



Co-funded by  
the European Union



*Financiado pela União Europeia. Os pontos de vista e as opiniões expressas são as do(s) autor(es) e não refletem necessariamente a posição da União Europeia ou da Agência de Execução Europeia da Educação e da Cultura (EACEA). Nem a União Europeia nem a EACEA podem ser tidos como responsáveis por essas opiniões.*

# **Erasmus+ Programme (ERASMUS)**

**Projecto: 101092382 (CBM-VET)**

***Capacity Building in the field of Maritime  
Vocational Education and Training (CBM-  
VET)***

**Entregável 2.1 - *End-User Need's  
Report***

Versão 2.0

**Fevereiro 2024**

Elaborado por QUALISEG



## Índice

Acrónimos, Siglas e Abreviaturas.....	4
Histórico das Alterações.....	6
Aspetos Contratuais.....	7
Isenção de Responsabilidade Legal.....	8
Sumário Executivo.....	9
1. Introdução.....	10
2. Metodologia.....	11
3. Caracterização.....	12
3.1. Caracterização geográfica.....	12
3.2. Governo de São Tomé e Príncipe.....	13
3.3. Enquadramento legal e normativo.....	14
3.4. <i>Stakeholders</i> mais significativos da economia do mar.....	15
3.5. Economia azul.....	16
3.5.1. O mar. Um fator determinante para a economia de São Tomé e Príncipe.....	17
3.5.2. Inscrição marítima.....	18
3.5.3. Pesca.....	19
3.5.4. Aquacultura.....	21
3.5.5. Transportes marítimos.....	21
3.5.6. Portos e Logística.....	22
3.5.7. Turismo e Náutica de Recreio.....	23
3.5.8. Mergulho.....	24
3.5.9. Construção e Reparação Naval.....	24
3.6. Extração de inertes.....	24
3.7. Formação profissional.....	24
4. Análise.....	25
4.1. Da população-alvo.....	25
4.2. Do contexto geográfico.....	25
4.3. Da documentação.....	25



4.4. Das entrevistas.....	26
4.5. Dos questionários.....	26
4.6. Informação complementar.....	27
5. Conclusões e Recomendações.....	28

## Índice de tabelas

Tabela 1: Principais serviços e setores.....	16
Tabela 2: Navios registados no IMAP.....	20
Tabela 3: Navios de transporte de carga e de passageiros.....	22
Tabela 4: Navios rebocadores.....	23
Tabela 5: Navio extração de inertes.....	24

## Índice de figuras

Figura 1: Evolução da produção de pesca artesanal.....	20
--	----

## ANEXOS

- A. Sínteses das respostas às Entrevistas realizadas
- B. Síntese das respostas aos questionários aplicados e respondidos
- C. Lista dos Centros de Formação Profissional existentes em STP e dos respetivos Cursos.



## Acrónimos, Siglas e Abreviaturas

<b>AMN</b>	Autoridade Marítima Nacional
<b>ANQEP</b>	Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional
<b>CNQ</b>	Catálogo Nacional de Qualificações
<b>CE</b>	Comissão Europeia
<b>CNUDM</b>	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
<b>FAO</b>	Food and Agriculture Organization of the United Nations
<b>FRQ</b>	Frequência com que cada necessidade de formação foi identificada
<b>GMDSS</b>	<i>Global Maritime Distress and Safety System</i> (Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima)
<b>ILO</b>	<i>International Labour Organization</i> ( <b>OIT</b> – Organização Internacional do Trabalho)
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>IMO</b>	International Maritime Organization ( <b>OMI</b> – Organização Marítima Internacional)
<b>MLC</b>	Maritime Labour Convention
<b>MLC</b>	Convenção do Trabalho Marítimo
<b>OCDE</b>	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
<b>OECD</b>	<i>Organization for Economic Co-operation and Development</i> (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico)
<b>OIT</b>	Organização Internacional do Trabalho
<b>OMI</b>	Organização Marítima Internacional



Co-funded by  
the European Union



- RDSTP** República Democrática de São Tomé e Príncipe
- SOLAS** *International Convention for the Safety of Life at Sea* (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar)
- STCW** *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos)
- STP** São Tomé e Príncipe
- UNCLOS** *United Nations Convention on the Law of the Sea* (**CNUDM** - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar)



## Histórico das Alterações

**Tabela 1 – Histórico das alterações**

Versão	Data da publicação	Alterações
1.0	30.04.2023	Versão Inicial
2.0	27.02.2024	Colocação <i>disclaimer</i> na capa



Co-funded by  
the European Union



## Aspetos Contratuais

Projeto: *Capacity Building in the field of Maritime Vocational Education and Training*  
(CBM-VET)

*Work package*: WP2 – Demonstration, Dissemination and Promotion

Tarefa: 2.1 Technical dissemination activities

Entregável: D2.1 – *End-Users' Needs Report*

Nível de Disseminação: Público

Versão: 2.0

Data Contratual de Entrega à CE: 30.04.2023

Data Efetiva da Entrega à CE: 30.04.2023

Entidade Líder: QUALISEG

Participantes: IPTL, MARAPA, DECEL e APCI

Author(s): Amílcar OLIVEIRA e José DANIEL (QUALISEG)



Co-funded by  
the European Union



## **Isenção de Responsabilidade Legal**

O projeto *Capacity Building in the field of Maritime Vocational Education and Training* (CBM-VET) recebeu financiamento da Comissão Europeia (CE), Programa Erasmus+ (ERASMUS) ao abrigo do GRANT AGREEMENT - Project 101092382 — CBM-VET

A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é exclusiva dos seus autores.

Esta publicação não reflete a opinião da Comissão Europeia (CE) nem das outras entidades acima mencionadas.

A CE não é responsável por qualquer utilização que possa ser feita das informações constantes nesta publicação.





## Sumário Executivo

O presente relatório constitui o entregável D.1 – *End-Users' Needs Report*, do *Work Package WP2* do projeto CBM-VET e visa apresentar os resultados do Diagnóstico de Necessidades de Formação Profissional da comunidade marítima de São Tomé e Príncipe.

Este relatório foi realizado em quatro fases, a saber:

- a. Análise documental;
- b. Recolha de dados, não só os decorrentes da análise documental, mas também de entrevistas realizadas e de questionários aplicados;
- c. Tratamento dos dados recolhidos;
- d. Redação do presente Relatório.

Em resultado do estudo realizado, concluí-se que a prossecução dos objetivos estratégicos, no que respeita à capacitação dos recursos humanos envolvidos, ou a envolver, em atividades ligadas à Economia Azul:

- a. Está condicionada pela inexistência de estruturas de formação e de organização de carreiras ligadas às atividades conexas;
- b. Implica, no nosso entendimento:
  - (1) A regulamentação das carreiras dos trabalhadores das atividades da Economia Azul;
  - (2) A criação de um centro de formação dedicado ao mar;
  - (3) A cooperação com entidades externas para obtenção, preferencialmente na modalidade “chave na mão”, de ações de formação específicas e de procura mais reduzida.
- c. E será facilitada se for eliminada a sobreposição de competências que se verifica entre o IMAP e a Autoridade Marítima (Capitania dos Portos), no que se refere à inscrição marítima e ao registo de embarcações.



## 1. Introdução

O presente relatório constitui o entregável D.2.1 – *End-Users' Needs Report* do projeto CBM-VET e visa apresentar os resultados do Diagnóstico de Necessidades de Formação Profissional da comunidade marítima de São Tomé e Príncipe (STP).

A elaboração deste relatório integra-se nas tarefas e trabalhos previstos serem realizados no âmbito do *Work Package* WP2 do referido projeto CBM-VET, que visa dotar a comunidade STP VET de aptidões, conhecimentos, competências e ferramentas a fim de desempenharem a sua função com padrões de qualidade, correspondendo às necessidades dos aprendentes, da indústria e dos decisores políticos/regulamentares e com uma melhor cooperação com outras regiões.

Para a realização deste relatório os seus autores basearam-se nos contributos recebidos dos parceiros de STP no projeto e de alguns dos *Stakeholders* da economia do mar de STP por eles considerados mais significativos.

Tendo em consideração a abrangência do conceito de Economia Azul e a necessidade de delimitar o âmbito deste documento o trabalho, foi estabelecido que o âmbito do presente relatório se restringe aos seguintes sectores da Economia Azul, referidos no documento Estratégia de transição da economia azul para São Tomé e Príncipe:

- a. Pesca e aquacultura;
- b. Cadeia de valores, mercado e segurança alimentar Ambiente marinho e costeiro;
- c. Turismo e o ecoturismo;
- d. Energias renováveis;
- e. Ambiente e biodiversidade;
- f. Transportes e segurança marítimos.



## 2. Metodologia

A metodologia adotada na realização deste trabalho assentou na aplicação dos instrumentos e técnicas adequados a cada uma das seguintes fases do trabalho:

- a. Análise documental;
- b. Recolha de dados;
- c. Tratamento dos dados recolhidos;
- d. Redação do presente Relatório.

A **análise documental** visou compreender o enquadramento da problemática (através, essencialmente, da caracterização da situação da formação profissional em STP e da identificação dos requisitos legais e normativos e das convenções aplicáveis) e contribuir para a recolha de dados.

A identificação dos requisitos legais e normativos e das convenções aplicáveis baseou-se nos elementos de informação proporcionados pelos parceiros de STP e no conhecimento técnico específico dos autores do presente relatório.

A **recolha de dados** assentou na análise documental, na realização de entrevistas e na aplicação de questionários, bem como nos dados relevantes identificados na análise documental.

Foram realizadas 3 entrevistas a entidades oficiais, *stakeholders* relevantes da atividade marítima e recebidas 4 respostas de armadores de pesca a um questionário; os resumos das entrevistas e os questionários respondidos constam do anexo A.

As entrevistas e os questionários foram elaborados com base nas seguintes dimensões de análise:

- a. Pensamento Estratégico;
- b. Caracterização;
- c. Necessidades de formação;
- d. Outras questões relevantes.



O **tratamento dos dados** baseou-se essencialmente na triangulação dos dados recolhidos através da caracterização da organização cliente e da população-alvo deste estudo, de análise documental, das entrevistas realizadas e dos questionários aplicados.

### 3. Caracterização

Visando compreender situação atual, preparando-nos para a análise e subsequente valoração dos elementos de informação recolhidos, segue-se uma descrição dos aspetos essenciais dos elementos (enquadramento legal e normativo, seus Stakeholders mais significativos neste contexto e setores da Economia do Mar) que considerámos mais relevantes para este estudo.

O âmbito geográfico do relatório restringe-se ao território e águas sob jurisdição da República Democrática de São Tomé e Príncipe.

#### 3.1. Caracterização geográfica

São Tomé e Príncipe localiza-se no Oceano Atlântico, concretamente no Golfo da Guiné, a aproximadamente 300 km da Costa Ocidental Africana sobre a linha imaginária do Equador.

As duas ilhas e cerca de uma dezena de ilhéus e rochedos do Arquipélago formados a partir de erupções vulcânicas sobre as plataformas submarinas, estendem-se por 1001 km<sup>2</sup>.

A ilha de São Tomé, a maior tem uma área de 859 km<sup>2</sup>, sendo 65 km de comprimento e 35 km de largura, o Príncipe possui uma superfície de 142km<sup>2</sup> ou seja 16km de comprimento e 8 km de largura. A distância entre as duas ilhas é de cerca de 150 km estando a ilha do Príncipe localizada a nordeste de S. Tomé.

O Arquipélago apresenta um cenário imponente e majestoso resultante da exuberante vegetação tropical que constitui a sua principal referência paisagística, encontrando-se por entre a imensidão do verde inúmeros vales, rios e riachos com cenários de rara beleza.



O relevo é muito acidentado, com altitudes que ultrapassam os mil metros, atingindo mesmo cerca de 2 024 metros de altitude no pico de S. Tomé o ponto mais alto do Arquipélago, destacando-se ainda outros picos como o Calvário, Cabumbé, Cão Grande e o Pico do Príncipe.

A situação geográfica sobre a linha imaginária do equador explica facilmente o clima tropical húmido que é característica da região centro-africana. Apesar de o céu estar habitualmente coberto de nuvens, o clima é sempre quente e a humidade é bastante elevada, a rondar entre os 70 a 80%.

As temperaturas médias anuais rondam os 27º/28ºC, sempre com amplitudes térmicas de fraca expressão, com variações inferiores a 5º C. A designada “gravana” ocorre entre Junho e Agosto, quando o tempo é mais seco, havendo menor precipitação e as temperaturas são um pouco mais baixas, características semelhantes às de Janeiro e Fevereiro, aqui designado por “gravanito”.

Nas restantes épocas, sobretudo quando vigora a estação da chuva que vai de Outubro a Maio, o calor, independentemente da hora do dia e da noite, é sempre elevado. A época das chuvas tal como o nome indica é um período de ocorrência de precipitação e de tempestades tropicais, fenómenos intensos mas de curta duração. As temperaturas são elevadas e o estado do mar é calmo, ideal para a navegação.

No interior, devido ao relevo, predominam áreas com microclimas muito específicos, com temperaturas menos elevadas, algum nevoeiro e uma humidade extrema, podendo atingir os 90%.

De acordo com os últimos dados do Instituto Nacional de Estatística de São Tomé e Príncipe, o país tinha uma população de 197 700 habitantes em 2017. Estima-se que, atualmente, a população ronde os 205 000 habitantes.

### **3.2. Governo de São Tomé e Príncipe**

A República Democrática de São Tomé é uma república semipresidencialista democracia representativa, o presidente é o chefe de Estado e o primeiro-ministro é o chefe de governo.



A orgânica atual do Governo é a seguinte:

- a. Primeiro-Ministro
- b. Ministro da Defesa e Administração Interna;
- c. Ministro da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas;
- d. Ministro do Planeamento, Finanças e Economia Azul;
- e. Ministro da Saúde, Trabalho e dos Assuntos Sociais;
- f. Ministra da Educação, Cultura e Ciências;
- g. Ministra da Justiça, Administração Pública e Direitos Humanos;
- h. Ministra da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares;
- i. Ministro dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Comunidades;
- j. Ministro das Infraestruturas, Recursos Naturais e Meio Ambiente;
- k. Ministra da Juventude e Desportos; e
- l. Ministra dos Direitos da Mulher.

Como se pode constatar, a economia do mar é tutelada por dois ministérios, o Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas e o do Planeamento, Finanças e Economia Azul.

### **3.3. Enquadramento legal e normativo**

Da análise dos requisitos constantes nos diplomas legais, convenções e normas com impacto relevante nos resultados do presente estudo foram considerados como principais referências legais e normativas os seguintes documentos:

- a. Portaria n.º 1457, de 7 de setembro de 1950 que estabelece o Regulamento da Capitania dos Portos de STP;
- b. Lei n.º 1/98 de 31 de Março, que define o Mar Territorial da RDSTP;
- c. Lei n.º 9/2002, de 22 de junho, Lei das Pescas;
- d. Decreto-Lei n.º 32/2007, de 14 de novembro, Criação do Instituto Marítimo – Portuário de São Tomé e Príncipe;
- e. Decreto-Lei nº 30/2009, de 17 de setembro, que adota o Regulamento geral para o registo e segurança das embarcações;
- f. Decreto-Lei n.º 28/2012, que aprova o Regulamento geral sobre o exercício das pescas e dos recursos haliêuticos na RDSTP;



- g. Decreto-Lei n.º 02/2018, de 19 de fevereiro, que aprova a Estratégia de Segurança Marítima e aprova o Sistema de Autoridade Marítima;
- h. Decreto-Lei n.º 4/2018, aprova a criação da Autoridade Marítima Nacional;
- i. Lei n.º 8/2019 - Grandes Opções do Plano para o Ano Económico de 2019;
- j. Decreto-Lei n.º 4/2020, aprova a organização da proteção dos portos e do transporte marítimo;
- k. Lei n.º 9/2022, Lei das Pescas e da Aquacultura;
- l. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) – *Global Maritime Distress and Safety System GMDSS*;
- m. Convenção STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

### **3.4. Stakeholders mais significativos da economia do mar**

Para efeitos da determinação do impacto da sua opinião no presente trabalho, foram considerados como mais relevantes os seguintes *Stakeholders*:

- a. Ministério de Defesa e Administração Pública;
- b. Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas;
- c. Ministério do Planeamento, Finanças e Economia Azul;
- d. Ministério da Educação Cultura e Ciências;
- e. Governo da Região Autónoma do Príncipe;
- f. Autoridade Marítima Nacional;
- g. ONG MARAPA;
- h. Instituto Marítimo Portuário de São Tomé e Príncipe;
- i. Universidade de São Tomé e Príncipe;
- j. ENAPORTOS – Empresa Nacional de Administração dos Portos;
- k. Empresas de pesca;
- l. Empresas de transporte de mercadorias;
- m. Associações de armadores.



### 3.5. Economia azul

A economia azul refere-se a atividades económicas que ocorrem nos mares e nos oceanos ou que usam os recursos do mar. Inclui igualmente atividades económicas fora do ambiente marinho envolvidas na produção de bens ou na prestação de serviços que contribuirão para essas atividades, como a aquicultura.

De acordo com o documento Estratégia de transição da economia azul para São Tomé e Príncipe, FAO, 2021, “Enquanto ainda não se encontrou uma definição de economia azul universalmente aceite, a inserção de São Tomé e Príncipe no contexto do continente africano, leva-nos a considerar o conceito da economia azul como o expresso no Guia de Políticas para a economia azul de África, apresentado pela Comissão Económica para África das Nações Unidas, em que descreve o seguinte: “Economia azul abrange os espaços aquáticos e marinhos, incluindo oceanos, mares, costas, lagos, rios e águas subterrâneas, e compreende uma série de setores produtivos, como a pesca, a aquicultura, o turismo, transporte marítimo, construção naval, energia renovável, bioprospeção, mineração submarina e atividades relacionadas”. (Tabela 1, abaixo):

Tabela 1: Principais serviços e setores do ecossistema da economia azul

Serviços do Ecossistema	Setores da economia azul
Apanha de recursos aquáticos vivos (frutos do mar, planta de organismos marinhos e produtos de biotecnologia marinhos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pesca (zonas interiores, costeiras e mares profundos)</li> <li>■ Aquicultura, Maricultura</li> <li>■ Produtos farmacêuticos, químicos, cosméticos e pesquisa genética</li> </ul>
Extração de recursos inanimados e geração de novos recursos energéticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Em alto mar e mineração dos fundos marinhos, gás e petróleo</li> <li>■ Energia renovável</li> <li>■ Colheita de sal marinho</li> <li>■ Mineração costeira, cascalho e outros materiais de construção</li> </ul>
Comércio externo e comércio interno e em torno dos rios e oceanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Serviços de transportes marítimos e fluviais</li> <li>■ Infraestrutura portuária</li> <li>■ Construção e reparação naval</li> <li>■ Turismo e lazer</li> </ul>
Proteção	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Proteção costeira</li> <li>■ Proteção do ecossistema marinho</li> <li>■ Proteção de recursos aquáticos</li> </ul>
Valores culturais e religiosos	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Práticas culturais e religiosas</li> </ul>
Conhecimento e informação	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pesquisas biofísicas, socioeconómica e política</li> </ul>

Fonte: UNECA. *Africa's Blue Economy: A policy handbook*. 2016





Segue-se uma caracterização sumária do mar e de cada um dos sectores acima referidos, sublinhando-se, no entanto, a sua natureza interdependente.

### **3.5.1. O mar. Um fator determinante para a economia de São Tomé e Príncipe**

Conforme reforçado no Decreto-Lei n.º 02/2018, de 19 de fevereiro, que aprova a Estratégia de Segurança Marítima, a “RDSTP, como país insular, tem interesse em desenvolver o sector das infraestruturas portuárias, do transporte marítimo, da atividade portuária, da indústria naval, do turismo, da investigação, da preservação e da exploração dos recursos vivos e não vivos. Para atingir tal desiderato, importa definir políticas próprias, a adoção de boas práticas, o reforço da cooperação regional e internacional, a par do investimento e capacitação de recursos humanos”.

A República Democrática de São Tomé e Príncipe, tem uma zona económica exclusiva de 160 000 quilómetros quadrados, o que representa cerca de 160 vezes a área terrestre (1 001 km<sup>2</sup>), números que relevam bem a importância do mar e das atividades que nele, ou relativas a ele, se possam realizar.

As duas principais ilhas, São Tomé, com 859 km<sup>2</sup>, e Príncipe, com 142 km<sup>2</sup>, distam 150 quilómetros uma da outra, bem como os ilhéus das Rolas, onde passa a linha do equador, as Cabras, as Sete Pedras (todos estes três estão mais próximos da ilha de São Tomé) e ilhéus mais pequenos da ilha do Príncipe: Bom Bom, Boné Jockey, Cabo, Pedras Tinhosas e Jalé.

A plataforma continental é reduzida, sendo um pouco mais extensa em redor da ilha do Príncipe.

Relativamente à população, o último censo geral da população e habitação (RGHP), realizado em 2012, revelou que São Tomé e Príncipe tinha 178 739 habitantes e uma taxa de crescimento de 2,45%. A população é predominantemente jovem, sendo que cerca de 52% tem menos de 20 anos e cerca de 4% tem mais de 65 anos, com uma mediana de cerca de 19 anos de idade.

Segundo informações da Direção das Pescas, havia em 2019 um total de 4 155 pescadores, mais cerca de 40% do que apresentado no relatório de 2014 (2 991



pescadores). Estimativas da FAO apontam para a existência de 3 296 mulheres vendedoras (palaiês) que vendem peixe fresco ou processado em todo o país. Assim, o total de pescadores e palaiês diretamente envolvidos nas atividades de pesca artesanal semi-industrial, representaria aproximadamente 3,7% da população nacional, produzindo 85% da proteína animal do país (PNIASAN, 2016).

De forma esquemática, podem-se distinguir três categorias de pescadores artesanais. A primeira compreende os que fazem parte de importantes comunidades homogêneas onde a população ativa obtém quase todos os seus rendimentos, em género e em dinheiro, da pesca e das atividades derivadas.

A segunda categoria é composta por aqueles que pescam porque não têm outras possibilidades de ganhar a vida. A terceira compreende as populações rurais e as das zonas costeiras, que têm a pesca como uma atividade complementar às tarefas agrícolas e outras.

A constância nessas três categorias é que evolui numa estreita orla costeira onde os recursos são, à partida, plenamente explorados. Os seus rendimentos estão, portanto, em constante deterioração. Sendo que para os pescadores idosos sem atividades alternativas a sua situação social revela-se alarmante.

### **3.5.2. Inscrição marítima**

Segundo o IMAP, existem 294 inscritos marítimos, número no qual se incluem “os estrangeiros, os falecidos ou dados como desaparecidos”. Desconhecem-se as categorias destes marítimos e os setores em que trabalham.

Ainda segundo o IMAP, esta entidade tem vindo a trabalhar nos escalões e categorias dos marítimos com base nas previsões internacionais e na realidade local, mas ainda não se evoluiu para um diploma jurídico sobre esta matéria.

A Portaria n.º 1457, de 1950 (Regulamento da Capitania dos Portos) que define as regras da inscrição marítima e as categorias de marítimos previstas, está em vigor revelando-se, no entanto, completamente desatualizada face às normas internacionais sobre qualificações de marítimos, nada acrescentando quanto às suas qualificações.



O número de armadores registados é de 12.

Apurou-se que a “Cédula Marítima” é o documento de habilitação como marítimo, no entanto, dada a escassez de estruturas de formação, os requisitos para a sua obtenção resumem-se à prática profissional no mar demonstrada.

Constatou-se também que parece haver alguma sobreposição de competências, entre o IMAP e a Autoridade Marítima (Capitania dos Portos), quer no que respeita à inscrição marítima quer no respeitante ao registo de embarcações.

### 3.5.3. Pesca

A pesca constitui a principal fonte de rendimento das comunidades costeiras de São Tomé e Príncipe, contribuindo com cerca de 85% de proteína animal a nível nacional. A pesca é considerada a segunda atividade de exportação a seguir ao cacau, através de acordos contratuais de acesso a exploração desse recurso, contribuindo de forma significativa para o Orçamento Geral do Estado, com cerca de 7% do Produto Interno Bruto.

A produção da pesca marítima em 2016 foi estimada numa média de 11 688 toneladas (gráfico da figura 1 abaixo), contra por exemplo, cerca de 4 830 toneladas registadas em 2010. Mas, o aumento na procura de peixe motivou as autoridades nacionais a começar a pensar sobre o significado de criar as condições para o desenvolvimento da aquacultura (ver o Plano Director das Pescas 2006/2020, o relatório sobre a situação e a avaliação do potencial da aquacultura (Gabriel de Labra, ACP FishII, 2013, etc.)



Gráfico 3: Evolução da produção de pesca artesanal e semi-industrial (toneladas por ano))

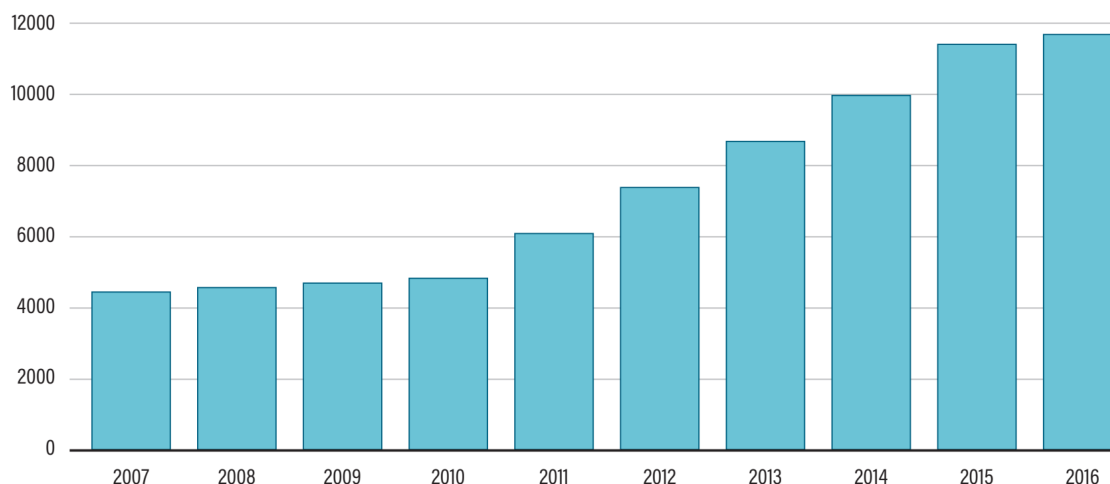


Figura 1: Evolução da produção de pesca artesanal

De acordo ainda com o relatório da Direção de Pescas de 2019, existem 2 227 embarcações, das quais 515 motorizadas e 1 712 não motorizadas, números confirmados durante a execução do presente projeto.

A pesca industrial é efetuada atualmente por barcos estrangeiros que operam na zona económica exclusiva no quadro de protocolos assinados com o Governo ou na base de solicitação de autorização isolada de diversas categorias de licenças de pesca.

A pesca artesanal utiliza embarcações com 3 a 4 metros de comprimento e um a dois lugares, de madeira monóxila, remo e à vela. Os com melhores condições financeiras utilizam unidades de pranchas de madeira ou de fibras de vidro de 3 a 6 lugares (5 a 10 metros) motorizadas.

Encontram-se registados no IMAP, os navios de pesca constantes da tabela 2:

Tabela 2: Navios registados no IMAP

NAVIO	TIPO	PROPRIETÁRIO
N/M Pesca Fresca	Costeiro	4Kubo (Su) Limitada
N/M He Feng Vu 006	Pesca do alto	São Tomé Sheng Yuan Pesca



		Desenvolvimento-CO, Limitada
N/M He Feng Vu 0007	Pesca do alto	São Tomé Sheng Yuan Pesca Desenvolvimento
N/M He Feng Vu 008	Pesca do alto	São Tomé Sheng Yuan Pesca Desenvolvimento
N/M Noor Rania	Pesca costeiro	T.M.STP Transporte Marítimo Lda

Relativamente à comercialização do pescado, em STP não existem estruturas para primeira venda do pescado (lotas). O resultado das pescarias é descarregado no cais, sendo vendido diretamente ao consumidor final ou às palaiês (vendedoras de peixe). Desconhece-se se pescadores e palaiês detêm algumas qualificações em termos de segurança alimentar, designadamente conservação e manuseamento de pescado.

#### 3.5.4. Aquacultura

Em outubro de 2013, um estudo realizado por Gabriel de Labra, Consultor Internacional em Aquacultura intitulado por “Estado da situação, identificação de zonas e avaliação da potencialidade da aquacultura em São Tomé e Príncipe”, afirmava que não havia pessoas com formação em aquacultura, em STP. Esta afirmação foi confirmada nas entrevistas realizadas para a feitura do presente relatório.

#### 3.5.5. Transportes marítimos

Não foi possível obter um conjunto de elementos de informação muito significativo relativamente a esta área, designadamente volume e tipo de carga e serviços e carreiras disponíveis.

Constatou-se, no entanto, que existem serviços de cabotagem entre as duas ilhas.

Segundo o Instituto Marítimo Portuário de STP (IMAP), os navios de transporte de carga e passageiros registados no país, são os que constam da tabela 3.



Tabela 3: Navios de transporte de carga e de passageiros

NOME DO NAVIO	TIPO	ÁREA DE OPERAÇÃO	ARMADOR
N/M Príncipe	Carga passageiro	Cabotagem	Governo Regional do Príncipe
N/M Jacks Charles	Carga	Cabotagem	Transisular Comercio e Construções STP, Limitada
N/M Rehoboth	Carga passageiro	Cabotagem	Lumen Cristo Limitada
N/M Pixi Ndala	Passageiro	Cabotagem	Governo São Tomé e Príncipe
N/M Ville d	Cargueiro	Cabotagem	Blue Hell Fenancial

Fonte: IMAP

Na falta de elementos de informação concretos, uma estimativa rápida leva a considerar que pelo menos 25 marítimos trabalhem nos navios de transporte de carga e passageiros, estes últimos, especialmente exigentes em termos de qualificações dos tripulantes e da organização para a segurança.

### 3.5.6. Portos e Logística

O Sistema Portuário do País está centrado no porto de Ana Chaves, localizado numa baía aberta a NE, relativamente bem abrigado da agitação dominante, que tem rumos provenientes de S e SW, junto a cidade de S. Tomé, distrito de água Grande, foi construído no final da década de 50, tem cerca de 200 metros de cais com fundo garantidos de 3 metros em baixa-mar e cerca de 100 metros com fundos entre 1 e 3 metros, o qual assegura as trocas comerciais (exceto combustível) com exterior e com o resto do arquipélago.

A ilha de S. Tomé dispõe igualmente de um pequeno cais na ponte de Fernão Dias, no distrito de Lobata, a norte da ilha, e do Terminal de receção de combustível em Neves, no distrito de Lembá, no sector NW da ilha.



Na ilha do Príncipe existe uma pequena ponte-cais na baía de Santo António (porto de Santo António do Príncipe), que assegura a entrada de mercadorias, provenientes essencialmente do porto de Ana Chaves na ilha de S. Tomé, através de pequenas embarcações de cabotagem.

Encontram-se registados no IMAP os seguintes rebocadores:

*Tabela 4: Navios rebocadores*

NOME DO NAVIO	TIPO	ARMADOR
N/M Glory	Rebocador	Globlex Logistic Unipessoal Limitada
N/M Liberdade	Rebocador do alto	Enaport

Fonte: ENAPORT <https://www.enaport.st/PT/empresa/informacao-geral>

### 3.5.7. Turismo e Náutica de Recreio

A atividade turística no arquipélago de São Tomé e Príncipe tem vindo a ganhar cada vez mais importância. Entre 2010 e 2016 o número de turistas passou de 8 mil para 29 mil, um acréscimo de 263%.

Este aumento reflete-se inevitavelmente na atividade marítimo-turística, sobre a qual não foi possível obter informação sobre os requisitos de habilitações.

Segundo as fontes abertas acedidas, em STP existem diversas empresas que disponibilizam embarcações para alugar, passeios e outras atividades.

Segue-se uma lista das empresas que constam da página Internet do Turismo de STP:

- a. Atlantic Diving Center
- b. Dive Tribe São Tomé
- c. Marapa/Jalé
- d. Navetur
- e. Pestana Equador



### 3.5.8. Mergulho

Constatou-se a existência de pelo menos duas empresas que executam atividades de mergulho, que consideram ter pessoas devidamente habilitadas.

Consideram, contudo, ser importante investir na formação para as atividades marítimas.

### 3.5.9. Construção e Reparação Naval

Não se tomou conhecimento da existência de qualquer estrutura de construção e/ou reparação naval.

### 3.6. Extração de inertes

Existe em STP uma draga, não se tendo tido acesso a informações sobre tripulações e atividade.

*Tabela 5: Navio extração de inertes*

NOME DO NAVIO	TIPO	ARMADOR
N/M Storebaelt	Draga	Imoegecom, Limitada

### 3.7. Formação profissional

Existe em STP um Catálogo Nacional de Qualificações onde se descrevem conteúdos programáticos para cursos de caráter profissional.

Segundo informação fornecida pelo IMAP, neste catálogo não há profissões relacionadas com o mar.

Não se tomou conhecimento da existência de cursos ligados à economia do mar nos centros de formação profissional existentes (Anexo C).





## 4. Análise

A compreensão da situação da Economia Azul em STP pressupõe analisar as questões internas e externas, que determinam as necessidades de capacitação das pessoas e das entidades para as diversas áreas da economia ligada ao mar.

### 4.1. Da população-alvo

Os dados disponíveis indicam que existem em STP cerca de 4 500 pescadores e 2 355 palaiés.

Relativamente aos marítimos envolvidos no transporte marítimo, não foi possível chegar a um número mais conclusivo, estimando-se que possa aproximar-se das duas centenas.

Quanto a outros setores da Economia Azul, não foi possível recolher mais informação sobre o universo de pessoas envolvido.

### 4.2. Do contexto geográfico

A dependência das ligações ao Continente Africano e entre as duas ilhas de STP aconselha que os marítimos sejam dotados das habilitações e qualificações reconhecidas internacionalmente, dada a eventual classificação das viagens como “Internacionais”.

Esta conclusão aponta para que referenciais internacionais, como a Convenção STCW, sejam utilizados na formação de marítimos.

### 4.3. Da documentação

Verificou-se a existência de um conjunto razoavelmente vasto e relevante de documentos estratégicos e de um edifício legal que regula grande parte das atividades.

Constatou-se, contudo, a inexistência de um documento base que regule a atividade profissional dos marítimos (em preparação segundo informação do IMAP), o



que impede qualquer trabalho de análise sobre categorias, carreiras e modos de progressão nessas carreiras, bem como os tipos e conteúdos de ações de formação necessárias para cada área.

Enquanto a regulamentação não existir, terão que prevalecer as convenções internacionais a que STP aderiu, designadamente a STCW e o GMDSS.

O Catálogo Nacional de Qualificações, descreve um conjunto de ações de formação, Cursos ou Unidades de Formação de Curta Duração, que não contempla ações relacionadas com a economia azul.

#### **4.4. Das entrevistas**

Do tratamento das respostas às entrevistas realizadas constatou-se que não existe nenhum centro de formação que disponibilize formação relacionada com as atividades marítimas e que a formação profissional, mesmo que pontual, é inexistente, pelo que se verifica existir um número muito significativo de necessidades de formação.

Conclui-se também que a existência de um centro de formação ligado ao mar poderia ser um fator preponderante para colmatar as necessidades de formação neste setor.

Eventualmente as instalações do Centro Politécnico Brasil – São Tomé, em Santo António poderão ter o mínimo de capacidades necessárias para receber um núcleo inicial deste centro.

#### **4.5. Dos questionários**

Do tratamento das respostas aos questionários resultou a identificação de necessidades de formação em todos os setores da atividade marítima.

Questionados sobre as áreas mais necessárias, todos os 4 armadores da pesca que responderam indicaram;

- a. Cursos de formação inicial e de carreira;
- b. Segurança básica;



- c. GMDSS.

#### **4.6. Informação complementar**

Da análise das entrevistas foram obtidos elementos de informação complementares à identificação das necessidades de formação que se consideram relevantes, a saber:

- a. Inexistência de ofertas/oportunidades de formação específica, no país;
- b. Dificuldade em recrutar formadores;
- c. Dificuldade em recrutar técnicos para as instituições;
- d. A existência de alguns protocolos relacionados com a formação, que não têm sido concretizados por falta de financiamento/recursos;
- e. Inexistência de instalações preparadas para a formação específica;
- f. Estado de obsolescência da frota de STP.



## 5. Conclusões e Recomendações

A principal conclusão do presente estudo é que a prossecução dos objetivos estratégicos, no que respeita à capacitação dos recursos humanos envolvidos, ou a envolver, em atividades ligadas à Economia Azul está condicionada pela inexistência da regulamentação das carreiras ligadas às atividades do setor e de estruturas de formação específica.

Assim, conclui-se que STP carece de:

- a. Regulamentação das carreiras dos trabalhadores das atividades da Economia Azul;
- b. Um centro de formação dedicado ao mar;
- c. Ações de formação específicas e de procura reduzida (sugerindo-se, numa 1ª fase, a articulação com entidades externas visando a sua obtenção, preferencialmente na modalidade “chave na mão”, através parcerias/cooperação ou aquisição).

Finalmente, verifica-se a existência de sobreposição de competências, entre o IMAP e a Autoridade Marítima (Capitania dos Portos), relativas à inscrição marítima e ao registo de embarcações, facto que induz ineficiências nestes processos.

Face ao exposto, recomenda-se que seja(m):

- a. Criada a regulamentação das carreiras dos trabalhadores das atividades da Economia Azul;
- b. Criado um centro de formação, aproveitando eventualmente estruturas já existentes, e;
  - (1) Desenhado um plano de formação que dê prioridade à valorização dos ativos do setor;
  - (2) Dado início a um plano intensivo de formação em matérias relativas à segurança;
  - (3) Desenvolvida a capacidade de desenho de cursos e da sua direção/coordenação pedagógica;
  - (4) Criada uma Bolsa de Formadores credíveis;



- c. Revisitados os projetos, protocolos e acordos aplicáveis, já existentes neste âmbito, no sentido de os operacionalizar;
- d. Clarificadas as competências do IMAP e da Autoridade Marítima (Capitania dos Portos) relativas à inscrição marítima e ao registo de embarcações, visando evitar a sobreposição de competências entre estas entidades.



## ANEXO A

### Sínteses das respostas às Entrevistas realizadas

#### 1. Entrevista ao Presidente do Instituto Marítimo Portuário de São Tomé e Príncipe (IMAP)

Via *Google Meet*, em 23 de fevereiro de 2023, 15h 30m

O Presidente do IMAP manifestou total disponibilidade para colaborar no projeto CBM-VET e falou no défice que a própria instituição sente, especialmente no que se refere à formação de inspetores, necessários para o cumprimento da missão do IMAP e às condições de trabalho na respetiva sede.

Referiu que algumas competências do IMAP são partilhadas com a Capitania.

Referiu ainda a necessidade de formação em Língua inglesa, técnica, para os inspetores, considerando-a uma prioridade.

Abordou ainda outras dificuldades de carácter mais geral, como por exemplo a necessidade de instalações mais condignas para poder cumprir a missão do IMAP.

#### **Questionado sobre a forma como funciona a inscrição marítima, categorias de marítimos e respetiva carreira, referiu:**

- (1) Os marítimos são detentores de uma Cédula Marítima;
- (2) Estão definidos os requisitos para obtenção da Cédula, mas, como não existe formação em STP, os requisitos considerados são, dum modo geral, apenas os relacionados com a experiência e trabalho no mar;
- (3) A descrição de categorias e forma de progressão na carreira estão definidas num diploma legal, que será enviado ao WP2 pelo IMAP.

#### **Relativamente à situação da formação de marítimos:**

- (1) Não existe nenhum centro de formação marítima em São Tomé, havendo todo o interesse na criação de uma estrutura de formação;



- (2) Há condições físicas para criar um centro de formação nas instalações do “Centro Policlínico Brasil – São Tomé”, em Santo António, que tem condições para funcionar como escola;
- (3) A Universidade de STP está muito interessada na formação relacionada com o mar;
- (4) Dada a inexistência de um centro de formação, as necessidades manifestam-se em todas as áreas, incluindo os designados cursos STCW, especialmente a formação em segurança básica e o GMDSS;
- (5) Um dos maiores problemas relacionados com a formação é a falta de docentes;
- (6) Há um protocolo sobre formação de marítimos, assinado com a Universidade de STP, mas ainda não passou à prática. Há falta de recursos;
- (7) Também não há formação para os operadores das atividades marítimo-turísticas, mas estão definidas condições mínimas que devem respeitar;
- (8) Não há formação de mergulho profissional. As necessidades nesta área são supridas pela Marinha;
- (9) Algumas das necessidades em termos de formação de marítimos, têm vindo a ser colmatadas com a colaboração da Marinha do Brasil, país com o qual existem excelentes relações;
- (10) O Catálogo Nacional de Qualificações de STP não inclui profissões ligadas ao mar;
- (11) O IMAP irá enviar ao WP2, um documento com um levantamento da situação relativa às necessidades de formação.

#### **Quanto ao transporte marítimo de mercadorias:**

- (1) Os navios que operam em São Tomé são muito antigos, não obedecendo a grande parte das regras SOLAS;
- (2) Grande parte dos tripulantes destes navios são de STP, mas muitos são dos países costeiros mais próximos;
- (3) Há 4 ou 5 armadores locais;



(4) O IMAP irá enviar ao WP2, dados sobre este serviço (estatísticas de navios e tripulações).

## 2. **Entrevista ao Diretor Geral das Pescas de São Tomé e Príncipe, Dr. Ilair Conceição**

Via *Google Meet*, em 01 de março de 2023, 09h

O Sr. Diretor Geral das Pescas de STP demonstrou total disponibilidade para responder às questões que se pretendesse abordar, manifestando grande interesse no projeto, que lhe foi explicado sinteticamente.

Disponibilizou-se para enviar informação estatística, documentação e outras informações que possam ser úteis para a caracterização da situação.

Começou por explicar que a Direção que chefia está dividida em três departamentos:

- Departamento de inspeção das pescas
- Departamento de gestão e investigação dos recursos
- Departamento do desenvolvimento das pescas

### **Questionado sobre a importância do setor para STP, destacou:**

(1) Tendo STP uma população de cerca de 200 000 pessoas, há cerca de 10 000 pescadores e palaiês (vendedoras de peixe), havendo cerca de 50 000 pessoas que vivem, direta ou indiretamente, da pesca.

(2) A pesca tem um peso no PIB nacional, que ronda os 7% e fornece cerca de 85% da proteína animal consumida no país. Em média, cada habitante de STP consome cerca de 40 kg de peixe por ano.

### **Quanto ao tipo de embarcações:**

(1) Há dois tipos de pesca: a artesanal e a semi-industrial.

(2) A pesca artesanal é realizada em pequenas embarcações de madeira, a sua maioria propulsionada a remos ou à vela e tripulada por um ou dois pescadores. Estas





embarcações não são dotadas de meios de comunicações ou outros meios eletrónicos.

- (3) Existem 8 embarcações de pesca semi-industrial, que são embarcações de comprimento a rondar os 12 metros, que realizam viagens até aos pescadores da costa continental africana (p. ex. Gabão e Guiné Equatorial), a cerca de 90 milhas de distância, com duração de 8 a 10 dias.
- (4) Estes navios são muito velhos (década de 70 do século passado) e estão muito mal equipadas, nomeadamente em meios eletrónicos de ajuda à navegação e de comunicações, especificamente de meios GMDSS.
- (5) Manifestou a necessidade de transformar a pesca artesanal no sentido da modernização, mas revelou ainda não existirem projetos com essa finalidade.

#### **Quanto à inscrição marítima e carreiras de pescador:**

- (1) Afirmou que os requisitos para as embarcações e pescadores são os seguintes:
  - a. Pesca artesanal:
    - Pescadores com cédula marítima
    - Embarcações não precisam de licença
  - b. Pesca semi-industrial
    - Pescadores com cédula marítima, mas não lhe sendo exigido qualquer outro tipo de certificações
    - O armador é que define as funções a bordo
    - Embarcações não precisam de licença.
- (2) Revelou estar em preparação um regulamento sobre as carreiras de pescador, que, entre outros, define os requisitos de formação.
- (3) Atualmente, as cédulas são obtidas com base na prática demonstrada.

#### **Sobre a formação de marítimos:**



- (1) Considerou existir a necessidade de apostar na formação em todas as áreas, como a pilotagem, mecânica, construção naval ou artes de pesca, entre outras.
- (2) Não existe nenhum centro de formação para marítimos em STP.
- (3) Referiu haver uma infraestrutura que poderia receber, eventualmente, um futuro centro de formação, que é o CATAP, em Monte da Fé. Tem salas e dormitórios entre outras condições.
- (4) Relativamente a formadores, há escassez, sendo talvez possível recrutar localmente, formadores para as áreas das artes de pesca e da mecânica.
- (5) Considerou ainda que, existindo condições, os pescadores irão querer frequentar as ações de formação que forem disponibilizadas.

#### **Sobre a aquacultura:**

- (1) Considera que para garantir a sustentabilidade é necessária a aposta na aquacultura, existindo alguns projetos que não avançam por falta de financiamento.
- (2) O mesmo acontece com a formação, que não existe, também por não haver financiamento. Contudo, também não existe ainda nenhuma instalação a funcionar.
- (3) Informou haver protocolos com universidades, designadamente a Universidade do Algarve, na área da aquacultura.



### 3. Entrevista à Inspetora Jelcimira Afonso e ao Inspetor Daniel Chaves, da Capitania dos Portos de São Tomé e Príncipe

Via *Google Meet*, em 13 de março de 2023, 08h 30m

- a. A Capitania dos Portos de São Tomé e Príncipe faz parte, conjuntamente com a Guarda Costeira, do sistema de Autoridade marítima Nacional, instituído pelo Decreto-Lei 4/2018, sendo sua responsabilidade exercer competências no âmbito da autoridade marítima, do salvamento e socorro marítimos, da segurança da navegação, registo patrimonial de embarcações e outras, algumas definidas ou a definir em legislação especial.
- b. As Repartições Marítimas têm uma relação muito próxima com os pescadores, tendo ações transversais, envolvendo a segurança marítima e da navegação. Efetuam também a fiscalização dos vários aspetos da atividade.
- c. A Capitania emite autorizações pontuais para viagens, baseadas nas informações de outras entidades como o IMAP, autoridade de saúde, assim como alfandega e, depois de vistoriar as embarcações.
- d. Em algumas áreas, a Capitania partilha competências com o Instituto Marítimo Portuário (IMAP), sendo, de uma forma geral, responsável pelo registo de embarcações de comprimento inferior a 24 metros.
- e. O número de pescadores registados na Capitania é de 4.155 na pesca artesanal, de acordo com os dados obtidos em 2019 e de cerca de 113 na semi-industrial.
- f. Existem um total de 6 navios de cabotagem, com cerca de 44 marítimos inscritos.
- g. As cédulas marítimas, emitidas pela Capitania ou pelo IMAP (área de sobreposição de competências), têm em consideração a experiência do marítimo e não a sua formação. Para definição da categoria, na ausência de certificados de competência, normalmente os Capitães atestam a experiência do candidato à cédula ou emissão de certificado.
- h. Em STP não há nenhum centro de formação para as atividades marítimas, mas considera-se que tal infraestrutura é necessária e, a existir, terá muitos



candidatos à frequência de ações de formação. Existia um projeto para desenvolver um centro de formação, mas nunca foi implementado.

- i. Considera-se que a formação é necessária em todas as áreas.
- j. Quanto aos portos, em São Tomé (Ana Chaves, Fernão Dias, Neves, Ponte Cais), na Ilha do Príncipe (Santo António).
- k. Para a Capitania, os principais problemas que surgem na sua atividade são problemas com a documentação de navios e marítimos, mau estado das embarcações, potenciado pela falta de estaleiros e os baixos níveis de segurança. Nos portos, a situação relativamente a “safety” é razoável e o porto de Ana Chaves cumpre os requisitos do Código ISPS.
- l. Relativamente a comunicações, foi confirmada a falta de habilitações dos marítimos.
- m. A Guarda Costeira tem diverso pessoal dotado de competências em comunicações e outras áreas.



## ANEXO B

### Síntese das respostas aos questionários aplicados e respondidos

Entidade	Número de marítimos	Categorias	Habilitações	Nacional.	Adequação formação			Justificação resposta	Maiores necessidades	Ações de formação necessárias
					Convés	Máq.	Pesca			
Armador pesca artesanal	8 em cada embarcação	Mestre	De base	STP	Não	Não	Não	Só formação prática	Mestres	Cursos de Carreira
		Contramestre							Mecânicos	Segurança básica
		Marinheiro								GMDSS
		Mecânico								Safety em geral
										Security
Armador de pesca	8 em cada embarcação	Mestre	Básica	STP	Não	Não	Não	Só formação prática	Mestres	Cursos de carreira
		Contramestre							Mecânicos	Segurança básica
		Marinheiros								Safety em geral
										Security
Armador de pesca	15 em cada embarcação	Mestre	Básica	STP	Não	Não	Não	Só formação prática	Mestres	Cursos de carreira
		Mecânico							Mecânicos	Segurança básica
		Marinheiros								
Armador	15	Mestre costeiro	Experiência	STP	Não	Não	Não	Só formação prática	Todas as categorias	Cursos de carreira
		Maquinista naval								Segurança básica
		Cozinheiro								GMDSS
		Contramestre								Gestão portuária
		Congelador								Reparação naval
		Marinheiro								



## ANEXO C

### Lista dos Centros de Formação Profissional existentes em STP e dos respetivos Cursos

#### 1. C.J - CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL E SUPERIOR

Cursos disponíveis:

- a. Procedimentos Administrativos e Financeiros do Sector Público
- b. Avaliação, Monitorização e Seguimento de Projectos Investimentos
- c. Comunicação e Marketing
- d. Associativismo e Gestão de Infra-estruturas Juvenil
- e. Atendimento ao Público;
- f. Protocolos de Segurança nas Instalações e Prevenção à Covid-19
- g. Inglês Geral
- h. Empreendedorismo e Inovação
- i. Monitorização de projectos
- j. Recolha e análises de Dados;
- k. Elaboração de Relatório;
- l. Deontologia e ética profissional;
- m. Liderança e motivação;
- n. Gestão financeira e orçamental;
- o. Noções de contabilidade;



- p. Auditoria e fiscalidade;
- q. Gestão de Recursos Humanos;
- r. Gestão de Stock
- s. Preenchimento de IRC Modelo 2
- t. Informática
- u. Relações Públicas e Protocolo
- v. Técnica de venda Marketing e administração
- w. Administração Públicas e Gestão financeira

## **2. STP SERCON - Escola de Formação**

Cursos disponíveis:

- a. Curso de Gestão de Empresa
- b. Contabilidade Geral informatizada
- c. Técnico Bancário
- d. Secretariado de Empresa
- e. Curso Prático de informática
- f. Hardware-Reparação e Manutenção dos Computadores

## **3. Centros de Formação Profissional de São Tomé e Príncipe**

### **a. Budo- Budo**

Cursos disponíveis:



- (1) Agente de Educação infantil
- (2) Electromecânica de electrodoméstico
- (3) Aprendizagem Profissional
- (4) Comunicação, atendimento e Gestão de arquivos
- (5) Formação Pedagógica de formadores
- (6) Manutenção e reparação de Aparelhos de Frio
- (7) Informática na óptica do utilizador
- (8) Aplicações gerais de informática
- (9) Gestão de pequenos negócios/Empreendedorismo

**b. Centro de Formação Profissional Brasil São Tomé e Príncipe**

Cursos disponíveis:

- (1) Construção Civil
- (2) Electromecânica
- (3) Manutenção Industrial
- (4) Estrutura Metálica
- (5) Mecânica auto
- (6) Humanidade e Direito
- (7) Administração Pública
- (8) Informática
- (9) Padaria e Pastelaria





- (10) Canalização
- (11) Electricidade instaladora Predial

**c. Centro Profissional AJOLF/STP**

Cursos disponíveis:

- (1) Acção educativa
- (2) Educação física
- (3) Secretariado e atendimento
- (4) Estatística Sanitário
- (5) Administração Publica
- (6) Turismo e Hotelaria
- (7) Culinária Pastelaria e Restauração
- (8) Electricidade Industrial
- (9) Electromecânica
- (10) Instalação e canalização de frio
- (11) Técnico Farmacêutico
- (12) Gestão de empresa
- (13) Contabilidade e finanças
- (14) Empreendedorismo
- (15) Protocolo e Atendimento
- (16) Segurança e Serviço



Co-funded by  
the European Union

- (17) Informática
- (18) Guia Turístico e protecção florestal
- (19) Técnico em Direito
- (20) Agricultura, pesca e pecuária
- (21) Técnico de Agronomia
- (22) Inglês
- (23) Francês.