

AINDA SOBRE O RELATÓRIO DE AUDITORIA

Comissão de Gestão da LAM comprou três aviões obsoletos numa operação altamente suspeita e agora precisa de perto de doze milhões de dólares para colocá-los no ar

- Um dos aviões foi comprado com os dois motores danificados. Um dos motores foi levado para reparação no Canadá, mas ninguém sabe do seu paradeiro
- A Comissão de Gestão está a revelar-se uma grande burla. Neste momento, há uma campanha que visa abafar o relatório e branquear a imagem da Comissão de Gestão com um relatório de contas que mostra um suposto bom desempenho. Mas o facto é que a LAM está podre e a cheirar por dentro. O salário de Maio foi pago em Junho e em três tranches. A LAM tem dívidas de mais de 500 milhões de meticais com a MAHS e com a SMS



DANE KONDIC



AGOSTINHO LANGA



JANFAR ABDULAI



JOÃO MATLOMBE



TOMÁS MATOLA

Depois de, na semana passada, termos publicado detalhes do Relatório de Auditoria Interna Extraordinária das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), com foco no primeiro vector do documento, relativo à operação de compra de duas aeronaves Embraer E-190 no regime “As Is, Where Is” — que significa comprar no estado em que se encontra e com todas as falhas — esta semana seguimos com o segundo vector do relatório, que incide sobre a compra de três aeronaves Bombardier Q400, com as matrículas C9-AUV, C9-AUW e C9-AUZ. Trata-se de aeronaves que transitaram do regime de locação simples (Dry Lease) para a

integração no património definitivo da LAM, também no regime “As Is, Where Is”. Na próxima semana publicaremos o terceiro e último vector, relativo aos contratos de aluguer de aeronaves no regime Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance (ACMI).

Sobre o segundo vector, a auditoria concluiu que a decisão de aquisição dos aparelhos em bloco não decorreu de um planeamento voluntário ou estratégico de expansão da frota. Configurou-se como uma medida intempestiva de gestão de crise. Todos os aviões comprados estavam avariados e em terra. Um dos aviões estava com os dois motores completamente danificados, sendo que um dos

motores saiu de Moçambique para reparação, mas até hoje se desconhece o seu paradeiro. A auditoria indica que a compra das aeronaves pela Comissão de Gestão transferiu custos operacionais que pertenciam aos locadores para o balanço imobilizado da LAM, gerando um passivo financeiro de grande magnitude. Para repor a aeronavegabilidade básica e colocar os aviões a operar, a LAM terá de realizar um investimento imediato, não planeado e de elevado risco, estimado em USD 11.600.000,00, o que levanta sérias dúvidas sobre a racionalidade económica da operação de compra dos aparelhos e a sua eficácia para a sustentabilidade financeira da companhia.

Como tudo aconteceu?

À data dos factos, a LAM operava sob um modelo de elevadíssima exposição patrimonial, caracterizado pela ausência de aeronaves próprias. Para operar, a empresa alugava aviões, como continua a fazer hoje. Mergulhada numa crise profunda, a companhia não conseguia sequer pagar aos locadores.

Segundo o relatório, a companhia foi acumulando dívidas de forma prolongada, facto que começava a gerar um clima de “extrema litigiosidade internacional”, culminando com ameaças iminentes de arresto judicial e ordens de paragem forçada das aeronaves. O documento explica que o cenário atingiu o limite do risco regulatório no momento em que a companhia enfrentava a auditoria de recertificação de segurança operacional da International Air Transport Association (IATA).

“Sem activos próprios e sob o risco iminente de ver os locadores retirarem o controlo operacional dos aviões, a LAM enfrentava a perda do selo IOSA, o que implicaria a exclusão automática do mercado regional e o colapso da rede de transportes domésticos do país”, refere o documento, explicando que foi dentro deste quadro que a LAM decidiu comprar os aviões em causa.

Contudo, a auditoria realizada pelo Gabinete de Auditoria Interna (GAI) demonstra que a solução adoptada pela Comissão de Gestão — a compra definitiva dos aviões — “transcendeu a mera reestruturação do passivo, resultando na incorporação acrítica de graves contingências técnicas e na destruição de valor patrimonial.”

Em vez de gerar capacidade operacional activa para estabilizar a empresa, a LAM absorveu o passivo oculto dos locadores, aceitando a transferência da propriedade sob a cláusula jurídica “As Is, Where Is”, de uma frota em que 66% das aeronaves estavam inoperacionais e imobilizadas (Aircraft on Ground – AOG) desde 2024, devido a avarias mecânicas severas e obsolescência.



A auditoria mostra que, à semelhança do que aconteceu com a compra dos Embraer, a aquisição dos três Bombardier foi feita ao arrepio das melhores práticas da indústria e da boa governação corporativa. Por exemplo, o processo caracterizou-se pela inobservância sistemática de Inspeções Pré-Compra (PPI) independentes, pela quebra da cadeia de comando institucional, através da ausência de actas de aprovação ou deliberações formais do Conselho de Administração (CA) e da tutela estatal, e pela aceitação de falhas críticas de conformidade documental e rastreabilidade técnica (back-to-birth), incluindo o extravio de registos físicos originais e o desaparecimento logístico de motores enviados

para o exterior.

Por isso, os auditores concluíram que, mais do que uma solução de tesouraria, a compra dos três aparelhos transferiu custos operacionais que pertenciam aos locadores para o balanço imobilizado da LAM, gerando um passivo financeiro de grande magnitude. Para repor a aeronavegabilidade básica e colocar as unidades paralisadas em linha de voo, a empresa terá de realizar um investimento imediato, não planeado e de elevado risco logístico, estimado em USD 11.600.000,00, o que levanta sérias dúvidas sobre a racionalidade económica da operação e a sua eficácia para a sustentabilidade financeira da companhia.

Aeronave C9-AUV (MSN 4438)

A aeronave chegou à LAM em 2022, em regime de Dry Lease, junto da “Nordic Leasing Nine Pte. Ltd”. Deixou de operar devido ao incumprimento dos pagamentos do aluguer por parte da LAM. Numa das deslocações para a realização do Check C, o proprietário reteve a aeronave, condicionando o seu regresso ao pagamento das dívidas. No âmbito da reestruturação, a LAM entrou em negociações com o locador para a compra da aeronave, negócio que veio a concretizar-se pelo valor de USD 6.500.000,00. Segundo os auditores, a decisão foi precipitada por um factor regulatório: a iminência da realização de uma auditoria internacional de recer-

tificação da IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Na altura, operando com uma frota dependente de alugueres e fragilizada por litígios judiciais, a LAM corria o risco real de perder o selo internacional de segurança, bem como o Certificado de Operador Aéreo (COA), devido à ausência de activos próprios. “A aquisição do C9-AUV funcionou como um lastro patrimonial mínimo para salvaguardar a certificação da companhia e assegurar a continuidade jurídica das suas operações internacionais”, lê-se no relatório.

Contudo, a auditoria solicitou o relatório da PPI da aeronave, documento que nunca

foi apresentado. Sendo a PPI uma auditoria técnica independente indispensável para aferir o real estado mecânico e documental da aeronave antes da compra, os auditores consideram que não é possível efectuar uma análise racional e isenta sobre a razoabilidade do preço de USD 6.500.000,00, impossibilitando o GAI de atestar se o valor pago reflectiu efectivamente o preço justo de mercado face ao estado real da aeronave. Os auditores recomendam, por isso, ao CA que condicione a aprovação final das contas da aquisição ao saneamento documental e à entrega obrigatória do relatório PPI pela Direcção Técnica.

Aeronave C9-AUW (MSN 4175)

Os auditores classificam esta como uma das operações mais complexas e de maior risco da LAM. A aeronave chegou em 2021, em regime de Dry Lease, proveniente da “Azorra Eagle”, tendo operado até 2024, altura em que foi imobilizada devido à escassez crónica de peças e ao facto de o motor instalado (S/N FA0399) ter esgotado a sua vida útil disponível, restando apenas as horas regulamentares necessárias para o voo de reposicionamento técnico para manutenção. A partir de Janeiro de 2024, face ao incumprimento dos pagamentos do aluguer e à ausência de respostas formais por parte

da LAM, o locador considerou a aeronave “extraviada”, por ter perdido o controlo sobre o activo. Consequentemente, accionou a sua seguradora internacional, reclamando uma indemnização de USD 10.000.000,00. Segundo os auditores, perante o risco iminente de um contencioso internacional e de potenciais sanções criminais e aeronáuticas, a então Directora Técnica, Eng. Agira Nhabanga, em articulação com o Vogal de Administração e Finanças (VAF), conduziu negociações que culminaram na aquisição da aeronave pelo valor de USD 4.800.000,00. Mas a auditoria conclui

que, à semelhança das restantes aquisições efectuadas no regime “As Is, Where Is”, esta operação revelou graves rupturas na cadeia de comando e nos procedimentos de conformidade institucional da LAM.

Como a aeronave foi adquirida com graves problemas mecânicos, incluindo no motor, a sua recuperação exigirá um investimento adicional de USD 3.400.000,00 para aquisição de um novo motor e realização de reparações profundas. Assim, o custo total projectado para colocar a aeronave novamente em operação ascende a USD 8.200.000,00.

Aeronave C9-AUZ (MSN 4038):

UM PASSIVO OBSOLETO E A PERDA DE UM MOTOR NO ESTRANGEIRO

A aeronave chegou à LAM em 2019, em regime de Dry Lease, proveniente da “Icelandair”. Deixou de operar em 2023 devido a uma avaria no motor. Para recolocar o aparelho em operação, a companhia alugou um motor (FA0212) e enviou o motor original para reparação nas oficinas da “Pratt & Whitney”, no Canadá. Porém, devido às restrições de tesouraria, a LAM não efectuou o pagamento antecipado de USD 127.000,00 necessário para o início dos trabalhos, orçados em USD 635.000,00. Como consequência directa do incumprimento das facturas relativas ao motor substituto, a “Pratt & Whitney” exigiu a sua devolução em Janeiro de 2024. Desde então, a aeronave permaneceu imobilizada, dispondo apenas de um motor, enquanto o paradeiro documental e físico do motor enviado para o Canadá foi dado como desconhecido, configurando um sério risco de perda definitiva do equipamento. Perante o incumprimento dos

pagamentos do aluguer, o locador notificou a LAM para proceder ao pagamento da dívida e à devolução da aeronave até 31 de Agosto de 2025. Em vez de devolver o aparelho, a companhia optou pela sua aquisição por USD 2.500.000,00.

“Num cenário normal, a devolução seria o caminho natural. Porém, num acto que revelou uma profunda quebra dos procedimentos de governação corporativa, a Comissão de Gestão deliberou, em Setembro de 2025, a compra definitiva da aeronave por USD 2.500.000,00, igualmente sob o regime As Is, Where Is”, notam os auditores. A auditoria questionou o VAF sobre a existência de um estudo económico que justificasse a aquisição. Em resposta, o VAF alegou que a compra representava a melhor solução disponível, comprometendo-se a enviar à equipa de auditoria a documentação que sustentava essa decisão.

Até ao encerramento da auditoria, nenhum documento foi apresentado. A auditoria con-

statou ainda que o único motor existente na aeronave apresenta problemas significativos, nomeadamente desgaste acentuado na câmara de combustão e nas pás da turbina. Além disso, a aeronave enfrenta problemas nos trens de aterragem, cuja reparação está estimada em USD 1,2 milhões por cada conjunto. No total, a recuperação da aeronave, incluindo a aquisição de motores, exigirá um investimento de cerca de USD 8,1 milhões. Somados aos USD 2,5 milhões pagos pela compra, o custo total ascende a aproximadamente USD 10,6 milhões. Analisando os dois casos da compra dos Bombardier e dos Embraer, os auditores concluíram que, mais do que uma ruptura isolada ou uma excepção, os dois casos revelam graves falhas de governação, deficiências nos mecanismos de controlo interno e possíveis violações das regras de contratação pública no processo de aquisição de aeronaves destinadas à tentativa de revitalização da chamada companhia de bandeira.

A Comissão de Gestão está a revelar-se uma burla

Neste momento, há uma campanha que visa abafar o relatório e branquear a imagem da Comissão de Gestão com um relatório de contas que mostra um suposto bom desempenho. Mas o facto é que a LAM está podre e a cheirar por dentro. O salário de Maio foi pago em Junho e em três tranches. A LAM tem dívidas superiores a 500 milhões de meticais com a MAHS e com a SMS. O relatório de auditoria já está na posse, desde 12 de Junho, do Ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, do CA composto pelo Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Agostinho Langa, do PCA da Empresa Moçambicana de Seguros, Janfar Abdulai, e do PCA da HCB, Tomás Matola. No entanto, nada está a ser dito.

Há dias, o Secretário de Estado dos Transportes, Chinguane Sebastião Marcos Mabote, visitou a LAM. Sabe-se que o Gabinete Central de Combate à Corrupção já está a trabalhar junto da LAM na sequência da auditoria realizada. Na próxima semana, o Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) vai publicar o terceiro e último vector do relatório, relativo aos contratos de aluguer de aeronaves no regime Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance. O CDD vai continuar a acompanhar de perto a gestão da LAM e a instar as instituições competentes a agir.





MISSÃO

*Inspirar e impulsionar ações para proteger os direitos humanos,
fortalecer a democracia e promover a justiça.*

INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – CENTRO PARA DEMOCRACIA E DIREITOS HUMANOS
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: André Mulungo
Autor: CDD
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>

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO