

ESTÁ DIFÍCIL TIRAR A LAM DO COMA

Auditoria revela falhas graves, contratos irregulares e suspeitas de interferência política na compra de aeronaves pela comissão de gestão supervisionada pelos PCA's da HCB, CFM e EMOSE

- Os dois Embraer E190 não estão na África do Sul para pintura; estão avariados, incluindo com deficiências nos motores. A colocação dos aviões a voar vai exigir nova engenharia financeira.
- A comissão de gestão diz que foi pressionada a cometer erros na compra de aviões pelo Governo. Segundo a auditoria, os gestores afirmam que Daniel Chapo queria que as aeronaves fossem adquiridas nos primeiros 100 dias de governação para constarem do seu relatório.



- Como este objectivo falhou, a urgência política de materializar a promessa pública levou a uma recalibração da meta. O objectivo passou a ser garantir a chegada das aeronaves antes da apresentação do Informe Anual do Chefe de Estado sobre o Estado da Nação, preterindo-se, para o efeito, a eficácia do contrato de consultoria e as salvaguardas técnicas indispensáveis à segurança da operação financeira.
- Coincidência ou não, o facto é que os aviões chegaram no dia 15 de Dezembro, três dias antes da apresentação do informe sobre o Estado da Nação, em 18 de Dezembro.

Um relatório de Auditoria Interna das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), a cuja cópia o Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) teve acesso, identifica 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.

O documento, elaborado na sequência de uma decisão tomada em 9 de Fevereiro de 2026 pelo actual Vogal Técnico-Operacional e

Accountable Manager da LAM, Comandante Jorge Zandamela Neves — que sucedeu ao Comandante Hilário Tembe, na cadeia desde 26 de Fevereiro de 2026, no âmbito de investigações relacionadas com alegados crimes de peculato, corrupção, abuso de funções e sobrefacturação em contratos de fornecimento — analisou a aquisição de duas aeronaves Embraer E190, a transição contratual de três Bombardier Q400 e os contratos de aluguer de aeronaves em regime ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance).

As conclusões são aterradoras. Dos cinco

aviões adquiridos pela companhia — três Bombardier Q400 e duas Embraer E190 — apenas um Q400 permanece actualmente operacional. Segundo a auditoria, o funcionamento desta aeronave depende da utilização de componentes retirados das restantes aeronaves da mesma frota, enquanto os dois Embraer E190 permanecem imobilizados na África do Sul devido a problemas técnicos graves, informação recentemente rejeitada¹ pelo Conselho de Administração (CA) da LAM e pelo ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe.

Compra de USD 25 milhões sem aprovações formais

No âmbito da agenda do Governo de Daniel Chapo de retirada da LAM do coma em que se encontra, foi anunciado um plano de compra² de aviões próprios. Este plano incluía a compra de duas aeronaves Embraer com fundos³ da Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE), da Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB) e dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), fundos estatais provenientes de empresas públicas que compõem o CA que supervisiona a comissão de gestão liderada pelo sérvio-australiano Daní Kondić, na qualidade de presidente da comissão de gestão.

A auditoria concluiu que o compromisso financeiro de USD 25 milhões para a aquisição das aeronaves Embraer E190, identificadas pelos Manufacturer Serial Numbers (MSN) 19000224 e 19000235, foi alegadamente assumido sem que existissem deliberações formais do Conselho de Administração (CA) da LAM nem aprovações documentadas das entidades de tutela, nomeadamente o Ministério dos Transportes e Logística (MTL) e o Instituto de Gestão das Participações do Estado (IGEPE).



¹ <https://www.diarioeconomico.co.mz/2026/05/29/negocios/aviacao/lam-tem-duas-aeronaves-paradas-na-africa-do-sul-ha-meses/>

² <https://aimnews.org/2025/12/15/chegada-de-duas-aeronaves-marca-avanco-na-reestruturacao-da-lam/>

³ <https://aimnews.org/2025/12/15/chegada-de-duas-aeronaves-marca-avanco-na-reestruturacao-da-lam/>

Segundo os auditores, não foram igualmente produzidos estudos estruturados de viabilidade técnica, económica e financeira capazes de jus-

tificar o investimento. “Não houve estudos de viabilidade técnica, económica e financeira estruturados. O processo de compra carece de pro-

jeções de procura, simulações de rentabilidade das rotas e análises de risco adequadas”, refere o relatório de mais de 70 páginas.

Escolha do fornecedor sem concurso público

O relatório conclui ainda que a selecção da empresa fornecedora Regional One ocorreu através de ajuste directo, sem concurso público, sem caderno de encargos e sem consulta alargada ao mercado internacional.

“Essa conduta inviabilizou a abertura de concurso público ou de consulta alargada no mercado internacional, anulando a concorrência, a comparação de propostas alternativas e a capacidade negocial de desconto da LAM”, pode ler-se no documento.

Os auditores dizem que a prospecção do mercado foi influenciada por um intermediário privado, de nome Michael Ferreira, que, segundo a auditoria, “não possuía mandato formal, representação oficial nem propriedade sobre as aeronaves em causa”.

A auditoria diz também que há contradições nos depoimentos dos membros da comissão de gestão relativamente à origem dos contactos estabelecidos com o referido intermediário.

O vogal técnico-operacional cessante declarou que o contacto do referido *broker* fora fornecido pelo CEO da LAM, Sr. Daní Kondić, ao Vogal de Administração e Finanças (VAF). O VAF afirmou ter estabelecido contacto com o intermediário de forma espontânea, através de um correio electrónico promocional.



Pressão política terá condicionado decisões

Durante o processo de compra não houve contacto com as aeronaves. A fixação do preço baseou-se num relatório de Inspeção Pré-Compra (PPI), subcontratado a uma empresa chamada IBA, meramente parcial e por amostragem, que omitiu a inspecção física de motores, conforme previsto nos Procedimentos para o Fornecimento de Aeronaves (PC006).

Auditorias posteriores e relatórios da área de engenharia revelaram danos estruturais graves e critérios de rejeição imediata nos motores da aeronave C9-AMB (fissuras profundas superiores a 20 mm e erosão do metal base), gerando um passivo milionário imediato de reparação. Por isso, as aeronaves continuam até hoje na África do Sul.

“Se a auditoria de histórico técnico (back-to-birth) tivesse sido executada em simultâneo com a PPI realizada pela IBA, o conhecimento prévio dos resultados teria, manifestamente, inviabilizado a aquisição das duas aeronaves



Em sede de auscultação à comissão de gestão, foram avançadas informações de que a “inversão de etapas e a consequente lacuna de governação foram motivadas por uma severa pressão do Governo”.



Embraer E190”, diz a auditoria.

Em sede de auscultação à comissão de gestão, foram avançadas informações de que a “inversão de etapas e a consequente lacuna de governação foram motivadas por uma severa pressão do Governo”.

Tal pressão, segundo a auditoria, “decorreu do fracasso inicial no cumprimento da orientação do Chefe de Estado para adquirir as aeronaves nos primeiros 100 dias de governação”.

“Face a este incumprimento, e sob a urgência política de materializar a promessa pública, a meta foi recalibrada. O objectivo passou a ser garantir a chegada das aeronaves antes da apresentação do Informe Anual do Chefe de Estado sobre o Estado da Nação, preterindo-se, para o efeito, a eficácia do contrato de consultoria e as salvaguardas técnicas indispensáveis à segurança da operação financeira”, pode ler-se.

AERONAVES ADQUIRIDAS COM GRAVES PASSIVOS TÉCNICOS

O relatório descreve igualmente um conjunto de problemas técnicos que, segundo os auditores, deveriam ter sido identificados antes da conclusão da compra.

A avaliação do preço baseou-se numa Inspeção Pré-Compra (PPI) considerada incompleta e realizada por amostragem. Inspeções posteriores conduzidas pela área de engenharia da LAM identificaram danos estruturais significativos, incluindo fissuras profundas e erosão em componentes dos motores.

Segundo a auditoria, caso tivesse sido realizada uma análise completa do histórico técnico das aeronaves — conhecida na indústria aeronáutica como “back-to-birth audit” — os resultados poderiam ter inviabilizado a aquisição.

Fontes internas sugerem que os aviões adquiridos são mais velhos do que aqueles que foram vendidos no Quênia pelo antigo director da LAM, Pó Jorge.

DOCUMENTAÇÃO CRÍTICA EM FALTA

Os auditores identificaram igualmente a ausência das folhas de obra originais (Dirty Fingerprints – DFPs) relativas à inspeção obrigatória de componentes críticos dos motores.

Segundo o relatório, a inexistência desta documentação compromete a rastreabilidade técnica exigida pelas autoridades internacionais de aviação civil, incluindo a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) e a Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA).

A auditoria atribui esta situação à aquisição das aeronaves sob a cláusula contratual “As Is, Where Is”, sem realização prévia de uma auditoria técnica independente suficientemente aprofundada.

OBSTRUÇÃO À AUDITORIA E FALSAS DECLARAÇÕES

O relatório descreve ainda a retenção de informação e dificuldades colocadas aos trabalhos de fiscalização.

Segundo os auditores, responsáveis de diferentes departamentos terão inicialmente negado o seu envolvimento no processo de aquisição das aeronaves. Em alguns casos, os próprios intervenientes acabaram por ad-

mitir participação directa após serem confrontados com documentos recolhidos pela equipa de auditoria.

O relatório identifica o então Vogal de Administração e Finanças, Comandante Hilário Tembe, entre os responsáveis que terão prestado informações contraditórias durante os trabalhos de fiscalização. O Chefe do Departamento de Administração e Finanças (DAFO), Salce Novaes, negou inicialmente qualquer envolvimento no processo de aquisição das aeronaves. A auditoria refere igualmente que Isabel Chissulete negou, numa primeira fase, participação no processo, tendo posteriormente admitido o seu envolvimento, quando confrontada com documentação recolhida pelos auditores.

A auditoria entende que determinadas condutas poderão configurar violações disciplinares e eventuais ilícitos previstos na legislação moçambicana.

CUSTOS CONTINUAM A AUMENTAR

A paralisação das aeronaves produziu custos adicionais significativos para a companhia.

O relatório refere que a LAM gastou USD 87.207,99 na formação de pilotos para operar a frota Embraer E190. Contudo, devido à imobilização prolongada das aeronaves desde Dezembro de 2025, as qualificações técnicas obtidas pelas tripulações caducaram, obrigando a novos investimentos em reciclagem e requalificação.

A auditoria aponta igualmente custos associados à preservação das aeronaves, manutenção extraordinária, substituição de componentes e armazenamento.

Os aparelhos Embraer E190 permanecem imobilizados há seis meses em instalações da South African Airways Technical (SAAT). Recentemente, o CA, através do PCA dos CFM, Agostinho Langa, e do ministro Matlombe, alegou que os aviões estavam a ser pintados.⁴ A auditoria desmente a narrativa da pintura, afirmando que o padrão internacional de pintura é de 14 dias. A auditoria refere ainda que a inoperabilidade das aeronaves resultou num encargo imprevisto avaliado em USD 700.000,00 com a Kenya Airways para a preservação passiva.

RISCO DE NOVA PARALISAÇÃO

Segundo a auditoria, ambas as aeronaves Embraer foram entregues já próximas dos

limites dos seus ciclos obrigatórios de manutenção pesada.

Restariam cerca de 2.120 horas de voo antes da realização do denominado “Check C”, uma das intervenções de manutenção mais exigentes e dispendiosas da indústria aeronáutica.

Os auditores alertam que, ao ritmo normal de utilização da LAM, as duas aeronaves poderão atingir praticamente em simultâneo o limite regulamentar, criando o risco de paralisação integral da frota Embraer E190 num horizonte de aproximadamente oito meses.

DIFÍCIL TIRAR A LAM DO COMA

Durante a cerimónia de balanço dos 100 dias de governação, o Presidente Daniel Chapo afirmou que existia sabotagem na LAM, referindo que “há raposas a cuidar de galinhas e gatos a cuidar de ratos”, e que o Governo iria eliminar as “raposas” e os “gatos” para salvar as “galinhas” e os “ratos”.

No entanto, um relatório de auditoria indica que essa intenção não se concretizou. Em vez de uma eliminação das alegadas práticas de má governação, o que terá ocorrido foi apenas a substituição dos responsáveis, mantendo-se, segundo o documento, os mesmos problemas estruturais.

Esta situação revela que os esforços para tirar as Linhas Aéreas de Moçambique do estado de coma em que se encontram ainda não produziram os resultados esperados, permanecendo a recuperação da companhia como um objectivo por concretizar.

AUDITORIA RECOMENDA APROFUNDAMENTO DAS AVERIGUAÇÕES

As conclusões apontam para possíveis responsabilidades administrativas, financeiras e eventualmente criminais relacionadas com o processo de aquisição das aeronaves.

Para os auditores, os problemas identificados não se limitam à compra dos aparelhos, mas revelam fragilidades estruturais nos mecanismos de governação, fiscalização e gestão do risco da companhia aérea estatal, justificando o aprofundamento das averiguações pelas entidades competentes. Recentemente, o CDD pediu a intervenção do Tribunal Administrativo sobre a matéria. Entretanto, aquele órgão ainda não se pronunciou.

⁴ <https://www.diarioeconomico.co.mz/2026/05/29/negocios/aviacao/lam-tem-duas-aeronaves-paradas-na-africa-do-sul-ha-meses/>




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