

Quem protege a Comissão de Gestão da LAM enquanto a companhia continua a afundar-se?

- Segundo um comunicado da LAM, os dois aviões Embraer E-190, comprados obsoletos e posteriormente recondicionados num processo obscuro, já se encontram em Maputo, supostamente em condições técnicas e com tripulação pronta para voar. Estranhamente, só começarão a voar dentro de três semanas. Um relatório de auditoria que expôs as irregularidades da actual gestão da LAM indica que a companhia gastou USD 87.207,99 na formação de pilotos para operar a frota. Contudo, devido à imobilização prolongada das aeronaves, as qualificações técnicas obtidas pelas tripulações caducaram. Pode ser que os aviões permaneçam em terra devido à caducidade das licenças e certificações dos pilotos.
- O comunicado da LAM não corresponde aos factos. Os aviões não permaneceram mais de seis meses parados apenas para pintura. O padrão internacional para a pintura de uma aeronave é de 14 dias. As aeronaves apresentavam avarias, incluindo problemas nos motores. A colocação dos aviões em operação exigiu uma nova engenharia financeira, cujos números ainda não são públicos.



A auditoria¹ interna à gestão das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), ao mandato da Comissão de Gestão (CG), supervisionada por um Conselho de Administração (CA) composto pelo Presidente do Conselho de Administração (PCA) da Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE), Janfar Abdulai, pelo PCA da Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB), Tomás Matola, e pelo PCA dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Agostinho Langa, expôs um conjunto de irregularidades relacionadas com a gestão da companhia.

Entre as principais conclusões constam irregularidades na aquisição de aeronaves obsoletas², falta de transparência nos con-

tratos de aluguer³ de aviões em regime Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance (ACMI), fragilidades na governação corporativa e deficiências nos mecanismos de controlo interno. Perante a gravidade das constatações, esperava-se uma actuação célere das instituições competentes para apurar responsabilidades.

Contudo, os acontecimentos que se seguiram levantam novas inquietações. Em vez de se assistir à responsabilização dos gestores visados, registaram-se exonerações⁴ de quadros ligados ao processo de auditoria, alegadas dificuldades no cumprimento de diligências solicitadas pelo Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC)

— incluindo a entrega de passaportes de membros do CA, do vogal de Administração e Finanças, Lucas Francisco, e do CEO, Dane Kondic, bem como de outros documentos relevantes — e uma aparente campanha de promoção da imagem da Comissão de Gestão, sustentada por alegados relatórios de bom desempenho, desmentidos pela realidade operacional da empresa. A LAM enfrenta níveis históricos de cancelamentos e atrasos de voos. Actualmente, a taxa de pontualidade ronda os 53%, muito abaixo dos cerca de 85% considerados aceitáveis na indústria da aviação, agravando a insatisfação dos passageiros e afectando diversos sectores da economia nacional.

Aviões Embraer chegam a Maputo, mas continuam sem voar

Um comunicado da LAM, datado de 24 de Julho, indica que os dois aviões Embraer E-190, comprados obsoletos por USD 25 milhões e posteriormente recondicionados num processo obscuro, já se encontram em Maputo, supostamente em condições técnicas e com tripulação pronta para voar. Estranhamente, só começarão a voar dentro de três semanas.

No entanto, relatório de auditoria que expôs as irregularidades da actual gestão da LAM indica que a companhia gastou USD 87.207,99 na formação⁵ de pilotos para operar a frota Embraer E-190. Contudo, devido à imobilização prolongada das aeronaves desde Dezembro de 2025, as qualificações técnicas obtidas pelas tripulações caducaram, obrigando estes pilotos a passar por processos de reciclagem e requalificação, o que implica novos investimentos.

Assim, é possível que os aviões permaneçam em terra devido à caducidade das licenças e certificações dos pilotos.

Relativamente às razões da permanência das aeronaves na África do Sul durante mais de seis meses, o comunicado da LAM apresentou uma justificação que foi posteriormente contestada pela auditoria, ao afirmar que os aviões permaneceram naquele país apenas para trabalhos de pintura.

Segundo a auditoria, os aviões não estiveram na África do Sul durante mais de seis meses apenas para pintura. O relatório indica que as aeronaves apresentavam avarias, in-



cluindo problemas nos motores. A colocação dos aviões em operação exigiu uma nova engenharia financeira, cujos números ainda não são públicos.

A auditoria também desmonta a narrativa da pintura, referindo que o padrão internacional para a pintura de uma aeronave é de aproximadamente 14 dias.

1 <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/06/Auditoria-revela-falhas-graves-contratos-irregulares-e-suspeitas-de-interferencia-politica-na-compra-de-aeronaves-pela-comissao-de-gestao-supervisionada-pelos-PCAs-da-HCB-CFM-e-EMOSE.pdf>

2 <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/06/Comissao-de-Gestao-da-LAM-comprou-tres-avioes-obsoletos-numa-operacao-altamente-suspeita-e-agora-precisa-de-perto-de-doze-milhoes-de-dolares-para-coloca-los-no-ar.pdf>

3 <https://cddmoz.org/comissao-de-gestao-da-lam-gasta-mais-de-tres-milhoes-de-dolares-por-mes-em-aluguer-de-avioes-enquanto-frota-propria-permanece-inoperacional/>

4 <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/07/Comissao-de-Gestao-da-LAM-gasta-mais-de-tres-milhoes-de-dolares-por-mes-em-aluguer-de-avioes-enquanto-frota-propria-permanece-inoperacional.pdf>

5 <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/06/Auditoria-revela-falhas-graves-contratos-irregulares-e-suspeitas-de-interferencia-politica-na-compra-de-aeronaves-pela-comissao-de-gestao-supervisionada-pelos-PCAs-da-HCB-CFM-e-EMOSE.pdf>

Combate a quem expõe a verdade

Em vez de se assistir à responsabilização dos gestores cujas decisões são objecto de escrutínio, os acontecimentos posteriores à divulgação da auditoria suscitam preocupações quanto ao tratamento dispensado aos profissionais envolvidos no processo de fiscalização.

Numa decisão de bradar aos céus, o CA orientou a CG a afastar, por via da Ordem de Serviço n.º 21/2026, Gisela Angela Gomes Mabota do cargo de directora de Auditoria Interna, com efeitos a partir de 30 de Junho de 2026.

No dia seguinte, também o comandante Jorge Zandamela foi afastado das funções de Vogal para a Área Técnico-Operacional, por via da Ordem de Serviço n.º 23/2026, de 1 de Julho, com efeitos imediatos.

A ordem de serviço que determina o afastamento de Gisela Mabota tem o cunho de Lucas António Francisco, apontado como homem de mão do PCA da HCB, Tomás Matola. Já a ordem relativa a Zandamela, para além de Lucas Francisco, tem a assinatura de Dane Kondic. Zandamela foi quem ordenou a realização da auditoria.

Quando quem produz relatórios técnicos ou expõe problemas passa a sofrer consequências, enquanto os factos denunciados permanecem sem resposta, instala-se uma cultura de medo que enfraquece os mecanismos de controlo interno e desencoraja futuras denúncias.

Uma campanha de limpeza de imagem e manipulação



Para além da ausência de responsabilização, observa-se uma crescente tentativa de projectar uma imagem de normalidade na gestão da LAM e de bom desempenho por via de relatórios e contas duvidosos, que também demandam uma auditoria. A realidade operacional da empresa continua a deteriorar-se. A LAM enfrenta níveis históricos de atrasos de voos. Actualmente, a taxa de pontualidade ronda os 53%, muito abaixo dos cerca de 85% considerados aceitáveis na indústria da aviação, agravando a insatisfação dos passageiros e afectando diversos sectores da economia nacional. Para além dos atrasos, vivem-se igualmente cancelamentos históricos. Os cancelamentos estão a afectar

passageiros, empresas e até competições nacionais, como o principal campeonato de futebol, frequentemente condicionado pela indisponibilidade de voos.

Adicionalmente, a LAM continua sem liquidar dívidas junto de fornecedores estratégicos, como a Mozambique Airport Handling Services (MAHS) e a Sociedade Moçambicana de Serviços (SMS Catering). Não são conhecidos planos públicos de amortização dessas dívidas e persistem dúvidas sobre a sustentabilidade financeira num contexto em que a companhia opera no modelo de aluguer de aeronaves em regime ACMI, reconhecidamente um dos modelos mais dispendiosos da indústria da aviação.

Desobediência às instituições da justiça

Um dos episódios que mais inquietação gerou foi a recusa em cumprir diligências determinadas pelas autoridades da Justiça. Na sequência das publicações do CDD, o Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC) deslocou-se à LAM para obter o documento de auditoria, que lhe foi entregue depois de alguma resistência. A seguir, o GCCC solicitou os passaportes de membros do CA, de Lucas Francisco e de Dane Kondic. Igualmente, solicitou contratos de trabalho e contas bancárias. A Comissão de Gestão não entregou os documentos, em clara desobediência.

Num Estado de Direito, nenhuma instituição pública ou empresa participada pelo Estado pode colocar-se acima da lei. Sempre que uma ordem emanada de uma autoridade competente não é cumprida, abre-se um precedente perigoso, sobretudo quando não são conhecidas consequências para os responsáveis. Este episódio apenas reforça a percepção de que existem actores protegidos contra a actuação da justiça.

O silêncio da justiça

Enquanto isso, há o silêncio das instituições responsáveis por assegurar o cumprimento da lei. É verdade que já houve intervenção do GCCC para a solicitação dos relatórios, bem como de passaportes, contas bancárias e contratos de trabalho de membros do CA e da CG. No entanto, oficialmente, até ao momento, a opinião pública continua sem conhecer os resultados das diligências iniciadas na sequência da auditoria, nem eventuais medidas adoptadas para responsabilizar os envolvidos.

Esse silêncio alimenta especulações e fragiliza a confiança dos cidadãos nas instituições encarregadas de combater a corrupção e proteger o interesse público. Quanto mais tempo decorrer sem respostas claras, maior será a percepção de que existem dois pesos e duas medidas: uma justiça célere para alguns e uma justiça silenciosa para outros.

Enquanto isso, a LAM continua a perder credibilidade, passageiros e recursos financeiros, aprofundando uma crise cujo custo acabará, inevitavelmente, por ser suportado pelos contribuintes moçambicanos. Por isso, perguntamos: quem protege a Comissão de Gestão da LAM e até quando?



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