

45º DIA DO JULGAMENTO DO ESCÂNDALO DAS "DÍVIDAS OCULTAS"

Fabricante das embarcações da EMATUM não cumpriu com as recomendações feitas por inspectores moçambicanos na França

- A 45ª sessão do julgamento das "dívidas ocultas" começou às 11h00 e por pouco seria adiada. Tudo devido à ausência dos advogados de defesa. Todos atrasaram. Até à altura em que o juiz Efigénio Baptista entrou para a tenda onde decorre o julgamento, nenhum advogado de defesa estava presente. E não havia condições de prosseguir com os trabalhos, uma vez que a Lei impõe que os réus devem ter um defensor em todas as sessões.



- Quando o tribunal estava a questionar os réus se sabiam das razões da ausência dos seus mandatários judiciais, eis que entra para a tenda Isálcio Mahanjane, advogado de Ndambi Guebuza, António Carlos do Rosário, Maria Inês Moiane e Elais Moiane. O tribunal nomeou-o defensor oficioso dos restantes réus e assim iniciou a sessão.
- E já nas primeiras horas da noite, um corte de energia atrasou por largos minutos o início da audição do segundo declarante. E a sessão foi interrompida à meia-noite... Hoje o declarante Felisberto Manuel volta para ser interrogado pelo assistente (Ordem dos Advogados de Moçambique) e pela defesa.

- No período da tarde, a sessão foi interrompida por 10 minutos quando o juiz foi informado que a ré Maria Inês Moiane tinha desmaiado na tenda reservada aos réus. Foi socorrida e levada ao hospital, onde ficou internada. Lembre que no início do julgamento, o advogado da Maria Inês Moiane tentou por várias obter dispensa para a sua constituinte alegando motivos de saúde. Mas o relatório do Hospital Central de Maputo, onde Maria Inês Moiane foi examinada por ordens do tribunal, confirmou que ela estava doente, mas fez notar que não se tratava de uma doença que a impossibilitasse de comparecer às sessões de julgamento.

- Por razões de saúde, há uma semana que a ré Ângela Leão não se faz presente às sessões do julgamento. Consta que ela chegou a ser internada num hospital, estando agora em processo de recuperação na Cadeia Civil de Maputo. Ainda ontem, o tribunal teve que dispensar o réu Zulficar Ali Ahmed por motivos de doença.



Silvestre Inácio Soluda, quadro do Ministério das Pescas, foi trabalhar para a EMATUM por indicação do então Ministro das Pescas, Victor Borges. Durante o período em que esteve ligado à empresa, de Agosto de 2013 até Julho de 2018, exerceu as funções de director de operações (2013 a 2014) e assessor de projectos (2015 a 2018). Primeiro declarante ouvido no 45º dia do julgamento do escândalo das “dívidas ocultas”, Silvestre Soluda contou que foi informado pelo então Ministro das Pescas que o Estado estava a criar uma empresa de pesca de atum, e ele devia integrar a equipa.

“Na altura eu era director da Escola de Pescas. Eu aceitei a missão e cessei as funções de director da Escola de Pescas. O Ministro orientou-me que, para obter informações detalhadas sobre a EMATUM, devia falar a doutora Ivone Lichucha que já estava a trabalhar na empresa. Da conversa que tive com a doutora Ivone, ela disse que se tratava de uma empresa nova e que havia muito trabalho por fazer. Eu estava muito entusiasmado com o desafio, além de que há muitos anos que o Estado estava a tentar criar uma empresa de pesca de atum”.

O declarante disse que quando foi indicado para a empresa, o projecto já tinha sido concebido e já decorria a construção de barcos. “Foi comunicado pelo PCA António Carlos do Rosário que além, da pesca, a EMATUM contemplava a componente de protecção”. Foi ainda informado que além de barcos de pesca, a empresa tinha outros activos que estavam sob gestão da Marinha de Guerra de Moçambique.

Uma das primeiras tarefas de Silvestre Soluda foi de preparar o registo dos barcos e o licenciamento da empresa para a pesca. Foi nessa altura que descobriu que todo o processo de construção das embarcações não tinha sido devidamente autorizado pelas autoridades moçambicanas competentes. O Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), responsável pela certificação de segurança e navegabilidade das embarcações; o Instituto Nacional de Inspecção do Pescado (INIP); e a Administração Nacional das Pescas, responsável pelo licenciamento da pesca e atribuição de cotas, não tinham conhecimento do projecto.

“No INAMAR constatei que o projecto de construção das embarcações não havia sido submetido previamente. O INIP devia ter o layout da área de manuseamento e processamento do pescado nas embarcações. Face a esta situação, solicitamos uma viagem à França, onde estavam a ser fabricadas as embarcações, para regularizar e obter documentos requeridos para efeitos de licenciamento”.

O conselho de administração autorizou a viagem à França, realizada em Dezembro de 2013. A finalidade era a obtenção de docu-



Silvestre Inácio Solud

mentos e saber do estágio de construção das embarcações, dos termos e condições de entrega das mesmas em Moçambique, nomeadamente a descarga e atracação no Porto de Maputo.

“Queríamos saber se as embarcações vinham com artes de pesca (anzóis, linhas e boias de sinalização); sem incluíam ferramentas de mecânica, refrigeração e electricidade; se incluíam meios de segurança à navegação (coletes e barcos salva vidas e elementos de pirotecnia para questões de emergência). Queríamos saber também da questão da formação da tripulação, uma vez que Moçambique não tem tradição de pesca de atum na modalidade de palangre”.

O declarante contou que quando voltaram a Moçambique, produziram um relatório com as recomendações do que devia ser feito. Por exemplo, recomendaram o recrutamento de pessoal marítimo (mestres, marinheiros, maquinistas) e de pessoal de apoio às operações de pesca em terra. Para o efeito, elaboraram os termos de referência do perfil do pessoal a ser recrutado.

“Uma vez que tínhamos os documentos das características técnicas dos barcos, bem como o equipamento instalado (meios de navegação e comunicação, sistema de frio), iniciei o processo de solicitação para o registo e licenciamento. É na sequência disso que uma equipa do INIP foi enviado para o estaleiro francês de Constructions Mechaniques de Normandie (CMN), do grupo Privinvest, onde estavam a ser construídas as embarcações, para fazer a pré-vistoria”.

Segundo explicou, a equipa de inspectores

do INIP constatou uma série de inconformidades e recomendou a competente correcção. “Foi produzida uma acta assinada pelos inspectores do INIP, por mim próprio na qualidade de representante da EMATUM, e por um representante do estaleiro CMN, onde as partes se comprometeram em corrigir as inconformidades antes da expedição das embarcações a Moçambique”.

O pelouro das operações, do qual o declarante fazia parte, solicitou ao conselho de administração da empresa que o INAMAR também fizesse parte da equipa que viajou para França com o objectivo de fazer a pré-vistoria das embarcações. Entretanto, o conselho de administração não aprovou a solicitação. “Então, decidiu-se que o INAMAR iria avaliar as embarcações assim que chegassem a Moçambique. Qualquer empresa que queira importar ou mandar fabricar embarcações, deve submeter ao INAMAR o projecto de construção para obter a autorização”.

Quando o primeiro lote de cinco embarcações chegou a Moçambique, o INAMAR e o INIP procederam com as respectivas inspecções. O INAMAR condicionou o registo das embarcações e a emissão de certidão de segurança e navegabilidade ao cumprimento das recomendações que fez. Por sua vez, o INIP, que já havia feito a pré-vistoria das cinco embarcações na França, voltou a constatar que ainda havia aspectos por corrigir, o que ditou a realização de trabalhos de adequação. Do total das 21 embarcações do tipo palangreiro recebidas, apenas nove foram adequadas e devidamente licenciadas. Doze ficaram por adequar. “O construtor não cor-

rigiu as inconformidades constatadas pelos inspectores do INIP na França, apesar de ter assumido esse compromisso através da assinatura da acta”.

O declarante fez notar que as primeiras cinco embarcações foram entregues sem as artes de pesca. As outras embarcações tinham as artes, mas não eram adequadas para a pesca de atum. Silvestre Soluda explicou que aquando da viagem à França, a equipa do pelouro das operações da EMATUM (da qual fazia parte) constatou que o lote das embarcações incluía três arrastões. A explicação que a equipa recebeu do fornecedor foi de que a encomenda incluía as três embarcações arrastões para a pesca da isca, constituída por pequenos pelágicos, como sardinha e carapau.

“Do conhecimento que tenho, estes pelágicos não são abundantes nas águas moçambicanas, além que de é proibido por lei arrastar pequenos pelásgos por frotas industriais. A isca apropriada para a pesca de atum na modalidade de palangre não é abundante na costa moçambicana. É uma isca muito concorrida, razão pela qual tivemos muitas dificuldades para a sua obtenção. Aliás, só foi possível obtê-la com ajuda de expatriados contratados para operar as embarcações e treinar o pessoal. Foi uma operação bastante onerosa”.

Além da França, o declarante viajou para outros países onde alguns equipamentos das embarcações foram fabricados, Alemanha, Japão e Abu Dhabi. “Fomos a Abu Dhabi para ver as embarcações de protecção da costa que estavam a ser fabricadas. Mas quando chegamos foi feita uma apresentação em vídeo 3D para simulação de um resgate de vítimas de piratas. Os mecanismos de SOS apresentados são comuns a todas as embarcações de pesca e comerciais. Os equipamentos de segurança marítima também são comuns em todas as embarcações. Por tanto, as embarcações de pesca da EMATUM não tinham nada relacionado com a defesa e segurança”.



Silvestre Inácio Soluda

A viagem a Japão foi feita na véspera da chegada do primeiro lote de cinco embarcações. “Perante as dificuldades que enfrentávamos para o início das operações de pesca, em Março de 2014 integrei uma equipa da EMATUM que viajou para o Japão com o objectivo de recolher experiência na pesca de atum, pesquisar o mercado e estudar a possibilidade de treinamento de pessoal”. Como resultado, uma delegação japonesa visitou a EMATUM e recomendou que o atum para o mercado japonês deve ser conservado em condições de congelamento de 60 graus negativos.

Numa outra ocasião, o pelouro das operações da EMATUM viajou para Seychelles e Maurícias com objectivo de colher experiência de pesca de atum e identificar possíveis parceiros. “Nesses países reunimos com as autoridades do sector das pescas e associações dos atuneiros, aos quais apresentamos os propósitos da nossa empresa. Houve reac-

ção das Maurícias e recebemos uma proposta de uma empresa interessada numa parceria ou prestação de serviços. Posteriormente, o consultor da empresa foi convidado para vir a Moçambique a fim de apresentar a sua oferta para negociação. “Esse exercício culminou com um memorando de entendimento. A EMATUM solicitou que os consultores fossem aos estaleiros da CMN na França para fazer a vistoria das embarcações, mas o construtor não aceitou a visita”.

Concluindo, Silvestre Soluda disse que faltou uma preparação prévia do projecto. “Moçambique não tinha experiência de pesca de atum. Tínhamos cerca de 150 barcos de pesca de atum nas águas moçambicanas e apenas um era de bandeira moçambicana. Era preciso fazer a formação primeiro e acautelar todas as questões relativas com o registo e licenciamento das embarcações para evitar trabalhos posteriores de adequação”.

EMATUM tinha uma dívida interna de nove milhões de dólares e deixou de operar em Abril de 2016 devido à falta de dinheiro

Felisberto Manuel foi o segundo declarante a ser ouvido ontem pelo tribunal. Foi director da comissão executiva (PCE) da EMATUM. “Recebi uma chamada da PCA do Instituto de Gestão das Participações do Estado (IGEPE) a informar-me que devia integrar a equipa de gestão da EMATUM. Não sei quem sugeriu o meu nome, pois na altura ela não me conhecia e eu também não a conhecia”. Tinha direito a um salário mensal de pouco mais de 400 mil meticais líquidos, incluídos os subsídios.



“Infelizmente não recebi salário durante um ano. Sai da EMATUM em Junho de 2018 e a empresa ainda me está a dever”.

O declarante reconheceu que a EMATUM pagava salários muito altos aos membros do conselho de administração, ao afirmar que a folha salarial não era compatível com a actividade da empresa. “Na reestruturação que íamos fazer, tínhamos como proposto despedir todo o pessoal. Os salários eram ir-reais. E nós queríamos definir novos salários

compatíveis com a capacidade da empresa”. Até à sua saída da EMATUM, o projecto de reestruturação da empresa ainda não tinha sido implementado porque havia necessidade de se assinar o contrato programa com o Ministério da Economia e Finanças.

A uma pergunta do Ministério Público sobre a autonomia das embarcações de pesca, o declarante disse que os barcos foram desenhados com capacidade para 33 mil litros de gasóleo. “Com tanques de combustíveis cheios, e considerando o tamanho dos motores, as embarcações podiam permanecer no mar entre 25 e 30 dias. “Isso depende também do local onde as embarcações vão pescar. Se for Inhambane, podem ir pescar a vontade durante 25 dias e voltar ao Porto de Pesca de Maputo em segurança”.

Mas devido à falta de recursos financeiros para comprar combustível, as embarcações saíam para a faina com apenas 10 mil litros de gasóleo. Resultado: trabalhavam apenas cinco dias uma vez que levavam quatro dias de viagens de ida e volta. “Quando os dias para a pesca ficam reduzidos, a operação fica inviabilizada. O mais importante são os dias em que os barcos estão a pescar. A EMATUM deixou de operar em Abril de 2016 devido à falta de dinheiro para financiar as suas operações. A partir de dessa altura, quem pagava os salários era um dos accionistas, mas fazia com atraso”.

Quando a direcção da empresa preparou o plano de reestruturação, a EMATUM tinha uma dívida de nove milhões de dólares com os seus fornecedores de bens e serviços. E a maior fatia da dívida eram com os principais fornecedores: PETROMOC (combustível); a MPDC (espaço para atracação de embarcações no porto comercial) e EMOSE (seguro das embarcações). “Além dos nove milhões de dólares que precisávamos para amortizar as dívidas internas, havia a necessidade de três milhões de dólares para operacionalizar a empresa. Por isso eram necessários 12 milhões de dólares para a reestruturação da EMATUM”.

Felisberto Manuel disse que a direcção da empresa fez muitas tentativas para encontrar parceiros, uma vez que tinha chegado à conclusão de que os accionistas (IGEPE, GIPS e EMOPECA) não tinham dinheiro para injetar na empresa. O declarante fez saber que



Felisberto Manuel

abandonou o projecto quando a empresa Frontier Services Group, do norte-americano Erik Prince, firmou uma parceria com a EMATUM e juntos criaram a TUNAMAR, em finais de 2017.

“Não me senti confortável. Não havia condições para continuar a trabalhar. O ambiente não era bom. Como membros da direcção da EMATUM estávamos a trabalhar na reestruturação da empresa, mas tomamos conhecimento da parceria com a Frontier Services Group, através do PCA, António Carlos do Rosário. Só interagi com eles uma vez ao telefone. O lançamento da parceria entre EMATUM e a Frontier Services Group foi feito pelo próprio PCA. Eu e meus colegas tomamos conhecimento através da imprensa”.

Questionado sobre as principais razões que ditaram o fracasso da EMATUM, o declarante apontou para o alto valor da dívida e o preço


de cada embarcação de pesca. “A EMATUM não precisava desse valor de 850 milhões de dólares. Se facto cada embarcação de pesca foi comprada a 22,3 milhões de dólares, eu diria que o maior problema reside aí. Um barco de pesca não custa 22 milhões de dólares. Custa até dois milhões de dólares. E o facto de termos feito trabalhos de adequação elevou ainda mais os custos de cada barco”.

Felisberto Manuel disse que a EMATUM nunca teve problemas de mercado. “Sempre tivemos compradores. Só que não tínhamos produto suficiente porque os barcos não estavam a operar na sua plenitude. Isso devia às dificuldades financeiras para financiar as operações, sobretudo a compra de combustível”. Apontou ainda para os altos custos de seguro das embarcações (44 mil dólares por cada embarcação/trimestre) como outra razão que inviabilizou a empresa.

**INFORMAÇÃO EDITORIAL:**

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autor: Emídio Beula
Equipa Técnica: Emídio Beula, Julião Matsinhe, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: CDD

Contacto:
Rua de Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

 CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: <http://www.cddmoz.org>

PARCEIRO PROGRAMÁTICO



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

