

**CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA**  
**PARA ESTABELECIMENTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO**  
**EM LINHA REGULAR ENTRE AS ILHAS DE SÃO TOMÉ E DO PRÍNCIPE**  
**E OS PAÍSES DO GOLFO DA GUINÉ**

**1. INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1. País Beneficiário**

República Democrática de São Tomé e Príncipe

**1.2. Entidade Adjudicante**

Governo de São Tomé e Príncipe - Ministério das Obras Públicas, Infraestruturas, Recursos Naturais e Ambiente.

**1.3. Informações úteis sobre o país**

O Arquipélago de São Tomé e Príncipe está situado no Golfo da Guiné, cerca de 200 km oeste das costas do Gabão entre a latitude 0 e 1°44' norte e a longitude 6°28' e 7°28' leste. É formado por duas principais ilhas de São Tomé e de Príncipe, mais 7 ilhéus. A superfície total é de 1001 km<sup>2</sup>, dos quais 859 km<sup>2</sup> em São Tomé e 142km<sup>2</sup> no Príncipe. A população total é de 200 000 habitantes, incluindo cerca de 8000 da ilha do Príncipe. O País está dividido em 6 distritos na ilha de São Tomé, e do ponto de vista administrativo, Príncipe constitui uma Região Autónoma com administração local própria. Contudo, está dependente do Governo Central sediado em São Tomé.

Uma das menores economias de África, São Tomé e Príncipe continua a confrontar-se com importantes desafios de desenvolvimento, essencialmente de natureza estrutural decorrente da sua condição de Pequeno Estado Insular em vias de desenvolvimento (PEID) e devido a uma capacidade institucional limitada e a forte dependência da ajuda externa.

São Tomé e Príncipe, regista desde 2004 um reforço da governação económica no quadro da gestão das finanças públicas, com o apoio IDA, com vista à redução da pobreza e promoção do crescimento. Registaram-se progressos nos domínios da melhoria da legislação, do reforço das capacidades institucionais, da adoção de instrumentos de controlo orçamental e de aumento da eficácia e da transparência nas despesas públicas.

Desde o ano 2011, o país prosseguiu a sua recuperação gradual após o acentuado abrandamento de 2009 devido à queda do IDE como consequência da crise financeira que o mundo atravessa.. Contudo, essa recuperação poderá ser influenciada de forma negativa pelas dificuldades financeiras e económicas por que os parceiros bilaterais atravessam e que podem comprometer as perspectivas de ajudas externas, do IDE e da remessa de dinheiro pelos emigrantes São-tomenses. A economia permanece vulnerável aos choques externos.

Os sucessivos relatórios do FMI ao país, constatou que apesar do alívio da dívida, no quadro da iniciativa HIPIC, São Tomé e Príncipe confronta-se ainda com um elevado risco de

sobreendividamento, e encorajou as autoridades a continuar a adotar uma política prudente de endividamento externo, recorrendo preferencialmente á donativos para financiar o programa de investimento público.

A economia de São Tomé e Príncipe depende principalmente da exportação de cacau e do café, e dos serviços de hotelaria e turismo, embora as esperanças de jazigos de petróleo off-shore deixem prever a possibilidade de mudanças importantes na futura estrutura do PIB.

A moeda nacional é a Dobra (STD), totalmente convertível. A partir de 1 de Janeiro de 2010 foi introduzida uma paridade cambial com o euro: 1 euro = 24 500 Dobras.

São Tomé e Príncipe, depara-se com sérios problemas ambientais decorrentes das mudanças climáticas, como por exemplo, o fenómeno de erosão costeira. Assim a *Convenção Quadro das Nações Unidas (UNFCCC)* e o *Painel Intergovernamental sobre as Mudanças Climáticas (IPCC)* considera a RDSTP como sendo muito vulnerável aos efeitos da variedade climática, das mudanças climáticas e do aumento do nível da água do mar.

As ligações diretas com a Europa são asseguradas por voos da companinha TAP e da STP Airways. A companinha TAG liga STP com Luanda (Angola) e com Cabo Verde, e Ceiba liga STP com com Malabo, Libreville Duala, costa nigeriana. Ligações irregulares de barco são também possíveis com Libreville, Malabo, Douala e Luanda. As ligações marítimas com Portugal são regulares com uma frequência de vários navios por mês.

A cidade capital oferece 1 hotel de 5 estrelas (Pestana São Tomé), dois de 4 estrelas (Hotel Miramar e Omali) e outros hotéis de nível mais baixo, embora que o *standard* seja apreciável (Avenida, Bahia e outros). Fora da cidade de São Tomé existem aldeias turísticas de alto nível (Club Santana e Pestana Equador em São Tomé e Bombom, Sundy e outros no Príncipe).

#### 1.4. Enquadramento

No quadro do Projeto Regional PACIE (Programa de Apoio ao Comércio e a Integração Económica) e inscrito no PIR (Programa Indicativo Regional), a UE (União Europeia) colocara a disposição da República Democrática de São Tomé e Príncipe um envelope financeiro para a aquisição de um Navio, tendo-se, entretanto, revelado muito insuficiente.

Dentre as opções de projetos suscetíveis de financiamento no quadro do PACIE, a implementação do «Plano de Cabotagem» financiado no quadro da Convenção de Financiamento do PAST-FP 10.º FED, seria uma das probabilidades, entretanto, este montante se revelou igualmente muito insuficiente.

Nessa conformidade, esse montante foi realocado em 2016 para financiar o «**Projeto de Requalificação e Ampliação da Área de Armazenagem de Contentores para Melhoria das Operações Portuárias no Porto de São Tomé na Baía de Ana Chaves**». Esta Convenção de

financiamento regional é gerida pela Delegação da UE na República Centro-Africana e a CEMAC – Comunidade Económica e Monetária da África Central.

Porém, os difíceis e ingentes desafios que a condição insular do país impõe, agravada pela enorme carência de meios de transportes marítimos e riscos inerentes às ligações marítimas no triângulo São Tomé – Príncipe – Países do Continente, desta sub-região, efectuadas com embarcações de extrema precariedade e vulnerabilidade, o Governo continua enfrentando sérias dificuldades para aquisição de um navio construído de raiz ou devidamente adaptado, que observasse e comportasse os parâmetros técnicos de operacionalidade exigíveis nos portos de São Tomé e Príncipe e dos países desta sub-região do Continente, assim como os de navegabilidade para suportar os rigores do mar do Golfo da Guiné, garantir as ligações marítimas regulares do país, e com os países da sub-região.

Com a elaboração de uma «Política dos Transportes em São Tomé e Príncipe» e formalmente adotada pelo Governo como instrumento de acção governamental em matéria dos transportes, ficou deste modo desenhada uma estratégia para o Sector dos Transportes e das Infraestruturas, nas três vertentes (terrestres, marítimos e aéreos), da qual emergiu a sustentabilidade da decisão do Governo, por se inscrever na lógica de se prestar uma atenção particular ao transporte marítimo de “Cabotagem do Alto”.

As ligações marítimas entre as duas Ilhas, Tomé e Príncipe, e o Continente, têm sido efectuadas por navios cujas condições técnicas de navegabilidade e de adaptabilidade ao tráfego, não satisfazem às exigências recomendáveis internacionalmente, o que constitui um sério problema para o Governo da RDSTP, e representa sérios riscos de navegabilidade, colocando vidas humanas e seus bens em constante perigo. Vários são os casos de acidentes fatais com perdas de vidas humanas ocorridos nas rotas inter-ilhas e entre as ilhas e a costa africana, e urge pôr um fim a esta situação de forma sustentável e definitiva.

Com efeito, devido a demanda (procura/oferta) dos transportes marítimos para ligar as duas ilhas, as populações da Ilha do Príncipe são as que mais sofrem, com elevados custos de insularidade, que se refletem no preço a pagar pela mobilidade de pessoas, bens e serviços, por um lado, e constitui, por outro lado, um sério entrave ao desenvolvimento daquela parcela do território nacional.

É assim, que, o Governo decidiu constituir uma Comissão Técnica multidisciplinar para refletir e acompanhar todo o processo com vista a encontrar pessoas singulares ou coletivas que se queiram implantar em São Tomé e Príncipe e «Estabelecer uma Empresa de Transporte Marítimo em Linha Regular entre as Ilhas de São Tomé e do Príncipe e os países do Golfo da Guiné», num processo de concurso público, que venha suprimir as dificuldades do presente.

Todo o processo é conduzido pela Comissão Técnica, até a viabilização e operacionalização do tipo do navio a ser proposto/adquirido para esse projeto, identificação de um modelo de gestão coerente e sustentável, assim como as providências de todos os outros aspetos envolventes e necessários, ao cumprimento dos objectivos.

## **2. OBJETIVO GERAL, OBJETIVOS ESPECÍFICOS E RESULTADOS ESPERADOS**

### **2.1. Objetivo geral**

O objectivo geral do projecto é o de garantir o transporte marítimo em linha regular, entre as Ilhas de São Tomé e do Príncipe e os Países da sub-região do Golfo da Guiné, em segurança e promover as trocas comerciais nesta sub-região.

### **2.2. Objetivos específicos**

Os objectivos específicos do presente projeto são os seguintes:

- Melhoria do transporte de passageiros e de cargas entre as Ilhas de São Tomé e do Príncipe e entre estas e os países da sub-região, tendo em conta a natureza de cargas e as condições climatéricas no Golfo da Guiné;
- Eleição de um “navio” que opere sem restrições ou condicionalismos (portuários ou marítimos) entre as Ilhas de São Tomé e do Príncipe e entre estas e os países da sub-região;
- Viabilidade económica e financeira da exploração do navio por parte da entidade privada promotora, em condições contratuais de concessão a estabelecer-se;
- Identificação de incentivos e possíveis subvenções que eventualmente terão que ser dados para garantir uma exploração regular, segura e economicamente viável do “navio”.

### **2.3. Condições Prévias a apresentar pelo promotor**

- Especificação do “navio” identificado para o projeto;
- Estudo económico e financeiro da exploração do “navio”, incluindo, caso se aplique, tipos e dimensão de incentivos governamental para viabilizar a operação regular. ;

## **3. HIPÓTESES E RISCOS**

### **3.1 Hipóteses**

As hipóteses sobre as quais assenta este projeto são as seguintes:

- A estabilidade política institucional;
- A vontade política acrescida na integração regional;
- Fiabilidade da informação recolhida e apresentada em sede de diagnóstico;
- Adequação do ponto de vista legal da navegação no Golfo da Guiné e as regras do Direito Marítimo Internacional.

### **3.2 Riscos**

Os riscos que estão ligados ao projeto são os seguintes:

- Dificuldade em obter financiamentos para aquisição do navio;
- Falta e ou indisponibilidade de quadros marítimos especializados para se envolverem no projeto;
- Consenso político quanto ao apoio institucional ao projecto;

- A proposta a apresentar pelo promotor, se revelar desajustada do contexto das realidades do país.

#### **4. ÂMBITO EMPRESARIAL**

##### **4.1 Atividades específicas**

As actividades a serem desenvolvidas no quadro do presente concurso são as seguintes:

1. A realização de estudos conducentes a identificação de um navio que responda aos seguintes requisitos:
  - Transporte de passageiros e cargas (especificar a inclusão ou não de combustível) em conformidade com as necessidades presentes e futuras do tráfego entre São Tomé e Príncipe e os países da sub-região, tendo em conta a natureza das cargas e as condições climáticas no Golfo da Guiné.
  - Adaptabilidade do «navio» às condições de navegabilidade específicas do mar entre São Tomé e Príncipe e do Golfo da Guiné;
  - Operacionalidade portuária e ou marítima do «navio» nos portos de São Tomé e do Príncipe e os dos países da sub-região;
  - Subida à rampa de um dos estaleiros do país ou em estaleiros de países da região do Golfo da Guiné para manutenção.
2. Variantes ou alternativas para a viabilidade económica e financeira do “navio” para ser explorado em condições de sustentabilidade e regularidade.
3. Identificação de incentivos que, eventualmente terão que ser atribuídos para garantir uma exploração economicamente viável do “navio”.

##### **4.2 Gestão do projeto**

O responsável pela gestão do projecto é o seu promotor, podendo se for o caso disso, ser apoiado pela Comissão na fase inicial e experimental.

#### **5. LOGÍSTICA E CALENDÁRIO**

##### **5.1. Localização**

O projeto estará baseado em São Tomé e Príncipe na Cidade de São Tomé.

##### **5.2. Data do Início das «Atividades de Transporte Marítimo em Linhas Regulares»**

A data prevista para o início das atividades é \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_ .

Espera-se uma primeira fase experimental que decorra durante os 12 meses iniciais de desempenho, a partir do qual inicia-se uma segunda fase já de exercício efetivo.

#### **6. REQUISITOS**

##### **6.1. Promotor (Pessoa singular ou Coletiva)**

Quer num caso, quer noutro, o promotor deverá ter conhecimento de gestão da indústria de transportes marítimos, e apresentar associados com experiências do tráfego marítimo na zona do Golfo da Guiné e no específico:

- Ter capacidade financeira própria ou de mobilização de financiamento;
- Possuir um mínimo de 5 (cinco) anos de experiência profissional no sector dos transportes marítimos;
- Possuir experiência de trabalho em equipas multidisciplinares e multiculturais;
- Ter experiência de trabalho em África preferencialmente em países arquipelágicos;
- Possuir conhecimento da língua portuguesa.

## **6.2. Escritórios**

A empresa a ser implantada em São Tomé e Príncipe, terá a sua sede e os seus escritórios preferencialmente na Cidade de São Tomé antes ou 60 dias após a concessão do serviço, podendo por imperativo dos serviços, criar representações ou filiais na Ilha do Príncipe, e onde for fatível, para a boa prossecução das suas atividades.

## **6.3. Meios**

É garantido ao promotor pelo Estado Santomense o acesso aos organismos e serviços públicos, assim como todas as informações e documentações existentes necessárias à boa prossecução das atividades.

## **7. ESTUDOS**

Os estudos a apresentar, tais como o de «Viabilidade Técnico-Financeiro» e outros, no quadro da proposta do projeto, serão de acordo com as atividades referidas no ponto 4.1.

## **8. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO**

### **8.1 Acompanhamento**

A Comissão Técnica acompanhará todo o processo até a implantação do projeto e avaliará todos os estudos apresentados.

### **8.2 Definição de indicadores**

Os principais indicadores para avaliar os resultados desta intervenção no setor dos transportes marítimos, serão de tipo quantitativo e qualitativo. Os indicadores quantitativos referem-se aos levantamentos, a seleção do navio, e aos estudos que decorrem do dossiê do concurso. Os indicadores qualitativos referem-se à apreciação resultante da análise das performances do promotor.