

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E O MAR: DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Data de aceite: 03/07/2023

Salustino David S. Andrade

Doutor em Ciência Jurídica (dupla titulação) pela Universidade do Vale do Itajaí (Brasil) e Universidade de Perugia (Itália). Mestre em Assessoria Jurídica pela Universidade Politécnica de Madrid (UPM - Espanha). Pós-graduado em Direito (UPM) e em Administração Pública (INA-Portugal). Pós-graduando em Direito Internacional e Direito do Mar pela Universidade Caxias do Sul (Brasil). Graduado em Administração pelo Instituto Superior Politécnico de São Tomé e Príncipe. Jurisconsulto. Gestor. Professor de Direito na Universidade de São Tomé e Príncipe. Madre-de-Deus, Água Grande. São Tomé e Príncipe.

Comunicação proferida no 8.º Congresso Internacional do Direito na Lusofonia

RESUMO: Pretende-se com o presente artigo refletir acerca das questões que envolvem o Mar para um Pequeno Estado Insular em Desenvolvimento, como é São Tomé e Príncipe. O Mar que foi determinante

na elevação e declínio de vários Estados, continua sendo um importante meio de comunicação, e é a principal via das redes de transporte mundial de mercadorias e bens, e ainda um grande gerador de riqueza. O Estado são-tomense beneficia de uma localização geoestratégica no Mar que constitui um desafio a sua soberania ao mesmo tempo que apresenta uma grande oportunidade rumo ao seu desenvolvimento. A Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar faz parte do leque dos assuntos jurídicos analisados neste artigo. A pirataria e a segurança marítima também serão analisadas. STP deve dar uma maior atenção aos assuntos do Mar, uma vez que o Mar constitui um catalisador para desenvolvimento socioeconómico, pelo que se apresenta as possibilidades de aplicação de estratégias e adoção de políticas legislativas que promovam a boa governação do Mar.

A técnica de pesquisa utilizada baseou-se na revisão bibliográfica, servindo-se de material interdisciplinar e análise documental, com fontes retiradas de *sites* das organizações internacionais e governos.

PALAVRAS-CHAVE: Direito, Mar, Estado, Desafio e Oportunidade

1 | INTRODUÇÃO

Desde que se constituiu a Organização das Nações Unidas que esta organização de cariz internacional, foi envidando esforços junto aos seus membros para o estabelecimento de um marco internacional que pudesse regulamentar os diferentes espaços marítimos.

Entre a década 50 e 70 do século XX foram celebradas diversas convenções, até que no ano de 1982 assinou-se a “Constituição dos Oceanos”, a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar. Trata-se de um instrumento jurídico internacional que procura abordar num só documento a o regime jurídico da delimitação dos espaços marítimos, as competências dos Estados costeiros, a definição da pirataria marítima.

Busca-se neste artigo tratar dos espaços marítimos que estão sob jurisdição do Estado costeiro e inclusive nos espaços internacionais como o Alto Mar e a Área.

A pirataria e a segurança marítima constituem atualmente uma enorme preocupação para os Estados do Golfo da Guiné, pelo que se destaca nesta reflexão o que se passa e o que se deve fazer.

As ilhas do meio do mundo como são conhecidas e chamadas por vários pesquisadores, São Tomé e Príncipe, localiza-se no Golfo da Guiné (GG), no oceano Atlântico, distando do continente africano cerca de 300 km e é tocada ao sul da ilha de São Tomé pela linha do Equador e ao oeste da ilha do Príncipe pelo eixo meridiano.

As duas ilhas distam-se entre si cerca de 150 km o que permite que tenham uma ZEE medindo de área 125.891 km², ou seja, o território marítimo é 160 vezes maior que o território terrestre.

Desde a chegada dos portugueses as ilhas na segunda metade do séc. XV que o arquipélago passou a desempenhar um importante papel no comércio mundial, mormente como entreposto de homens e mulheres feito escravos.

Situado no meio do Atlântico, a ilha de São Tomé foi escolhida como base de vida considerando a sua proximidade com América, Brasil (Bahia) e distância com África. O mar sempre esteve presente na vida da população da ilha, pois sendo um território insular, o único meio de chegar e sair do arquipélago, pelo menos, até meados do séc. XX foi o mar.

2 | ASSUNTOS DO MAR NA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS DO DIREITO DO MAR: A DELIMITAÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS, A PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA

2.1 A Delimitação dos Espaços Marítimos

A Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar de 1982 deu um maior relevo e visibilidade aos assuntos do mar, tendo dado considerável importância mundial ao papel dos oceanos enquanto catalisadores da economia global, constituindo vias vitais de comunicação entre mercados, países, regiões e continentes.

Considerado um dos mais importantes instrumentos jurídicos internacionais depois da Carta das Nações Unidas, a CNDUM estipula o regime e natureza jurídica dos diferentes espaços marítimos dos Estados costeiros, define o Estado arquipelágico, aborda as regras internacionais para proteção e preservação do meio marinho, frisa sobre a investigação científica e marinha, e trata sobre a pirataria e segurança.

Quanto ao espaço marítimo, a CNDUM preconiza e delimita as seguintes áreas: Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental, Alto Mar, Área e Águas arquipelágicas.

O artigo 2.º e 3.º da CNUDM estabelece que o Mar Territorial é a extensão do território de um Estado costeiro, e no caso de Estado arquipelágico, das águas arquipelágicas, que exerce a soberania e o controle pleno. Este espaço marítimo é medido a partir das linhas de base e não pode ultrapassar 12 milhas náuticas. A soberania exercida pelo Estado costeiro no Mar Territorial abrange o espaço aéreo sobrejacente e também a seu solo e subsolo, tendo ele direitos exclusivos sobre seus recursos vivos e não vivos¹.

“A linha que determina o fim das águas territoriais de um Estado demarca o início da Zona Contígua”², pelo que, de acordo com a CNUDM a Zona Contígua é um espaço marítimo que o Estado costeiro pode estabelecer como medida de proteção e segurança ao seu espaço terrestre, que pode se estender por 12 milhas náuticas após o Mar Territorial. O Estado costeiro, bem como o Estado arquipelágico possui soberania limitada neste espaço marítimo, podendo, contudo, fiscalizar e reprimir infrações às normas aduaneiras, fiscais, sanitárias, de imigração e quaisquer outras vigentes em seu território³.

De acordo com o artigo 55.º a 57.º da CNUDM, a ZEE é um espaço marítimo que situa no limite exterior do Mar Territorial, sendo adjacente a este, medindo 200 milhas náuticas, contadas da linha de base, a partir da qual se mede a largura do Mar Territorial.⁴ Na ZEE, o Estado costeiro possui soberania de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar e o seu subsolo. O Estado costeiro pode, na ZEE, realizar atividades de exploração e aproveitamento económico, além de possuir jurisdição para estabelecer ilhas artificiais e estruturas voltadas à investigação marinha.⁵

Por sua vez, a Plataforma Continental mede 200 milhas náuticas a contar a partir da linha de base usada para medida do Mar Territorial (artigo 76.º), que poderá ser estendida até as 350 milhas náuticas (art. 76.5). Este espaço marítimo compreende o leito e o subsolo

1 Artigo 2.º e 3.º CNUDM. RIBEIRO, M. C. **O Direito do Mar, sua Evolução e Repercussões** in Políticas Públicas do Mar Para um novo Conceito Estratégico Nacional. MATIAS, Nuno V. e outros (Coordenadores). Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010. p. 269.

2 ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso Direito do Mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 192.

3 CNDUM. Art. 33.1 e 2.

RIBEIRO, M. C. **O Direito do Mar, sua Evolução e Repercussões** in Políticas Públicas do Mar Para um novo Conceito Estratégico Nacional. MATIAS, Nuno V. e outros (Coordenadores). Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010. p. 269.

4 CNUDM. Art. 55.º a 57.º

5 ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso Direito do Mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 209. RIBEIRO, M. C. **O Direito do Mar, sua Evolução e Repercussões**. In: Políticas Públicas do Mar Para um novo Conceito Estratégico Nacional. MATIAS, Nuno V. e outros (Coordenadores). Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010. p. 271.

das áreas submarinas do Estado costeiro que se estendem além do seu Mar Territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental.⁶

A CNUDM estabeleceu também dois espaços marítimos fora da jurisdição de qualquer Estado, que é a zona internacional do leito do mar: o Alto Mar e a Área.

O Alto Mar inicia onde termina a ZEE, ou seja, o limite interior do Alto Mar coincide com o limite exterior da ZEE, estando aberto a todos os Estados, costeiros ou sem litoral.⁷

A Área é uma zona situada além das jurisdições nacionais que compreende o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo.⁸ A CNUDM estabelece que a Área e seus recursos são patrimônio comum da humanidade.

As Águas arquipelágicas são espaços marítimos que circundam o perímetro dos territórios arquipélagos até as suas linhas de base. Os Estados arquipélagos detêm soberania sobre as águas anteriores às linhas de base que circundam as ilhas do arquipélago.⁹

Diante destas limitações, o Estado são-tomense beneficia de uma localização geográfica que permite uma ligação marítima direta com qualquer Estado do Golfo da Guiné. A sua localização no meio do mar constitui um desafio a sua soberania ao mesmo tempo que apresenta uma grande oportunidade para o seu desenvolvimento.

São Tomé e Príncipe, que tornou num Estado independente a 12 de 1975, participou na negociação da CNUDM e ratificou-a em 3 de novembro de 1987, tendo esta entrado no ordenamento jurídico são-tomense a 11 de novembro de 1994, por força do art. 13.º n.º 3 da Constituição da República. Em conformidade com a CNUDM, STP aprovou a Lei n.º 1/98, de 31 de março, publicada no Diário da República n.º 3, que define a linha de base arquipelágica, os vértices e as coordenadas da localização dos respetivos pontos.

2.2 A Pirataria e a Segurança Marítima no Golfo da Guiné

A prática da pirataria é bastante antiga e remonta a datas antes de Cristo, sobretudo com os povos egípcios e gregos. A questão da pirataria marítima se intensifica pelo fato de que quase a totalidade do comércio internacional é realizado por mar – mais de 80% - fazendo com que as embarcações se tornem alvo de investidas piratas e causando enorme prejuízo à economia mundial.

Atualmente os piratas podem tanto pertencer a uma grande organização criminosa munida de armamento bélico sofisticado, quanto serem apenas pescadores com pouco equipamento para realizar os ataques. As embarcações vítimas desses “piratas

6 CNUDM. Art. 76.º. RIBEIRO, Chantal Marta. *O Direito do Mar, sua Evolução e Repercussões in Políticas Públicas do Mar Para um novo Conceito Estratégico Nacional*. MATIAS, Nuno V. e outros (Coordenadores). Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010. p. 269.

7 Convenção sobre o Alto Mar. *In*: Convenção de Genebra sobre o Direito do Mar de 1958. Art. 1

8 CNUDM. Art. 1,1,1.

9 CNUDM. Art. 49.1-3.

contemporâneos” vão desde navios petroleiros até barcos de passeios.

Os espaços marítimos onde ocorre a maior parte dos atos de pirataria é a área considerada pela CNUDM como Alto Mar, mas também há registros de pirataria em Zonas Econômicas Exclusivas e Zona Contígua. Quando esses atos ocorrem – porque têm ocorrido – no Mar Territorial convencionou-se tipificar como roubo.

A CNUDM caracteriza o que são atos de pirataria:

“a) Qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- I. um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- II. um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado;

b) Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;

c) Qualquer ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).¹⁰

Conforme se percebe pela leitura deste artigo da CNUDM, existem três formas de se envolver com esse crime: a pirataria em si, a participação ou o auxílio a ela. Para constituir pirataria é necessário que o ato seja feito por parte de uma embarcação privada e em espaço marítimo internacional, ou seja, fora da jurisdição dos Estados, constituindo, desse modo, um crime de direito internacional; caso a violência ocorra dentro dos limites de jurisdição de um Estado, caracteriza-se como “roubo armado contra navios”¹¹. Quando o crime ocorre dentro da jurisdição do Estado, este é responsável pelo julgamento e punição, podendo inclusive aplicar outras leis internas.

Devido ao crescimento económico de alguns países na América, no Leste e Sudeste Asiático e na África sem a sua tradução no consequente desenvolvimento económico de uma maneira visível na vida da população, devido ainda a instabilidade político-governativa, a corrupção em massa, as elevadas taxas de desemprego, falta de transparência nos lucros obtidos na indústria petrolífera, etc. tem feito com que essas regiões do globo sejam mais afetadas pela prática da pirataria marítima.

Na África, por exemplo, durante muitos anos a pirataria concentrou no Golfo de Aden, por conta da instabilidade institucional e político-governativa na Somália, mas desde 2010 que a pirataria tem crescido de uma maneira bastante assustadora no Golfo da Guiné, deixando as águas internacionais e adentrando nas zonas jurisdicionais dos Estados

¹⁰ CNUDM. Art. 101.º

¹¹ Código de Prática para Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado contra Navios, resolução 1025 da Organização Marítima Internacional

costeiros.

Atualmente o Golfo da Guiné - que é uma vasta área, compreendendo 6.000 quilômetros de litoral da parte ocidental da África que se estende do Senegal no Norte a Angola no Sul, conta com 20 Estados costeiras e arquipelágicos, além de vários Estados sem litoral - é um dos principais centros de pirataria no mundo, sobretudo devido as recentes descobertas petrolíferas nos países desta região.

Dispõe a CNUDM no artigo 100.º que “Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de qualquer Estado.”

O combate à pirataria marítima passa por um dever de cooperação internacional entre os Estados para conseguirem reprimir esta prática criminosa e para que este desiderato seja alcançado levanta-se a questão de segurança marítima.

Ora, a segurança dos e nos espaços marítimos também ocupa um lugar central entre as preocupações da vida quotidiana, assumindo-se como um pré-requisito para o desenvolvimento de qualquer outra atividade no mar. Ou seja, a segurança marítima está associada ao desenvolvimento econômico, por essa razão garantir a segurança da navegação marítima é de extremamente importante.

Entretanto, contrariamente a pirataria marítima, o conceito de segurança marítima não se encontra claramente definido nas convenções internacionais na medida em que abarca diferentes conceitos no direito do mar e do direito marítimo. Desse modo, pode-se conceitualizar a segurança marítima em “*maritime safety*” e “*maritime security*”.

O “*maritime safety*” refere-se à prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, que possam ocorrer como resultado da não conformidade com as normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navios.

Por sua vez, o “*maritime security*” trata de assuntos relacionados a disputa de fronteiras marítimas, terrorismo marítimo, pirataria e assaltos à mão armada, tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, proliferação de armas, pesca ilegal, crimes ambientais e nos acidentes marítimos. É deste último que se aborda nesta pesquisa.

Está-se a referir a segurança nos diferentes espaços marítimos sob jurisdição de um Estado e ou nas águas internacionais. A segurança marítima (*maritime security*) sempre foi uma problemática para os Estados costeiros africanos. Questiona-se: até onde os Estados costeiros podem agir de acordo com as convenções internacionais e leis internas? Se para proteção dos espaços marítimos sob soberania dos Estados costeiros no Golfo da Guiné tem sido bastante difícil, imagina como seria complexo e custoso fazer a proteção dos mares e oceanos, além das águas territoriais de cada Estado?

Os Estados costeiros no Golfo da Guiné compreenderam que precisam depender da cooperação estatal e da jurisdição internacional para protegerem os seus espaços marítimos. A segurança marítima começa em terra, mais precisamente na estabilidade dos países e na operacionalização de políticas de proteção recíproca, na infraestruturização

dos países, criando e alocando meios e qualidade de vida para a população, ou seja, a segurança marítima implicará forçosamente uma visão holística da segurança no Golfo da Guiné, de forma alguma cingida a uma perspectiva de segurança exclusivamente militar, a que se tende a reduzir as abordagens da insegurança e da prevenção e gestão dos conflitos na zona.¹²

Visando cumprir com este desiderato “tem sido notável o esforço empreendido pela grande maioria dos Estados do Golfo da Guiné ao nível de reformas legislativas e ações de cooperação e coordenação das autoridades marítimas no combate e repressão da pirataria marítima e assalto à mão armada no mar”¹³. Vários tratados foram celebrados entre os países do Golfo da Guiné e entre esses países e Estados terceiros.

3 I O ESTADO SÃO-TOMENSE E O MAR

Na história dos grandes impérios, constata-se que o mar desempenhou um papel crucial na formação e declínio dos mesmos. Nos nossos dias, o acesso ao mar, ainda constitui motivos de conflitos entre Estados, pois além de ser uma importante via de navegação e comunicação para transporte de pessoas e mercadorias, o mar funciona como o gerador de riqueza nas mais diversas vertentes económicas.

Para evitar os conflitos embaçado no mar e regular os espaços marítimos, os Estados celebraram um conjunto de resoluções, tratados e acordos que originou num marco legal internacional, a Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar de 1982. A Convenção de Montego Bay – como também é conhecida - deu mais visibilidade aos assuntos do mar, uma vez que apresenta de forma sucinta os regimes jurídicos dos diferentes espaços marítimos, bem como, especifica as delimitações e poder jurisdicionais dos Estados nos mares e oceanos. Trata-se de um instrumento jurídico internacional, na minha ótica, mais importante depois da Carta das Nações Unidas.

Se a CNUDM delimitou o mar depois de muita discussão entre os Estados, já os Estados interiores e costeiros na África têm as suas fronteiras terrestres traçadas por ex-potências colonizadoras desde finais do séc. XIX, na Conferência de Berlim, enquanto os Estados Insulares como é São Tomé e Príncipe as suas fronteiras são delimitadas pelo mar.

Deste modo, as ilhas por possuírem quase sempre apenas fronteiras marítimas reúnem desde logo um imperativo para se constituírem em Estados pois têm um território autónomo.

Quando se olha para a África existe muita nação que ultrapassa a fronteira dos Estados, não é o que acontece com as ilhas e particularmente com São Tomé e Príncipe. O mar determina os limites territoriais terrestre do Estado são-tomense e condiciona a forma

12 NASCIMENTO, Augusto. **São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné**. Investigador do Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa. Colaborador do CEA-ISCTE/IUL e CEAUP

13 RIBEIRO, M. C. **Está o Direito Penal Português Preparado para o Regresso da Pirataria Marítima?** In Homenagem aos 70 anos do Professor Catedrático Rui Manuel Moura Ramos. Gustavo Ferraz de Campos Monaco Maria Rosa Loula (Coordenadores). Editora Quartier Latin do Brasil São Paulo. p. 405

de viver dos seus habitantes.

O povo, sendo um outro elemento essencial na formação do Estado, no caso de São Tomé e Príncipe, possui características próprias, tendo uma matriz europeia e africana constituindo assim o homem e a mulher são-tomense.

Embasado nestes dois elementos, os são-tomenses organizaram-se e estabeleceram um poder político que veio a declarar a independência das ilhas em 1975.

Desde então, o poder político são-tomense tem vindo a adotar medidas legislativas visando o crescimento económico do arquipélago, mas tem enfrentado diversos desafios e deixado passar diversas oportunidades que o mar oferece. O mar que disponibiliza *n* alternativas ao crescimento económico, ao mesmo tempo limita, condiciona e inviabiliza o desenvolvimento sustentável do país.

Neste âmbito, uma das importantes decisões que o poder político fez, foi deixar claro no ordenamento jurídico constitucional são-tomense os limites territoriais terrestres e marítimos.

O artigo 4.º da Constituição sob epígrafe “Território Nacional” estabelece que «1. O território da República Democrática de São Tomé e Príncipe é composto pelas ilhas de São Tomé e Príncipe, pelos ilhéus das Rolas, das Cabras, Bombom, Boné Jockey, Pedras Tinhosas e demais ilhéus adjacentes, pelo mar territorial compreendido num raio de doze milhas a partir da linha de base determinada pela lei, pelas águas arquipelágicas situadas no interior da linha de base e o espaço aéreo que se estende sobre o conjunto territorial atrás definido.»

Desde logo compreende-se que se trata de Estado Insular quando refere “composto por ilhas” e o Dicionário da Porto Editora, na sua 7.º edição, ensina que “ilha é porção de terra emersa rodeada de água, nos oceanos, mares e lagos”.

O número 2 do artigo 4.º da Constituição reza a dado momento que “O Estado São-tomense exerce a sua soberania sobre todo o território nacional, o subsolo do espaço terrestre, o fundo e o subsolo do território aquático formado pelo mar territorial e as águas arquipelágicas, bem como sobre os recursos naturais vivos e não vivos que se encontrem em todos os espaços supramencionados e os existentes nas águas suprajacentes imediatas às costas, fora do mar territorial, na extensão que fixa a lei, em conformidade com o direito internacional.

Estes dispositivos constitucionais determinam que o Estado de Direito Democrático que se chama São Tomé e Príncipe é um estado arquipelágico, e que detém domínio sobre os recursos disponíveis no seu território marítimo.

O território marítimo são-tomense está regulamentado pela Lei n.º 1/98 (Delimita o Espaço Marinho são-tomense), embasado na Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, Convenção ratificada pelo Estado São-tomense a 3 de novembro de 1987, e entrada em vigor no ordenamento jurídico a 11 de novembro de 1994, conforme reza artigo 13.3 da Constituição.

Sendo um Estado arquipelágico, situado no centro do mundo, São Tomé e Príncipe tem a maior parte do seu território composto por mar. A sua característica insular e o seu posicionamento geoestratégico fazem com que no oceano esteja uma das maiores riquezas do país, constituindo também um dos mais importantes desafios.

Este Pequeno Estado Insular em Desenvolvimento (PEID) vê-se obrigado a conviver em uma relação de grande proximidade com os Estados vizinhos: Guiné Equatorial, Gabão e Nigéria. Devido essa proximidade e para evitar potenciais conflitos, numa zona onde os Estados Interiores vivem em constante ebulição, as autoridades são-tomenses negociarem acordos de delimitação de fronteiras marítimas com seus vizinhos, já que existe sobreposição de zonas marítimas.

Com a Guiné Equatorial e o Gabão, o Estado são-tomense celebrou acordos de delimitação de fronteiras marítimas, com Nigéria assinou um tratado de exploração conjunta que abarca hidrocarbonetos e recursos vivos nos mares.

3.1 Os Desafios do Estado São-tomense no Mar

Quando se olha para a localização geoestratégia de STP constitui em si mesmo em desafio. Desafios de segurança que podem afetar o tráfico e o tráfego marítimo, limitando a segurança marítima e a liberdade dos mares como é caso de pirataria que tem tido um crescimento exponencial no Golfo da Guiné.

No Golfo da Guiné tem ocorrido várias atividades ilícitas que comprometem a segurança e navegação, podendo constituir desafio a manutenção de Estado de Direito Democrático.

Basta recordar que no ano 2009, registou-se uma tentativa de golpe de Estado na Guiné Equatorial¹⁴, mas concretamente na parte insular, em que os suspeitos chegaram a Malabo proveniente do mar.

Segundo a Professora Marta Chantal da Universidade de Porto, quando se analisa as informações dos anos 2015 a 2019 realizada pelo *International Maritime Bureau* revela que o centro da pirataria marítima em todo o mundo deslocou-se para o Golfo da Guiné, região africana seguida pelo sudeste asiático e a América Latina. Refere ainda que o MICA *Center* aponta 111 incidentes marítimos só no ano 2019 na África Ocidental e Central¹⁵.

Sendo um PEID, STP não dispõe de recursos financeiros, nem de navegação para controlar o seu mar, pelo que tem recorrido a parcerias com outros Estados para proteger o seu mar e quiçá garantir a sua soberania.

O combate a pesca ilegal, ao tráfico de drogas e descarga de lixo tóxico, o

14 RIBEIRO, M. C. **Está o Direito Penal Português Preparado para o Regresso da Pirataria Marítima?** In Homenagem aos 70 anos do Professor Catedrático Rui Manuel Moura Ramos. Gustavo Ferraz de Campos Monaco Maria Rosa Loula (Coordenadores). Editora Quartier Latin do Brasil São Paulo. p. 389

15 RIBEIRO, M. C. **Está o Direito Penal Português Preparado para o Regresso da Pirataria Marítima?** In Homenagem aos 70 anos do Professor Catedrático Rui Manuel Moura Ramos. Gustavo Ferraz de Campos Monaco Maria Rosa Loula (Coordenadores). Editora Quartier Latin do Brasil São Paulo. p. 389

alargamento da plataforma continental, a segurança marítima no que toca a transporte de pessoas e mercadorias; segurança marítima no que tange a proteção da ZEE; a construção de um porto acostável são desafios para o Estado são-tomense.

Quando se olha para a Estratégia de Segurança do Mar para Economia Azul verifica-se que STP tem pela frente enormes desafios que se bem analisadas serão com certeza oportunidades para a promoção da economia rumo ao desenvolvimento sustentável.

3.2 As Oportunidades do Estado São-tomense no Mar

Da mesma forma que vários desafios são colocados ao Estado são-tomense, enquanto um Pequeno Estado Insular em Desenvolvimento, as oportunidades oferecidas pelo mar são imensas.

Não obstante imensas oportunidades estarem à disposição do Estado são-tomense é necessário que o país seja ou esteja dotado de meios humanos e financeiros capazes de rentabilizar as oportunidades.

Transformar STP em um centro de prestação de serviço no Golfo da Guiné é uma oportunidade que obriga aplicar conhecimento humano, dispor de meios financeiros para que esta oportunidade seja uma realidade.

A transformação de STP num centro prestação de serviço no Golfo Guiné traz atrelado a necessidade de construção de um porto acostável, melhoria das condições de saúde e saneamento do meio, aposta na educação que passa pela formação, capacitação e especialização científica avançada, melhoria e modernização estradas e quicá abertura de um aeródromo.

Além disso, o país tem a oportunidade de institucionalizar legislação que possa permitir estabelecimento das Áreas Marinhas Protegidas, Controlo e Fiscalização Pesqueira na ZEE, exploração de petróleo bem como de recursos vivos na ZEE.

No emaranhado de oportunidades, não se pode esquecer que o Golfo da Guiné configura-se em uma área estratégica cada vez mais relevante, principalmente pelo incremento do comércio marítimo em suas águas e que do ponto de vista estratégico-militar, São Tomé e Príncipe, para além de Cabo Verde e de Angola, têm atributos geográficos ímpares que lhe permitem tornar-se num “ponto estratégico” em pleno Golfo da Guiné, controlando uma vasta área marítima, onde estão presentes várias plataformas petrolíferas.

Para cada desafio que o mar apresenta a São Tomé e Príncipe, o mar também encarrega de oferecer uma oportunidade de se promover o crescimento económico do arquipélago.

A pirataria ao constituir um desafio que pode ser inclusive uma ameaça ao Estado de Direito Democrático, constitui uma oportunidade para que o Estado são-tomense investir na guarda costeira, dotando-a de meios humanos, equipamentos e materiais, acordar parceiras com países do Golfo da Guiné e Estados terceiros que poderão apoiar o controlo

e a fiscalização da ZEE.

O combate a pesca ilegal é outro desafio, que se transforma em uma oportunidade que como consequência do investimento que se faz na guarda costeira, obrigará o Estado são-tomense a organizar e estabelecer uma frota pesqueira, sendo uma oportunidade ímpar para gerar riqueza ao mesmo tempo que tirará da pobreza milhares de pescadores artesanais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estabelecimento do regime jurídico delimitando o espaço marítimo, bem como as competências do Estado costeiro naquilo que convencionou-se identificar como Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Alto Mar e Área, limita o Estado a praticar ações apenas nos espaços marítimos que estão sob a sua jurisdição, ou seja, onde detém soberania.

A pirataria marítima é uma realidade, enquanto a falta de segurança também continua sendo uma realidade. Sempre que ocorre um ato pirata, reflete a falta de segurança.

São Tomé e Príncipe, enquanto Estado arquipelágico, precisa capitalizar muito mais o mar, promovendo uma política desenvolvimentista para o mar, incentivando o aproveitamento dos recursos vivos e não vivos disponíveis nas águas sob sua jurisdição, bem como jurisdição partilha.

Pergunta-se: a situação geográfica de São Tomé e Príncipe é um privilégio ou um risco para o Estado são-tomense? Poderá o Estado São-tomense vencer os desafios que o mar lhe coloca? Terá o Estado São-tomense recursos humanos para aproveitar as oportunidades que o mar lhe apresenta?

Os desafios e as oportunidades são enormes e estão diante do Estado são-tomense que deve continuar a encará-lo de cabeça e quiçá uma pessoa

REFERÊNCIAS

RIBEIRO, M. C. **Está o Direito Penal Português Preparado para o Regresso da Pirataria Marítima?** *In* Homenagem aos 70 anos do Professor Catedrático Rui Manuel Moura Ramos. Gustavo Ferraz de Campos Monaco Maria Rosa Loula (Coordenadores). Editora Quartier Latin do Brasil São Paulo.

RIBEIRO, M. C. **O Direito do Mar, sua Evolução e Repercussões** *in* Políticas Públicas do Mar Para um novo Conceito Estratégico Nacional. MATIAS, Nuno V. e outros (Coordenadores). Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso Direito do Mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 192.

NASCIMENTO, Augusto. **São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné**. Investigador do Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa. Colaborador do CEA-ISCITE/IUL e CEaup

Convenção sobre o Alto Mar. *In* Convenção de Genebra sobre o Direito do Mar de 1958

Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1983.

Resolução 1025 da Organização Marítima Internacional. **Código de Prática para Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado contra Navios**