VHF, não é um sistema de monitoramento de navio de pesca.

- Se o AIS for desligado a administração responsável não receberá qualquer alerta;
- O conjunto de dados no dispositivo AIS são registrados pelo mestre e não podem ser verificados pela administração responsável (MMSI, nome do navio, tamanho, porto de partida e chegada, etc.);

<sup>45</sup> Não existe informação resumida centralizada; constrangimentos de tempo dos estudos de casos não permitiram recolher informação complementar sobre estes projectos.

- A posição GPS pode ser facilmente falsificada com soluções de hardware e software encontradas do mercado;
- Não há capacidade de geo-fencing, nenhum sistema de alerta, em caso de problema técnico, falsificação, adulteração;
- Não há possibilidade de configurar alertas para detectar comportamentos anormais de navios, de fazer operação de busca e salvamento ou protecção contra pirataria;
- Não há funcionalidade de socorro ou alerta;
- AIS transponders não podem ser interrogado a distância (sem possibilidade para solicitar desde a costa uma posição adicional imediata do navio) para fins de controle ou socorro;
- AIS é um sistema de dados abertos, ou seja, qualquer um pode ter acesso à posição do pescador e todos os pescadores veem a posição de uns e outros;
- Não há possibilidade de upgrade para ERS ou qualquer outro tipo de transmissão de dados (previsão do tempo, e-mails);
- Organizações internacionais ou regionais de pesca exigem satélite VMS para pesca.

**d) Que tipo de informação propõe AIS?**

Informação **estática** (MMSI, nome, dimensões, etc) e **dinâmica** (posição, velocidade, curso, etc.) é constantemente transmitida através do AIS de uma embarcação. O AIS fornece 27 mensagens com diversos conteúdos dos quais apenas 3 podem ser utilizadas para a classe B (ver os detalhes no parágrafo c).

Transponders AIS de classe B é proposto aqui para a pesca de pequena escala. Informações são transmitidas em cada 30 a 180 segundos com um nível de potência de 2 watts. Dados estáticos, tais como o nome do navio, são transmitidos em cada 6 minutos. Um receptor DSC<sup>46</sup> e cabeçalhos são opcionais. A transmissão de mensagens de texto relacionadas com segurança é opcional e somente pode ser pré-configurada em unidades de classe B<sup>47</sup>.

**e) Desafios no uso de AIS**

Porque a terra é redonda, AIS não tem alcance ilimitado. Sua transmissão de sinal é limitada a aproximadamente 40 milhas náuticas (mais ou menos, de acordo com a altura da estação em terra) que é aproximadamente a linha do horizonte visual.

Para contornar a gama limitada de AIS tradicionais, a Agência Espacial Europeia (ESA) está a promover um sistema de base europeia SAT-AIS<sup>48</sup> em parceria com a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM). Dois principais intervenientes (ExactEarth e ORBCOMM) compartilham este mercado hoje em dia.

**f) Equipamentos de Classe A contra equipamentos de Classe B**

Apesar dos benefícios de segurança enormes de AIS comerciais (classe A), o custo desta tecnologia avançada tem sido inicialmente uma barreira para introduzir AIS em embarcações comerciais leves. Para superar esse problema o transponder AIS de classe B foi desenvolvido para fornecer todos os benefícios do AIS num produto económico, confiável e fácil de usar para usuários que não precisam os dados completos exigidos para o transporte comercial. O dispositivo pode ser facilmente instalado e conectado à maioria dos plotters gráficos ou a software de navegação PC. Mesmo sem uma conexão, os dados serão enviados para outros usuários AIS dentro de alcance.

Dispositivos de classe B poderão não ter necessariamente todos os requisitos de desempenho especificados pela Resolução MSC 74 (69) Anexo 3 da OMI. Eles são projetados para operar harmoniosamente com unidades de classe A no link de dados VHF. As unidades de classe B podem ser utilizadas em embarcações não sujeitas a SOLAS.

A classe B é quase idêntica à classe A, excepto o facto que a classe B:

<sup>46</sup> O receptor DSC (Digital Selective Calling) é um padrão par enviar mensagens digitais pre-definidos via VHF.

<sup>47</sup> Ver o esquema sintético em Anexo para explicações técnicas, mensagem por mensagem.

<sup>48</sup> SAT-AIS bonus é que pode ser implementado sem upgrades de hardware adicionais – barcos e estações terrestres já estão equipados com tecnologia AIS.

- Tem uma taxa de reporting inferior à classe A (por exemplo, todos os 30 segundos numa velocidade de 14 nós, contra todos os 10 segundos para a classe A);
- Não transmite o número MOI do navio;
- Não transmite ETA (Hora de Chegada Prevista) ou destino;
- Não transmite situação de navegação;
- Apenas deve receber, não transmitir, mensagens de texto sobre segurança.

**Tabela 34: Diferença entre dispositivos AIS de Classe A e de Classe B**

Tipo de informação	CLASSE A	CLASSE B
Informações de identidade do navio transmitidas	Número de identidade de serviço móvel marítimo (MMSI)	Número de identidade de serviço móvel marítimo (MMSI)
	Número OMI quando disponível	Nome e indicativo do navio (CLI)
	Tipo de navio	Tipo de navio
	Comprimento e viga	Comprimento e viga
	Calado do navio	N/A
	Cargas perigosas (tipo)	N/A
	Mensagem de segurança relacionada (forma livre)	N/A
Localização de navio/informação transmitida	Posição do navio, com indicação de exactidão e integridade	Posição do navio, com indicação de exactidão e integridade
	Carimbo de hora de posição	Carimbo de hora de posição
	Rumo/Sentido	Rumo/Sentido
	Velocidade contra o fundo	Velocidade contra o fundo
	A caminhar para	A caminhar para
	Situação nacional (por exemplo, ancorado, em andamento, etc.)	
	Tipo de dispositivo de fixação de posição (várias opções de diferencial GPS até indefinido)	N/A
	Velocidade angular (direita, esquerda)	N/A
	Destino e ETA	N/A
Plano de rota (pontos de rota)	N/A	
Potência de antena	12 W (mínimo)	2W (média)
Taxa média de reporting	Cada 2 segundos	Cada 30 segundos
Probabilidade de detecção?	Quase 100% para embarcações e estações terrestres	83% para embarcações e estações terrestres
	99% com satélites (de acordo com a densidade de tráfego de navios - pode cair até 75% em determinada área, como no Mar Mediterrâneo)	Devido à nova API desenvolvida por ambos os operadores AIS Sat, dados são recebidos e transmitidos com maior sucesso. No entanto, a taxa de sucesso é difícil de definir.



Figura 28: Exemplo de mapa de posição AIS

g) Qual é a diferença entre AIS e VMS?

<p><b>A FAVOR DE AIS</b></p> <p>Taxas de comunicações ↘ (VHF)</p>	<p><b>A FAVOR DE VMS</b></p> <p>* Uso de intervalo longo e curto</p> <p>* Conformidade internacional (com todos os <b>FMCMVs</b>)</p> <p>* Compatível com INN</p>
<p><b>CONTRA AIS</b></p> <p>* Sinal confuso quando dentro do porto com muitos navios equipados</p> <p>* Consumo elevado de energia (&gt; 10V)</p>	<p><b>CONTRA VMS</b></p> <p>* Taxas de comunicação</p> <p>* Baixo consumo de energia (1V)</p>

Figura 29: Comparação dos pontos fortes e fracos de dispositivos VMS

h) Proposta de projecto piloto para a pesca artesanal – Lago de Cabora Bassa

Como exemplo, um piloto AIS poderia ser projetado para testar as vantagens e inconvenientes do sistema AIS no Lago de Cabora onde as populações de pescadores legais e ilegais são misturadas. Uma descrição completa deste projecto piloto poderá ser entregue ao MIMAIP no fim do Estudo.

As operações de controle podem ser duplas:

- No terreno, com o apoio de embarcações de monitoramento; um transponder existente a bordo indica um navio legal; contrariamente, nenhum transponder a bordo significa um navio ilegal;
- Remotamente, com transponder de satélite AIS que produz um mapa mostrando o curso do navio (ver o exemplo na Baía de Maputo abaixo).

## 6.6 Anexo 6 – Matrizes de avaliação de risco

### 6.6.1 Níveis de risco por componente MCS

Para componentes específicas de MCS e medidas, aplicou-se uma matriz de avaliação de riscos. A matriz tem 8 factores de risco, pontuados de 4 a 1 (de maior risco a menor risco).

Factores de risco	Nível de risco 4	Nível de risco 3	Nível de risco 2	Nível de risco 1
1 – Recolha de dados	Dados não são recolhidos	Dados não são recolhidos e processados de maneira satisfatória	A maioria dos dados são recolhidos de maneira satisfatória	Os dados são sempre recolhidos e processados de maneira satisfatória
2 – Medidas legais	Nenhuma medida específica implementada	Medidas são implementadas mas não são plenamente eficazes	Medidas implementadas são eficazes mas deveriam ser melhoradas	Medidas implementadas parecem eficazes
3 – Medidas de fiscalização	Nenhuma medida específica implementada	Medidas são implementadas mas não são plenamente eficazes	Medidas implementadas são eficazes mas deveriam ser melhoradas	Medidas implementadas parecem eficazes
4 – Recursos humanos afectados à fiscalização	RH insuficientes e pouco treinados	RH insuficientes e pouco treinados	Número de pessoal insuficiente mas bem treinado	Número de pessoal suficiente e bem treinado
5 – Meios operacionais de fiscalização além do pessoal (acima)	Nenhum meio de fiscalização	Meios de fiscalização grandemente insuficientes	Meios de fiscalização moderadamente insuficientes	Meios de fiscalização suficientes
6 - Cooperação activa da parte dos pescadores / indústria	Nenhuma cooperação com pescadores ou empresas	Fraca cooperação com pescadores ou empresas	Boa cooperação com pescadores ou empresas	Excelente cooperação com pescadores ou empresas
7 - Zoneamento da pesca	Áreas de pesca mal conhecidas	Áreas de pesca pouco conhecidas ou pouco frequentadas por outros pescadores	Áreas de pesca bem conhecidas	Áreas de pesca bem conhecidas e bem usadas
8 – Locais de desembarque	Locais de descarga não fiscalizados	Locais de descarga poorly fiscalizados	Locais de descarga poorly fiscalizados	Designated and actively monitored ports Locais de descarga designados e activamente

A seguir, os níveis de risco associados a cada componente são adicionados juntos, para obter um Nível Global de Risco (NGN), que varia de 8 a 32.

Para cada estudo de caso (País, Província, Distrito, pescaria), o risco global é considerado "fraco" quando o NGR for entre 8 e 15, "médio" quando o NGR for entre 16 e 23 e "alto" quando o NGR for igual ou superior a 24.

Nível Global de Risco (NGR)	De 8 a 15	De 16 a 23	24 e mais
Nível de risco	Fraco	Médio	Alto

### 6.6.2 *Frequência de risco de ocorrência*

The frequency of occurrence of the risk is evaluated using 4 criteria as defined in the matrix below. A frequência de ocorrência do risco é avaliada usando 4 critérios definidos na matriz a seguir.

<b>Critério de risco</b>	<b>Nível de frequência 3</b>	<b>Nível de frequência 2</b>	<b>Nível de frequência 1</b>
1 – Observações feitas por fontes oficiais	Frequentemente observadas	Às vezes observadas	Raramente ou nunca observadas
2 - Observações feitas por fontes não oficiais	Frequentemente observadas	Às vezes observadas	Raramente ou nunca observadas
3 – Efeito dissuasivo de acções de fiscalização e controles	Acções de fiscalização e controles são raros ou ineficazes	Acções de fiscalização e controles são feitas irregular ou ineficazmente	Acções de fiscalização e controles são frequentes e eficazes
4 – Natureza dissuasiva das sanções em caso de detecção de infracção	Sanções são raras ou ineficazes	Sanções são dissuasivas mas irregularmente aplicadas	Sanções são dissuasivas e aplicadas de maneira consistente

Os níveis de frequência de ocorrência associados a cada critério são adicionados para obter o Nível Global de Frequência (NGF), que varia de 4 a 12.

O risco de ocorrência é considerado "raro" quando o NGF for entre 4 e 5, "médio" quando o NGF for entre 6 e 8 e "frequente" quando o NGR for igual ou superior a 9.

<b>Nível Global de Frequência (NGF)</b>	<b>De 4 a 5</b>	<b>De 6 a 8</b>	<b>9 e mais</b>
Frequência potencial	Raro	Médio	Frequente

## 6.7 Anexo 7 – O caso especial da pescaria PSI de xicocota

**Commented [SM28]:** Sugerimos que este assunto extremamente importante, deve ser tratado no estudo da Pesca Artesanal.

Quando se trata de utilização de artes de pesca prejudiciais, pensa-se logo em redes mono-filamento e redes mosquiteiras que pescadores de pequena escala usam para a pesca de subsistência. Estas artes de pesca desviadas são baratas e fáceis de substituir e portanto, infelizmente, são perfeitamente adaptadas para as populações mais vulneráveis em busca de proteínas.

Quando especialistas observam os pequenos grupos de pescadores, que vão colocar suas xicocotas a pé, da praia, ou a bordo de sua canoa, pode se pensar que ainda é uma prática ilegal ligada à pesca artesanal. Este não é o caso e parece necessário clarificar as coisas no que diz respeito à pesca ilegal (INN).

- A xicocota é uma arte de pesca semi-industrial ou industrial



Figura 30: Xicocota vista na Baía da Beira

- Xicocota não é uma arte barata

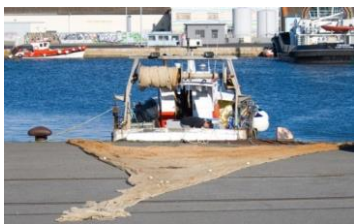


Figura 31: Rede de arrasto usada por um pescador com uma abertura de 14 metros

A xicocota é mesmo uma rede de arrasto, que, em vez de ser rebocada por um barco, utiliza as marés para pescar. Colocado devidamente em estuários ou em bancos de areia, estas artes podem pescar 24 horas por dia, enquanto um arrasto, rebocado por um navio deve ser alado, esvaziado, posto outra vez à água etc.

Seu rendimento intrínseco, portanto, é muito maior do que a de uma rede de arrasto rebocada por um barco.

Uma xicocota não é apenas uma rede mosquiteira barata. É uma rede de arrasto, composta de uma boca, asas garantindo uma abertura grande e um saco, de comprimento considerável, que concentra e recolhe as capturas.

Para montar uma tal rede, que pode atingir mais de 20 a 30 metros de abertura horizontal, é preciso materiais muito fortes, tais como aqueles usados para fazer uma rede de arrasto.

Por exemplo, a corda usada para formar a abertura e substituir os cabos é sintética, com uma secção que pode exceder os 5 cm.

O comprimento total pode exceder os 100 metros. As redes usadas para formar asas de arrasto e painéis são materiais industriais cujo preço excede a capacidade de investimento de um pescador artesanal individual e até mesmo de uma comunidade de pescadores. Os painéis de rede mosquiteira não formam a estrutura da rede de arrasto em si, eles só são adicionados aos painéis de rede industrial, para reduzir a selectividade dos mesmos.

- A xicocota não é uma actividade geradora de rendimento para as pessoas mais pobres



Devido à sua concepção e estrutura, xicocotas não são feitas por simples pescadores. Em muitos casos, são disponibilizadas para estes pescadores pelos proprietários, agindo como pequenas empresas, que os alugam. Estes proprietários possuem várias xicocotas que alugam nas comunidades, não com a finalidade de lhes dar

um meio de subsistência, mas para abastecer seus negócios paralelos. O mecanismo descrito, portanto, não é nada mais do que um mecanismo semi-industrial ou industrial, com a diferença que é ilegal.

Estas "empresas" não pagam impostos e contribuições sociais e não assumem sua parte de responsabilidade social para a construção e o desenvolvimento do país. Elas só servem para enriquecer seus proprietários. Os próprios pescadores são mantidos numa situação vulnerável, por causa dos custos de aluguer do equipamento e do preço baixo de compra das capturas. É um mecanismo tipo máfia, que mantém populações frágeis numa situação de quase escravatura.

- A xicocota não é uma arte de pesca

Xicocotas são "armas de destruição maciça" dos recursos marinhos:

- Xicocotas nem sequer são selectivas. Por causa dos painéis de rede mosquiteira, estas redes de arrasto capturam absolutamente todos os organismos que passam nelas, independentemente da espécie, tamanho ou maturidade;
- As xicocotas são caladas em lugares estratégicos que garantam o melhor rendimento e, portanto, provocam a maior destruição;
- O uso de xicocota requer muito pouco esforço, uma vez que a arte é colocada no lugar, o que permite a proliferação das artes numa dada área.



- O impacto das xicocotas do recurso não é nada negligenciável

Xicocotas são discretas. As boias que mantêm sua parte superior à superfície são feitas de velhas garrafas de plástico transparente, invisíveis ao olho de um observador não avisado.

Durante a missão na Beira, os especialistas realizaram uma saída ao mar de algumas horas perto do Porto da Beira, em frente dos estuários dos rios Búzi e Púnguè. Em menos de quatro horas, foram contadas mais de uma centena de xicocotas em actividade de pesca, e havia provavelmente o dobro ou o triplo. Visto que elas são quase invisíveis e exporadas por apenas algumas canoas, poder-se-ia considerar erradamente que se trata de um fenómeno menor de pesca ilegal.

Cada uma dessas artes de pesca tem a produtividade de um pequeno arrasto semi-industrial de cerca de quinze metros de comprimento.

Se cem arrastões estivessem a operar na Baía da Beira 24 horas por dia, 22 dias por mês, poder-se-ia ainda pensar que se trata de um epifenômeno da pesca ilegal?

Nesta missão ao terreno, somente uma área de algumas milhas náuticas quadradas foi inspeccionada. Mas xicocotas estão presentes numa grande parte da costa de Sofala. Este é, portanto, **o equivalente a milhares de arrastões ilegais** que trabalham diariamente, incansavelmente, para destruir os recursos haliêuticos do país.

- A legislação pesqueira não é suficiente para controlar eficazmente a proliferação de xicocotas

Tais como todas as principais actividades de pesca INN, xicocotas dependem de redes de influência bem estabelecidas, que beneficiam de apoios poderosos, capaz de corromper em grande escala. Os crimes e delitos cometidos por estes actores ultrapassam o simples quadro da pesca. Isto é trabalho escondido, fraude fiscal, violação de leis ambientais etc. Para lutar contra estas redes, é preciso "comandos" multidisciplinares, capazes de desfazer toda a rede e todos os seus componentes.

## 6.8 Anexo 8 – Reforço do serviço de inspeção da pesca da DPMAIP

O reforço do pessoal de MCS a nível provincial é uma das propostas chave deste estudo para elevar o sistema MCS de Moçambique.

As propostas concentram-se em prioridades para:

- Reforçar a força de trabalho em províncias desprovidas com respeito aos problemas que enfrentam.
- Criar ante antenas provinciais em alguns distritos chaves.
- Dotar estas equipas com equipamento adequado.

Elementos essenciais são as seguintes:

- Recursos humanos: na maioria das Províncias, o recrutamento de inspetores de pesca será necessário;
- Capacitação técnica (formação de inspetores de pesca): A criação de um corpo de inspetores de pesca é baseada num programa abrangente de treinamento para todos os inspetores de pesca, com um núcleo comum obrigatório de cursos para todos os inspetores, e módulos adicionais para os gerentes managers de unidades. Módulos opcionais também devem ser fornecidos para funções auxiliares (condução de barcos, manutenção de equipamentos etc.);
- Organização do fluxo de trabalho: A operação dos serviços responsáveis pelos controlos (DAMAIRPFs) deve ser revista, criando posições funcionais adicionais no quadro. Treinamento intermediário deve ser proferido para operar cada DAMAIRPF, com várias equipas formadas para garantir uma actividade regular, eficaz e altamente visível de inspeção e execução;
- Orçamentos: as DPMAIPs (e, portanto, os DAMAIRPFs) devem ser dotados dos orçamentos necessários para organizar missões de fiscalização de rotina numa base muito regular. O orçamento proposto visa a aquisição de equipamentos e assegurar a sua manutenção e reparação para uso sustentável.

No que diz respeito às províncias que não foram visitadas, as propostas de melhoria são baseadas numa extrapolação das observações feitas noutras províncias. Eles visam dar um resultado uniforme em todo o país, mas primeiro terão que ser cuidadosamente examinadas pelos gestores dos respectivos serviços, antes de ser implementadas, e se necessário adaptadas ao contexto local. Para algumas províncias, foi possível extrapolar as conclusões e, portanto, as propostas baseadas, entre outros, nas respostas a um questionário enviado a todas as DPMAIPs. Para outras províncias, principalmente províncias com apenas uma massa de água doce, a equipe do estudo considerou que não tinha informações suficientes para extrapolar. Portanto, caberá ao MIMAIP se responsabilizar pela avaliação das necessidades e os programas de capacitação para estas províncias.

### 6.8.1 Necessidades em pessoal no DAMAIRPF/DPMAIP por província

Tabela 35: Proposta rascunha detalhada sobre pessoal das províncias

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto		Qualificações requeridas
Maputo	17 inspetores das pescas:	17 inspetores das pescas incluindo: 2 pilotos de barco	17 inspetores das pescas, 4 equipas	<u>Obrigatório:</u> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções Regionais no mar -Medidas de Estado de Porto
	1 Chefe de departamento	1 Gestor IT	-1 inspetor sénior (SO), chefe de departamento.	
	1 Chefe-adjunto	1 sítio único	-1 inspetor sénior (SO), chefe-adjunto e chefe de equipa	<u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção no Porto/desembarque
	1 piloto	4 equipas em turnos: • 1 para	-3 inspetores intermediários (IO), chefes de equipa	
	1 especialista IT			
	1 sítio único no			

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto		Qualificações requeridas
	porto de pesca de Maputo	inspeções no porto e MEP <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 para patrulhas na Baía de Maputo</li> <li>• 1 para patrulha longínqua</li> <li>• 1 para missões conjuntas de sensibilização e treino com CCPs</li> </ul>	-12 inspectores júnior (JO), membros de equipe	- Técnicas de inspeção no mar -Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> -Medidas de Estado de Porto -Curso de gestão IT (pelo menos 1 IO)
				Obrigatório: - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros <u>Opcional:</u> - Condução de barcos (pelo menos 4 JO) -Manutenção de barcos (pelo menos 2 JO) - Medidas de Estado de Porto - Técnicas operacionais de acampamento
Gaza *	3 inspectores de pesca	6 inspectores das pescas, 2 equipas	6 inspectores das pescas, 2 equipas	<u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção no Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções Regionais no mar - Medidas de Estado de Porto
	1 sítio: Bilene	-1 inspector intermediário (IO), chefe de departamento. -1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto e chefe de equipe - 1 OJ mestre de barco  1 sítio: Bilene	-1 inspector intermediário (IO), chefe de departamento.   -1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto	
				<u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção no Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> - Medidas de Estado de Porto

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto	Qualificações requeridas
		4 inspectores júnior, membros de equipe	<p><b>Obrigatório:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tods os módulos de treino inicial</li> <li>- Treino em primeiros socorros</li> </ul> <p><b>Opcional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condução de barcos (pelo menos 2 JO)</li> <li>-Manutenção de barcos (pelo menos 2 JO)</li> <li>- Técnicas operacionais de acampamento</li> </ul>
Inhambane *		9 inspectores das pescas, 3 equipas, incluindo: 2 pilotos de barcos  2 sítios:  DPMAIP- Inhambane	<p><b>Obrigatório:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Curso superior de gestão</li> <li>- Regulamentos internacionais / RFMO</li> <li>Inspeções regionais no mar</li> <li>Medidas do Estado do Porto</li> <li>-Inspeção Porto/desembarque</li> <li>- Técnicas de inspeção no mar</li> <li>- Técnicas operacionais de acampamento</li> </ul>
		1 SO chefe de dep..) 1 IO gestor IT) 1 JO (piloto de barco) 3 JO Sítio 1 Vilanculos 1 IO (chefe de dep. adjunto.)	<p><b>Obrigatório:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1 inspector intermediário (IO), chefe de departamento adjunto, chefe de euqipe</li> <li>-1 inspector intermediário (IO), chefe de equipe</li> </ul> <p><b>Opcional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de Estado de Porto</li> <li>- Curso de gestão IT (peo menos 1 IIO)</li> </ul>
		1 JO (piloto de barco) 1 JO	<p><b>Obrigatório:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto</li> </ul> <p><b>Opcional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de Estado de Porto</li> </ul>
		- 6 inspectores júnior (JO), membros de equipe	<p><b>Obrigatório:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Módulos de formação inicial</li> <li>-Primeiros socorros</li> </ul> <p><b>Opcional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condução de barcos (pelo menos 2 JO)</li> <li>-Manutenção barcos (pelo menos 2 JO)</li> <li>- Técnicas operacionais de acampamento.</li> </ul>

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto		Qualificações requeridas
Sofala	9 inspectores das pescas: 1 Chefe de Departamento 1 piloto	17 inspectores das pescas, 4 equipas	17 inspectores das pescas, 4 equipas	
			-1 inspector sénior (SO), chefe de departamento. -1 inspector sénior (SO), chefe-adjunto e chefe de equipe	<u>Obrigatório:</u> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP -Regional em inspeções de mar - Medidas de Estado de Porto
			-3 inspectores intermediários (IO), líderes de equipe	<u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> -Medidas do estado Porto -Curso de gestão (pelo menos 2 IO)
		-12 inspectores júnior (JO), membros da equipe	Obrigatório: - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros Opcional: - Condução de barcos (pelo menos 4 JO) -Manutenção barcos (pelo menos 2 JO) - Medidas de Estado de Porto - Técnicas operacionais de acampamento	
Tete	9 inspectores das pescas: 1 Chefe de Departamento 1 piloto	13 inspectores das pescas, 3 equipas, incluindo: DPMAIP TETE: 1 SO (chefe de dep.).	13 inspectores das pescas, 3 equipas	
			-1 inspector sénior (SO), chefe de departamento	<u>Obrigatório:</u> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções Regionais no mar - Medidas de Estado de Porto
		Sítio 1: CHITIMA 1 IO (chefe de dep. adjunto) 1 IO (chefe de equipe) 2 JO (piloto de barco) 4 JO	-1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto e chefe de equipe - 2 inspectores intermediários (IO), chefes de equipe	<u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> - Medidas de Estado de Porto - It Management course (at least 1 IO)
	Sítio 2: Nova Chicó 1 IO (chefe de	- 9 inspectores júnior (JO), membros de equipe	Obrigatório: - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros Opcional: - Condução de barcos (pelo	

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto	Qualificações requeridas
		equipe) 1 JO piloto de barco) 2 JO	menos 3 JO) -Manutenção barcos (pelo menos 2 JO) - Medidas de Estado de Porto - Técnicas operacionais de acampamento
Zambézia *		12 inspectores das pescas, 3 equipas, incluindo: DPMAIP QUELIMANE: 1 SO (chefe de dep.). 1 IO (gestor IT) 2 JO (pilotos de barco) 4 JO	12 inspectores das pescas, 3 equipas -1 inspector sénior (IO), chefe de departamento, chefe de equipe.  <b>Obrigatório:</b> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções regionais no mar - Medidas de Estado de Porto
		Sítio 1: Pebane 1 IO hefe de dep. adjunto.) 1 JO (piloto de barco) 2 JO	-1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto  <b>Obrigatório:</b> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento -Curso de gestão IT <b>Opcional:</b> - Medidas de Estado de Porto
			- 8 inspectores júnior (JO), membros de equipe  <b>Obrigatório:</b> - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros <b>Opcional:</b> - Condução de barcos (pelo menos 2 JO) -Manutenção barcos (pelo menos 2 JO) - Técnicas operacionais de acampamento
Nampula *		14 inspectores das pescas, 3 equipas	14 inspectores das pescas, 3 equipas  <b>Obrigatório:</b> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções Regionais no mar - Medidas de Estado de Porto
		Incluindo: DPMAIP NAMPULA: 1 SO (chefe de dep.). 1 JO (or IO) (gestor IT)  Sítio 1:	-1 inspector sénior (SO), chefe de departamento -1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto  - 2 inspectores intermediários (IO), chefes de equipe  <b>Obrigatório:</b> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto		Qualificações requeridas
		ANGOCHE 1 SO (chefe de dep. adjunto)		<u>Opcional:</u> - Medidas de Estado de Porto - It Management course (at least 1 IO)
		1 JO (piloto de barco) 2 JO	- 10 inspectores júnior (JO), membros de equipe	Obrigatório: - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros Opcional: - Condução de barcos (pelo menos 3 JO) -Manutenção barcos (pelo menos 2 JO) - Medidas de Estado de Porto - Técnicas operacionais de acampamento
		Sítio 2: MOMA 1 IO (chefe de equipe) 1 JO (piloto de barco) 2 JO		
		Sítio 3: NACALA 1 IO (chefe de equipe) 1 JO (piloto de barco) 2 JO		
	13 inspectores das pescas	9 inspectores das pescas, 2 equipas Incluindo: DPMAIP PEMBA: 1 SO (chefe de dep.). 1 IO (chefe de equipe e gestor IT) 1 JO (piloto de barco) 2 JO	9 inspectores das pescas, 2 equipas -1 inspector sénior (SO), chefe de departamento -1 inspector intermediário (IO), chefe-adjunto -1 inspector intermediário (IO), chefe de equipe	<u>Obrigatório:</u> -Curso de gestão Superior -Regulamentos internacionais / ORGP - Inspeções Regionais no mar - Medidas de Estado de Porto <u>Obrigatório:</u> -curso de gestão de proximidade -Inspeção Porto/desembarque - Técnicas de inspeção no mar - Técnicas operacionais de acampamento <u>Opcional:</u> - Medidas de Estado de Porto - It Management course (at least 1 IO)
Cabo Delgado *		Sítio 1: Palma 1 SO (chefe de dep. adjunto e chefe de equipe) 1 JO (piloto de barco) 2 JO	- 9 inspectores júnior (JO), membros de equipe	Obrigatório: - Módulos de formação inicial -Primeiros socorros Opcional: - Condução de barcos (pelo menos 3 JO) -Manutenção barcos (pelo menos 2 JO) - Medidas de Estado de Porto - Técnicas operacionais de acampamento
		Sítio 2: Quissanga 1 IO (chefe de equipe) 1 JO (piloto de		

Província	Pessoal existente	Pessoal proposto		Qualificações requeridas
		barco)		
		2 JO		
Manica		Sítio não visitado (fora do âmbito do estudo) – Dados insuficientes para apresentar uma proposta		
Niassa		Sítio não visitado (fora do âmbito do estudo) – Dados insuficientes para apresentar uma proposta		

(\*) Considerando que esta província ainda não foi visitada, as propostas estão sujeitas a modificações.

Tabela 36: Resumo do pessoal proposto por província e por nível de qualificação

Província	No. de equipas	No. de inspectores sénior	No. de inspectores intermediários	No. de inspectores júnior	No. total de inspectores
Maputo	4	2	3	12	17
Gaza	2	0	2	4	6
Inhambane	3	1	2	6	9
Sofala	4	2	3	12	17
Tete	3	1	3	9	13
Zambézia	3	1	2	6	9
Nampula	3	2	2	10	14
Cabo Delgado	3	2	2	9	13
Manica*	/	/	/	/	/
Niassa*	/	/	/	/	/
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>68</b>	<b>98</b>

\* Província não visitada.

### 6.8.2 Necessidade de antenas da DPMAIP em alguns distritos-chaves

Em algumas províncias, a densidade das actividades industriais e semi-industriais é tao elevada que é necessário concentrar a maioria das equipas de inspectores na mesma zona, se bem que a costa seja muito extensiva. Isso é o caso das províncias de Maputo e de Sofala.

Por outro lado, outras províncias têm diversos centros de gravidade a respeito das actividades da pesca. Parece consequentemente apropriado separar as equipas, sob a autoridade de um único chefe de departamento, capaz de coordenar suas respectivas acções. Isso é o caso das províncias de Cabo Delgado, Inhambane e Zambézia.

Finalmente, em algumas províncias, os serviços da DPMAIP estão distantes dos sítios activos da pesca. Parece consequentemente apropriado propôr a criação de anexos do ~~DAMAIRPE~~, a fim colocar as equipas de inspectores mais perto de seus meios operacionais e de sua área de actividade. Isso é o caso das províncias de Nampula e Tete.

Na maioria dos casos, a instalação das representações novas será facilitada pela existência de instalações pertencentes da DPMAIP (em particular as anteriores instalações do IDPPE).

O orçamento rascunho apresentado no presente documento toma em consideração a reabilitação destas instalações, onde for possível.

Tabela 37: Proposta de criação de antenas dos **DAMAI~~R~~PFs**

Província	Sítios	No. de pessoal por sítio
<b>MAPUTO</b>	Maputo	4
<b>GAZA</b>	Bilene	2
<b>INHAMBANE</b>	Inhambane	2
	Vilanculos ou Inhassoro	1
<b>SOFALA</b>	Beira	4
<b>TETE</b>	Tete (sede do DAIMA)	Chefe de dep.
	Chitima (antena do <b>DAMAI<del>R</del>PF</b> )	2
	Nova Chicoo (posto avançado do <b>DAMAI<del>R</del>PF</b> )	1
<b>ZAMBÉZIA</b>	Quelimane	2
	Pebane	1
<b>NAMPULA</b>	Nampula (sede do DAIMA)	Chefe de dep.
	Moma (antena do <b>DAMAI<del>R</del>PF</b> )	1
	Angoche (antena do <b>DAMAI<del>R</del>PF</b> )	1
	Nacala (antena do <b>DAMAI<del>R</del>PF</b> )	1
<b>CABO DELGADO</b>	Pemba	1
	Quissanga	1
	Palma	1

### 6.8.3 Equipamento para o **DAMAI~~R~~PF** e antenas

Para funcionar de forma ideal, o **DAMAI~~R~~PF** deve ser equipado de maneira adequada. Isto inclui veículos (náuticos ou terrestres) assim como equipamento necessário para a realização de suas missões.

Uma lista dos equipamentos proposto consta do Anexo 9 - Equipamento maior prioritário (DPMAIP/**DAMAI~~R~~PF** e representações locais).

É de notar que a Província de Tete já tem um barco de 8/9m, bastante recente (2013). Sua substituição não está proposta, mas um orçamento está proposto para a sua reabilitação.

Os equipamentos alistados a seguir não é excessivamente detalhado para evitar dirigir Moçambique para modelos ou marcas específicas e, assim, permitir um processo de aquisição por concurso. As principais características do equipamento recomendado são apresentadas para ajudar na elaboração dos termos de referência e discussão com os usuários finais.

Todo o equipamento proposto na lista e neste estudo em geral deve compartilhar características comuns de rusticidade e robustez. Com efeito, o estudo constatou que a principal dificuldade dos serviços nacionais, provinciais e locais é sua capacidade de mobilizar recursos de orçamento para operar e manter equipamentos de MCS. Portanto é necessário seleccionar o equipamento adequadamente, encontrando um compromisso adequado entre fiabilidade, resistência, uso económico e facilidade de manutenção.

Os equipamentos propostos para equipar o DPMAIP são os seguintes:

- Barco de 8 a 9 m com cabine e um ou dois motores duma potencia total de 150 a 200 CV. Equipado com pelo menos um GPS, um receptor AIS, um rádio fixo VHF/DSC, um radar e um sounder. Capaz de embarcar 4 a 6 pessoas e o equipamento coletivo e individual de segurança requerido pelos regulamentos existentes. Equipado com equipamento hidráulico ou eléctrico para levantar redes de pesca (alador);
- Barco de 7 m sem conves, de construção simples e robusta, com um a dois motore duma potencia total de 90 a 110 CV. Equipado com pelo menos um radio VHF / DSC fixo. Capaz de embarcar 4 a 6 pessoas e o equipamento coletivo e individual de segurança requerido pelos regulamentos existentes. Equipado com equipamento hidráulico ou eléctrico para levantar redes de pesca (alador);

- Carro 4x4 de caixa aberta: veículo todo o terreno robusto com dupla cabine (pelo menos 5 lugares) e uma caixa aberta para carregar vários equipamentos, de modelo Toyota Land Cruiser pickup ou Toyota Hilux;
- Equipamento de acampamento para 4 pessoas (lista por ser elaborada)± pelo menos tendas, camas, lanternas, sacos de transporte, kits de primeiros socorros, talky walkies etc.;
- Motorizada: simple e robusta, todo o terreno, de 125 cc;
- Quad: veículo ATV com deslocamento médio (entre 400 e 600 cc) de modelo Yamaha Kodiak 450;
- Kits para inspectores, com pelo menos: bitolas para medir redes, uma balança, um GPS portátil, uma máquina fotográfica (com GPS integrado), um saco impermeável, um telêmetro ou uma fita métrica e o equipamento necessário para selar evidências nas artes apreendidas ou outras provas.

## 6.9 Anexo 9 – Equipamento maior prioritário (DPMAIP/~~DAMAIRPF~~ e antenas locais)

### 6.9.1 Descrição técnica

Tabela 38: Proposta rascuna de principais equipamentos por província

Província	Tipo de equipamento	Sítio	Descrição	Quantidade
No. de equipas				
<b>MAPUTO</b> 4 equipas	Meios náuticos	Maputo	Barco de 8 a 9 m com cabine	1
			Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	2
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	3
<b>GAZA*</b> 2 equipas	Meios náuticos	Bilene	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
<b>INHAMBANE*</b> 3 equipas	Meios náuticos	Inhambane	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
	Meios náuticos	Vilanculos or Inhassoro	Barco 7 m aberto	1
	Vários		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
<b>SOFALA</b> 4 equipas	Meios náuticos	Beira	Barco de 8 a 9 m com cabine	1
			Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	2
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	3
<b>TETE</b> 3 equipas	Meios náuticos	Cabora Bassa (Nova Chico)	Barco de 8 a 9 m com cabine	1
			Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Quad	1
		Tete	Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Chitima	Motorizada	2	
Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2	
<b>ZAMBÉZIA*</b> 3 equipas	Meios náuticos	Quelimane	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
	Meios náuticos	Pebane	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1

Província	Tipo de equipamento	Sítio	Descrição	Quantidade
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
<b>NAMPULA</b> 3 equipas	Meios náuticos	Moma	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
	Meios náuticos	Angoche	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
	Meios náuticos	Nacala	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
<b>CABO DELGADO*</b> 3 equipas	Meios náuticos	Pemba	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	2
	Meios náuticos	Quisanga	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
	Meios náuticos	Palma	Barco 7 m aberto	1
	Veículos terrestres		4x4 pickup caixa aberta	1
	Vários		Equipamento de acampamento para 4 pessoas	1
<b>MANICA</b>	Sítio não visitado (fora do âmbito do estudo) – Dados insuficientes para apresentar uma proposta			
<b>NIASSA</b>	Sítio não visitado (fora do âmbito do estudo) – Dados insuficientes para apresentar uma proposta			

- Nem todas as províncias apresentadas na tabela acima foram visitadas durante o estudo (fora de seu âmbito). Consequentemente as propostas tencionam mostrar a consistência entre as medidas propostas para as províncias visitadas e aquelas para as outras cujas propostas devem ser extrapoladas. Será portanto necessário refiná-las para as últimas províncias.

## 6.9.2 *Orcamento rascunho*

### 6.9.2.1 *Custos do equipamento maior*

Tabela 39: Custos do equipamento maior

	Barco de 8 to 9m com cabine		Barco de 7m aberto		4x4 Pickup		Motorizada		Quad	
	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)
<b>Maputo</b>	1	200,000	1	60,000	2	50,000				
<b>Gaza</b>	0		1	60,000	1	50,000				

Inhambane	0		2	60,000	2	50,000				
Sofala	1	200,000	1	60,000	2	50,000				
Tete	1	15,000	1	60,000	3	50,000	2	4,000	1	9,000
Zambézia	0		2	60,000	2	50,000				
Nampula	0		3	60,000	3	50,000				
Cabo Delgado	0		3	60,000	3	50,000				
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>415,000</b>	<b>14</b>	<b>840,000</b>	<b>18</b>	<b>900,000</b>	<b>2</b>	<b>8,000</b>	<b>1</b>	<b>9,000</b>

### 6.9.2.2 Equipamento pequeno

Tabela 40: Custos do equipamento pequeno

	Equip. de acampamento 4 pessoas		Laptop		Telemóvel de serviço		Kit de inspeção		Custo total cost (\$)
	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	
Maputo	3	1,000	4	700	8	80	4	1,000	370,440
Gaza	2	1,000	2	700	4	80	2	1,000	115,720
Inhambane	3	1,000	3	700	6	80	3	1,000	228,580
Sofala	3	1,000	4	700	8	80	4	1,000	370,440
Tete	4	1,000	3	700	6	80	3	1,000	251,580
Zambézia	3	1,000	3	700	6	80	3	1,000	228,580
Nampula	5	1,000	3	700	6	80	3	1,000	340,580
Cabo Delgado	4	1,000	3	700	6	80	3	1,000	339,580
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>27,000</b>	<b>25</b>	<b>17,500</b>	<b>50</b>	<b>4,000</b>	<b>25</b>	<b>25,000</b>	<b>2,245,500</b>

Formatted: Portuguese (Portugal)

A estes custos de aquisição devem ser adicionados alguns custos para a remodelação das instalações do ex-IDPPE para acomodar antenas do **DAMA/RPF** em Moma, Angoche e Nacala.

**Outras operações imobiliárias** podem ser necessárias para terminar a construção da residência do inspector em Nova Chicó e construir as instalações da antena de Chitima, assim como aquelas das outras províncias onde antenas forem criadas.

### 6.9.2.3 Custos anuais de operação

Orçamentos operacionais a nível provincial são estimados com base nos seguintes pressupostos:

- Recrutamento de pessoal para a maioria das DPMAIPs;
- Reorganização dos **DAMA/RPFs** em unidades operacionais de campo;
- Aumento das operações de fiscalização para realizar inspeções quase diárias.

Mecanismos de monitoria e avaliação terão de ser postos em prática:

- para garantir um uso eficiente dos fundos;
- justificar as dotações orçamentais para actividades MCS demonstrando actividades e impactos, e
- assegurar que orçamentos dedicados ao apoio de actividades MCS sejam usados para essa finalidade.

Pressupostos adicionais usados para calcular os custos operacionais de equipamentos de grande porte:

- Barco de 8 a 9 m com cabine, único motor (175 CV). 10 dias de operação por mês, 7 horas por dia, consumo médio de 26 litros por hora, 1,05 \$ o litro;
- Barco de 7 m aberto, com dois motores de 50 CV. 12 dias de operação por mês, 6 horas por dia, consumo médio de 16 litros por hora, 1,05 \$ o litro;
- 4x4 Pickup: 15 dias por mês, 180 km por dia, consumo médio de 16 litros /100km, custo do gasóleo 1 \$ por litro;
- Motorizada: 20 dias por mês, 80km por day, consumo médio de 6l/100km, 1,05\$ o litro;
- Quad: 15 dias por mês, 80km por dia, consumo médio de 8l/100km, 1,05\$ o litro.

**Tabela 41: Custos dos equipamentos**

	Barco de 8 a 9m com cabine		Barco de 7m aberto		4x4 Pickup		Motorizada		Quad		Telemóvel		Total cost (\$)
	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	Quantidade	Custo unit. aprox. (\$)	
Maputo	1	22,932	1	14,515	2	5,184					4	300	49,015
Gaza	0		1	14,515	1	5,184					2	300	20,299
Inhambane	0		2	14,515	2	5,184					3	300	40,298
Sofala	1	22,932	1	14,515	2	5,184					4	300	49,015
Tete	1	22,932	1	14,515	3	5,184	2	1,210	1	1,210	3	300	57,529
Zambézia	0		2	14,515	2	5,184					3	300	40,298
Nampula	0		3	14,515	3	5,184					3	300	59,997
Cabo Delgado	0		3	14,515	3	5,184					3	300	59,997
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>68,796</b>	<b>14</b>	<b>203,210</b>	<b>18</b>	<b>93,312</b>	<b>2</b>	<b>2,420</b>	<b>1</b>	<b>1,210</b>	<b>25</b>	<b>7,500</b>	<b>376 448</b>

## 6.10 Anexo 10 - Proposta de uniforme para os inspectores de pesca

Esta secção está também disponível como um anexo separado, ilustrado com fotos: "documento complementar dos Estudos 1 e 2: Proposta de uniforme para os inspectores de pesca" (Oceanic Développement, Setembro de 2018).

### 6.10.1 Introdução

Algumas profissões são obrigadas a usar um uniforme durante suas horas de trabalho, se a **natureza da tarefa exige roupa especial**. Às vezes, os agentes também gostariam de vestir um uniforme, **para marcar que pertencem a uma determinada categoria de oficiais do serviço público**, aquele responsável pelo cumprimento das leis. Isto também é para **mostrar a autoridade** que eles representam e o orgulho de pertencer a esse grupo.

O uniforme também deve ser **o sinal desta acção pública**, do **compromisso** dos agentes que usam-no a **respeitar** e a promover determinados valores. É, portanto, um meio de comunicação importante e é necessário se preocupar com isso muito mais do que parece à primeira vista.

Em termos de uniforme, em primeiro lugar, pode-se dizer que é possível avaliar um livro pela capa! Ainda e sempre. Mas não é o suficiente olhar para a aparência, também é necessário pensar na **impressão de que quer dar aos seus interlocutores**, a imagem a que se refere a sua roupa. Certifique-se de que sua roupa reflete o que deseja transmitir em termos de mensagens e valores. A roupa é um argumento estratégico em relação a colegas e pessoas. Não só permite se integrar num ambiente profissional, um grupo, para se posicionar neste grupo mercê das insígnias por exemplo, para legitimar a sua função; também permite impor-se como um profissional em frente a interlocutores externos. Por exemplo, o uniforme da polícia é sua identificação directa. Quando o oficial está de uniforme, ele não é "não-aparente". Imediatamente reconhecemos que ele é um agente da polícia. O uniforme directamente informa as pessoas de que ele é responsável pela protecção de civis e seus bens.

### 6.10.2 Uniforme como mensagem

- Uma mensagem claramente exposta e facilmente compreensível.

O uniforme de um oficial da lei, tal como um oficial de pesca, deve transmitir mensagens claras:



Profissionalismo



Integridade



Respeito



Força



Autoridade



Rigor

- Um uniforme apropriado para condições de campo

Uniformes também devem ser adaptados para as missões dos oficiais. Os uniformes devem ser adaptados às missões dos oficiais. Maior parte do trabalho de um inspector de pescas é feito no campo, portanto, é necessário que tenha roupa apropriada. Uniformes devem ter as seguintes propriedades.



Confortável



Ergonómico



Robusto



Fácil de manter

A roupa também deve responder às restrições sazonais e, portanto, ser ajustada dependendo da época ou das tarefas específicas a serem executadas. Por exemplo, se a diferença em condições meteorológicas no inverno e

no verão é muito acentuada, pode ser necessário equipar oficiais com dois conjuntos de roupa diferentes, um para o verão e outro para o inverno. O agente irá usar uma roupa de trabalho especial para tarefas sujas para não expor o uniforme principal.

- Mais do que um uniforme: uma atitude

O rigor ao vestir um uniforme deve obviamente ser estendido para além da simples manutenção do têxtil. Um uniforme deve ser usado com orgulho e integridade.

Se um oficial de uniforme se envolve em práticas contenciosas tais como corrupção (activa ou passiva) ou abuso de poder, toda a instituição vai sofrer: perda de credibilidade, recusa a obedecer aos oficiais etc. O uniforme, neste caso, torna-se um vector de dificuldade ou até mesmo de insegurança para os oficiais.

Portanto, é necessário treinar os oficiais para vestir o uniforme com ética e integridade e definir mecanismos para eliminar aqueles que se comportam mal, para que suas más acções não sejam reflectidas em todo o grupo.

Adicionalmente, o uniforme é um elemento importante no dia a dia do agente da lei: uma fonte de orgulho e respeito. Ele reflete o sentimento nacional e representa a ordem pública.

### 6.10.3 *Uniformes limpos e bem conservados como mensagem forte*

Em todas as partes do mundo, o uniforme tem um valor simbólico inegável. Quer seja nos serviços de segurança, prisão, hospital, escola ou clube de desportos, o uniforme é um elemento de identificação e diferenciação. O uniforme também deve ser usado para identificar o portador como um agente da lei. O uniforme de oficiais das forças armadas e da lei representa a autoridade do estado, une aqueles que servem sob a bandeira e exige respeito por eles. No entanto, o simbolismo do uniforme não é sempre positivo, especialmente se seu simbolismo é considerado de ânimo leve.

Quando agentes de uniforme aparecem com roupa pobre, suja ou mal mantida, indicam aos seus interlocutores que pertencem a um grupo mal organizado, onde a disciplina está a falhar. Mal usado, o uniforme, ao invés de sugerir respeito e orgulho, transmite noções muito negativas da apte de um agente do estado, tais como vergonha, falta de profissionalismo ou descuido.

Isto leva a uma falta de respeito por parte da população controlada e representa um obstáculo na busca da missão de controle do agente que vai sofrer o desprezo e a resistência dos cidadãos: "Você, inspector das pescas, quer impor sua lei com esta roupa suja, gasta e rasgada?". É claro que se a decisão for feita de equipar oficiais com um uniforme, será necessário pôr em prática um mecanismo para cuidar da sua manutenção e renovação, mas também impor um certo rigor sobre quem deve usá-lo.

É por isso que a falta de meios e a situação sócio-económica variável dos oficiais pode degradar o valor simbólico do uniforme.

Portanto, é necessário, antes de decidir impor um uniforme, garantir que será possível colocar os meios necessários para escolher um uniforme apropriado, consistente com as missões dos agentes, mas também que será possível pôr em prática um mecanismo que permita aos oficiais manterem seus uniformes e renová-los quando necessário.

#### **Conclusão:**

A imagem da instituição e a experiência diária do agente, portanto, estão directamente relacionadas com o uniforme.

Ao investir mais para assegurar e reforçar um elevado padrão de ética e integridade, podemos melhorar não só a motivação do dia a dia do inspector de pescas para fazer seu trabalho, mas também seu apreço da sociedade e, em última análise, a relação entre o instituição (aqui o Ministério das Pescas) e a população.

**O uniforme que será usado por inspectores de pesca, portanto, deve ser cuidadosamente seleccionado.**

### 6.10.4 *O uniforme do inspector de pesca*

- Elementos

Um uniforme único deve ter, pelo menos:

- 3 calças, bem cortadas, de tecido resistente e adequadas para o trabalho de campo;
- 5 camisas ou polos, também bem ajustados, permitindo o uso de listras e crestas que indicam o corpo de funcionários e, possivelmente, o respectivo serviço provincial: "Inspectores de pesca - Direção Provincial de Nampula", por exemplo.
- Camisas tem um aspect mais profissional e quando elas têm mangas compridas, podem ser adaptadas para ambas as estações: mangas dobradas no verão, mangas cumpridas no inverno ou para proteger de mosquitos, por exemplo;
- 2 calções, adequados para serem usados em embarcações ou Jets;
- 5 conjuntos de roupa interior se se destinam a serem visíveis como camiseta, para usar sob a camisa ou meias. Isso irá evitar que dois inspectores pareçam ser de unidades diferentes se um veste uma camiseta de cor diferente do seu colega;
- 1 par de sapatos confortáveis e resistentes, tais como sapatos de passeio, por exemplo;
- 1 casaco, para proteger do frio se for o caso, mas especialmente da chuva e do vento. Este casaco deve ter, assim como a camisa, dispositivos que permitam o uso de listras e crachás.
- 1 boné ou uma boina com a insígnia da unidade;
- 1 cinto.

- Acessórios adicionais

Além desses elementos, é necessário adicionar elementos técnicos destinados a facilitar o trabalho do inspector, ou seja o "kit do inspector de pesca".

Uma lista não exaustiva de elementos é apresentada a seguir:

- Um cinto técnico no qual o agente pode pendurar:
  - uma lâmpada;
  - uma faca ou um instrument multifuncional<sup>49</sup>;
  - um par de luvas de protecção;
  - um rádio portátil ou um walkie-talkie;
  - No caso em que o inspector tem prerrogativas em matéria de coerção legal, este cinto também pode acomodar algemas, um bastão ou uma tonfa e em alguns casos, uma arma de fogo;
  - Um fato de macaco;
  - Eventualmente, um colete táctico e, dependendo do nível de risco, um colete à prova de balas.

---

<sup>49</sup> O pequeno equipamento é mencionado indicativamente e não deve fazer parte do uniforme do agente. Serão adquiridos em conjunto pela administração e disponibilizados para os agentes nos seus locais de trabalho (kits do inspector).

Tabela 42: Orçamento indicativo para o equipamento de um inspetor de pesca

Designação	Preço unitário	Número	Preço total
Pants	\$ 60,00	4	\$ 240,00
Shirts	\$ 40,00	5	\$ 200,00
Polo shirts	\$ 30,00	3	\$ 90,00
Calções	\$ 55,00	2	\$ 110,00
Camisolas	\$ 25,00	5	\$ 125,00
Meias	\$ 12,00	5	\$ 60,00
Sapatos	\$ 110,00	1	\$ 110,00
Casaco	\$ 130,00	1	\$ 130,00
Cinto	\$ 25,00	1	\$ 25,00
Boné	\$ 20,00	1	\$ 20,00
Boina	\$ 20,00	1	\$ 20,00
Luvas de protecção	\$ 30,00	1	\$ 30,00
Cinto técnico	\$ 40,00	1	\$ 40,00
Fato de macaco	\$ 40,00	1	\$ 40,00
Cinto táctico	\$ 100,00	1	\$ 100,00
Colete leve à prova de balas	\$ 90,00	1	\$ 90,00
		Total:	\$ 1 430,00

Os preços indicados são indicativos, sem tomar em conta impostos aduaneiros e formalidades em Moçambique.

*NB: É importante incluir um subsídio anual de aproximadamente 20% do preço total do conjunto do uniforme para a sua manutenção e a substituição regular dos efeitos danificados ou gastos.*

#### 6.10.5 Identidade visual

Além da escolha e desenho dos uniformes, **é importante criar uma identidade visual** ligada aos inspetores de pesca.

Esta identidade exige o uniforme, mas também um emblema ou brasão, que representa o logotipo dos inspetores de pesca que irá aparecer:

- **nos uniformes** dos agentes (mangas de camisas, polos, bonés, casacos etc.), e também
- **nos seus veículos terrestres ou aquáticos,**
- **em todos os seus equipamentos móveis e**
- **nos documentos** que terão de produzir (relatórios de inspeção, relatórios de ofensa etc.)

*NB: O preço de produção e desenho de um logotipo tem de ser integrado no orçamento provisório.*