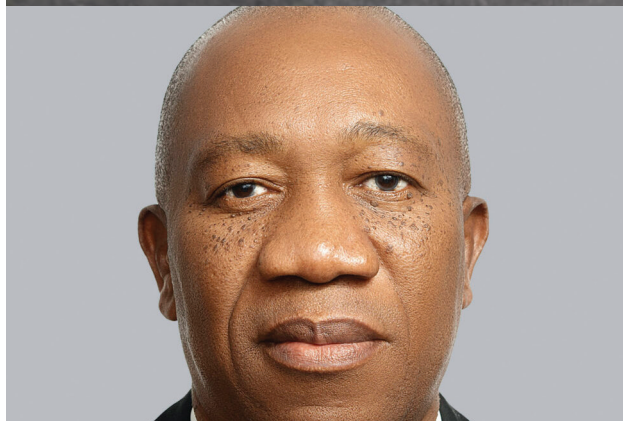


COM OS DOIS MOTORES DANIFICADOS

Bombardier Q400 adquirido pela Comissão de Gestão da LAM pode causar um acidente grave

- O aparelho foi adquirido, no ano passado, sem funcionar. Para colocá-lo em operação, foi feita a canibalização de peças de duas aeronaves similares, que actualmente se encontram paradas. Um ano depois, o aparelho está no chão, com problemas graves nos motores que, segundo especialistas, representam um risco elevado para a segurança do voo, com possibilidade de explosão dos motores



No âmbito do processo da reestruturação das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), liderada pela Comissão de Gestão, sob a coordenação do Chief Operating Officer (COO), Dani Kondic, e com a supervisão de Tomás Matola (Hidroelétrica de Cahora Bassa), Agostinho Langa (Caminhos de Ferro de Moçambique) e Janfar Abdulai (Empresa Moçambicana de Seguros), a companhia adquiriu¹ para a sua frota uma aeronave Bombardier Q400, de matrícula C9-AUV (MSN 4438).

Cerca de um ano depois da operação, a aeronave encontra-se em terra, devido a problemas graves nos motores. Segundo informações

obtidas pelo Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) junto de especialistas do sector, as avarias identificadas representam um risco grave para a segurança da aeronave e dos seus ocupantes. De acordo com as mesmas fontes, existe uma possibilidade estimada em 80% de ocorrência de explosão dos motores durante o voo, situação que pode colocar em risco a vida dos passageiros e da tripulação.

O segundo vector² das conclusões do relatório de auditoria interna da LAM sobre a aquisição da aeronave classificou a compra do aparelho como operação de alto risco para a empresa.

Auditoria alertou que a compra da aeronave representava uma operação de alto risco para a LAM

Em Junho deste ano, o CDD teve acesso a um relatório de auditoria da LAM sobre a compra e o aluguer de aviões, num processo envolto numa nuvem de dúvidas e de elevado risco para a companhia.

O segundo vector do relatório de auditoria incide sobre a aquisição de três aeronaves Bombardier Q400, entre as quais a polémica C9-AUV, que se encontravam em regime de locação simples (*Dry Lease*) e foram integradas no património definitivo da LAM, no regime “As Is, Where Is”, que significa adquirir a aeronave no estado em que se encontra, com as respectivas condições e eventuais falhas.

A referida aeronave chegou à LAM em 2022, em regime de *Dry Lease*, junto da “Nordic

Leasing Nine Pte. Ltd”. Posteriormente, 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 adquirir definitivamente o avião, operação que foi concretizada pelo valor de USD 6,5 milhões, apesar do estado do aparelho.

Um ano depois, o aparelho está no chão³ e, segundo as informações de fontes da empresa, serão necessários cerca de USD 3 milhões para a reparação dos motores, valor que será suportado pelas contas públicas.

Especialistas alertam para risco de tragédia

Segundo fontes internas que pediram anonimato, os motores apresentam problemas graves e existe uma avaliação segundo a qual a sua utilização representa um risco elevado.

Uma das fontes afirma que fabricantes no Canadá teriam alertado para a possibilidade de 80% de explosão dos motores durante o voo.

Refira-se que a auditoria solicitou o Pre-Purchase Inspection (PPI) — em português, Inspecção Pré-Compra — da aeronave, documento que nunca foi apresentado. A PPI é uma inspecção técnica independente destinada a aferir o estado mecânico e documental da aeronave antes da compra. Sem esse documento, não era possível efectuar uma análise racional e isenta sobre a razoabilidade do preço de USD 6,5 milhões, nem determinar se o valor pago correspondia efectivamente ao preço justo de mercado face ao estado real da aeronave.

Volvido um ano, e tendo em conta os novos desenvolvimentos, impõe-se questionar: como pode uma aeronave adquirida por USD 6,5 milhões continuar a levantar dúvidas sobre o seu estado mecânico, quando o relatório técnico independente solicitado pela auditoria nunca foi apresentado?



¹ <https://cddmoz.org/comissao-de-gestao-da-lam-comprou-tres-avioes-obsoletos-numa-operacao-altamente-suspeita-e-ahora-precisa-de-perto-de-doze-milhoes-de-dolares-para-coloca-los-no-ar/>

² <https://cddmoz.org/comissao-de-gestao-da-lam-comprou-tres-avioes-obsoletos-numa-operacao-altamente-suspeita-e-ahora-precisa-de-perto-de-doze-milhoes-de-dolares-para-coloca-los-no-ar/>

Plano para retirar a aeronave de Moçambique

A informação sobre a paralisação da aeronave estará a ser gerida de forma secreta, tendo em conta o tempo de vida do aparelho desde que passou a integrar o património próprio da LAM.

O CDD sabe que está em marcha um plano para retirar o C9-AUV de Moçambique, com vista à reparação dos motores na Tanzânia ou na Etiópia.

Segundo as nossas fontes, a Tanzânia é apontada como o destino mais provável, devido à sua proximidade com Moçambique. Entretanto, a operação poderá ser apresentada como uma intervenção de *re-branding*, destinada à pintura da aeronave e à alteração do nome da companhia.

CDD exige transparência para evitar uma possível tragédia

Este caso exige uma explicação pública e tecnicamente fundamentada por parte da LAM e das autoridades responsáveis pela aviação civil. Não se trata apenas de saber quanto custou a aeronave. Trata-se de saber em que condições foi comprada, qual era o seu estado técnico, por que razão a PPI nunca foi apresentada à auditoria e por que motivo, cerca de um ano depois da aquisição, o avião se encontra

parado devido a problemas nos motores. A Comissão de Gestão deve igualmente esclarecer se pretende retirar a aeronave de Moçambique para efectuar reparações e, em caso afirmativo, qual é exactamente a natureza dessas reparações.

A segurança dos passageiros e das tripulações deve estar acima de qualquer interesse financeiro, reputacional ou de gestão.



A Comissão de Gestão deve igualmente esclarecer se pretende retirar a aeronave de Moçambique para efectuar reparações e, em caso afirmativo, qual é exactamente a natureza dessas reparações.



O CDD sabe que está em marcha um plano para retirar o C9-AUV de Moçambique, com vista à reparação dos motores na Tanzânia ou na Etiópia.



³ <https://mznews.co.mz/frota-propria-da-lam-reduzida-a-um-unico-aviao-operacional-gera-indignacao/>



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 Mulungu
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

