

# PUBLIC REDACTED ANNEX H

## DÉCLARATION DE TÉMOIN

---

### IDENTITÉ DU TÉMOIN

**Nom de famille :** [REDACTED]

**Prénom(s) :** [REDACTED]

**Date de naissance :** [REDACTED]

**Lieu de naissance :** [REDACTED]

**Langue(s) parlée(s) :** [REDACTED]

**Langue(s) écrite(s) – si différente(s) de celle(s) parlée(s) :** [REDACTED]

**Langue(s) dans laquelle (lesquelles) l'audition s'est déroulée :** Français, anglais

**Profession actuelle :** Expert en aviation, auditeur OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) et expert IATA (Association internationale du transport aérien)

**Profession précédente :** [REDACTED]

**Date(s), heure et lieu de l'audition :** 1<sup>er</sup> mars 2019, 10h15-11h45, [REDACTED]

**Personne (s) ayant recueilli la déclaration :** Peter Haynes, Cécile Lecolle

**Noms des autres personnes présentes à l'audition :** [REDACTED] Peter Haynes, Cécile Lecolle

### A. CONTEXTE

1. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] J'ai ensuite passé les qualifications IATA et OACI suivantes à Miami, Singapour et Montréal : *safety management system, quality management system, insurance, service ground handling, aviation insurance, Iata Internal*

*Auditor et IOSA Auditor. Strategic Plan.* Puis j'ai eu également la qualification d'auditeur dans l'OACI.<sup>1</sup>

2. Je me suis déplacé au Canada et États-Unis pour les qualifications mais j'ai travaillé toute ma vie au Congo.

3. J'ai rencontré M. Jean-Pierre Bemba pour la première fois en 2003 ou 2004, quand il est revenu à Kinshasa après la rébellion. J'étais alors [REDACTED]

[REDACTED] A l'époque, M. Bemba avait rendu visite à toutes les compagnies aériennes dont [REDACTED] M. Bemba avait alors quatre avions : un Boeing 707, un HS 125 et deux Antonov. [REDACTED]

## B. PARTENARIAT COMMERCIAL

4. Il y a trois manières différentes d'affréter des avions :

- Le *dry lease* : l'avion est loué à la compagnie aérienne sans équipage et la compagnie qui exploitera fournira l'équipage, la maintenance, l'assurance, et tout ce qui concerne les opérations (commercial, organisation, carburant, gestion générale) ;
- Le *wet lease* : le preneur loue l'avion mais l'équipage, l'assurance, et la maintenance sont fournis par le propriétaire de l'avion ;
- Le *damp lease* : le propriétaire fourni l'avion avec soit l'assurance, soit une partie de la maintenance ou de l'équipage.

5. [REDACTED] les quatre avions de M. Bemba (Boeing 707, HS 125 et deux Antonov) en *damp lease* (c'est à dire l'avion + l'assurance) et [REDACTED] en *wet lease* au gouvernement congolais. Le gouvernement fournissait le carburant et toutes les charges aéroportuaires.

6. Son Boeing 707 était un très bon avion, il pouvait prendre 10% de charge payante en plus que les autres 707 car il avait des moteurs JT3-7 surpuissants. La rentabilité des avions de M. Bemba était très bonne et c'est pourquoi il a acheté trois avions supplémentaires entre

<sup>1</sup> Voir documents divulgués CAR-D04-0007-0027, CAR-D04-0007-0029 et CAR-D04-0007-0082.

2004 et 2007 : deux Boeing 727 et le Grumman G100. [REDACTED] en *damp leasing* : [REDACTED] fournissait l'avion et l'assurance [REDACTED] [REDACTED]

### C. COUTS ET BÉNÉFICES

7. En 2007 [REDACTED] les sept avions de M. Bemba. [REDACTED] une somme d'argent correspondant à la différence entre le prix auquel [REDACTED] ses avions à l'Etat congolais, [REDACTED]. Suivant les avions cela variait. Certains avions étaient plus chers que d'autres. Le B707 et les B727 étaient les plus chers à l'exploitation : il fallait par exemple trois membres d'équipage (commandant de bord, pilote, agent de bord) alors que le Grumman n'en nécessitait que deux.

- Le Boeing 727-100 [REDACTED] rapportait 8000 dollars de l'heure en *wet lease* à l'Etat congolais. 5000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- Le Boeing 727-100 [REDACTED] rapportait 6000 dollars de l'heure. 3000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- Le Boeing 707-300 [REDACTED] rapportait 12 000 dollars de l'heure. 8000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- Le Grumman 159 [REDACTED] rapportait 4000 dollars de l'heure. 2000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- Le HS 125 [REDACTED] rapportait 4000 dollars de l'heure. 2000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- L'Antonov 26 [REDACTED] rapportait 4000 dollars de l'heure. 2000 dollars étaient reversés à M. Bemba.
- L'Antonov 26 [REDACTED] rapportait 4000 dollars de l'heure. 2000 dollars étaient reversés à M. Bemba.

8. Tous les mois [REDACTED] la situation des heures de vols et [REDACTED] M. Bemba très régulièrement, mois par mois. Certains mois, il pouvait y avoir une semaine de décalage dans le paiement mais la situation était faite tous les mois et les paiements étaient réguliers.

9. Le nombre d'heures auxquelles les avions étaient loués par an différait en fonction des avions et de la maintenance à réaliser sur les appareils. Le HS125 par exemple ne volait que 25h/mois environ. Pour qu'un avion commercial soit considéré *low cost*, il doit voler environ 400 heures par mois. Des compagnies *low-cost* comme Ryanair et EasyJet font voler leurs avions plus de 12 heures par jour. Or avec les avions de M. Bemba nous étions sur une



base de 400 heures par an environ. Ses avions volaient beaucoup moins que ce qu'ils auraient pu car ils ne volaient que de jour pour des questions de sécurité. Les aéroports au Congo ne sont pas aménagés pour les vols de nuit et les passagers n'aimaient pas se déplacer pour l'aéroport car la route est souvent dangereuse la nuit. Cela explique que le coût à l'heure de vol soit automatiquement plus élevé.

- Le Boeing 727-100 [REDACTED] volait 600 heures par an.
- Le Boeing 727-100 [REDACTED] volait 600 heures par an.
- Le Boeing 707-300 [REDACTED] volait 400 heures par an.
- Le Grumman 159 [REDACTED] volait 200 heures par an.
- Le HS 125 [REDACTED] volait 300 heures par an.
- L'Antonov [REDACTED] volait 800 heures par an.
- L'Antonov [REDACTED] volait 800 heures par an.

10. Les avions étaient stationnés à l'aéroport Kinshasa N'djili [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED] les charges pour le parking, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Quand l'avion partait en opération, l'Etat congolais payait la somme due en totalité.

11. Quand M. Bemba prenait son avion pour lui-même, il gérait ses propres opérations. [REDACTED]

[REDACTED]

#### D. NAVIGABILITÉ ET ENTRETIEN DES AVIONS

12. Lorsqu'un avion sort d'usine, il est muni d'un certificat de conformité, et l'aviation civile du pays d'immatriculation délivre un certificat de navigabilité. Mais, au cours de la vie de l'avion, on décèle des défauts. Le constructeur recommande les mesures correctives, au risque parfois de devoir suspendre le certificat de navigabilité, et publie des instructions pour la correction des défauts, les AD (*advisory directive*).

13. Tant que l'avion est maintenu suivant les normes du constructeur, il peut voler. En résumé l'avion doit donc disposer d'un certificat de navigabilité valide, qui signifie qu'il est en parfait état de vol. Ce certificat peut également être suspendu à la suite d'une panne imprévue. Pour définir s'il est toujours valide, l'équipage et la maintenance s'appuient à la fois sur la « *Minimum Equipment List* » (MEL) et la maintenance (Remise en Vol).

- La MEL permet de définir le niveau de la panne de l'avion : *NoGo* ou pas.

- La maintenance dite programmée et se fait sur 3 stades, A, B, C, D. On sait exactement à quelle date doivent être faits les « *A-check* », « *B-check* » ou « *C check* ». Le « *C-check* » est un « *heavy check* », donc la maintenance la plus importante et la plus longue. (Le « *D-check* » est dite progressive, donc diluée dans le « *C-check* »).

14. Tant que l'on est en conformité avec la maintenance, le certificat de navigabilité est valable. Et la MEL permet de savoir si en cas de panne imprévue l'avion est autorisé à décoller ou non.

15. Je serai donc tenté de vous dire que tant qu'un avion est entretenu conformément aux prescriptions du constructeur, il peut voler. Le problème est le coût de cette maintenance. Plus l'avion est vieux, plus cela coûte cher à l'entretenir. Par exemple, pour chaque heure de vol du B707, se sont 20 heures d'entretien. Cela est inclus dans les « *operating cost* ». En fonction de ces coûts on décide de continuer à faire voler l'avion ou pas. La vie d'un avion est également limité au niveau des cycles,<sup>2</sup>( aux environs de 80 000 cycles pour le B707) au Congo. Mais cette limite est très élevée et n'est en réalité jamais atteinte : l'avion de Bemba totalisait aux alentours de 20.000 cycles.

16. Les intervalles des « *C-check* » étaient de deux ans « calendrier ». Par exemple, dans le programme de M. Bemba, le « *C-check* » aurait dû être fait sur le Boeing 727 tous les deux ans, qu'il ait volé ou non.

17. La valeur des avions dépend de plusieurs facteurs. Par exemple, deux airbus A320 de la même année, peuvent valoir €25 millions pour l'un, et €50 millions pour l'autre. Cela dépend de leur potentiel moteur, et celui des accessoires importants comme le train d'atterrissage, ainsi que de leur potentiel vis-à-vis du « *C-check* ». Le « *C-check* » d'un airbus coûte six millions de dollars et est renouvelable tous les deux ans. Il ne s'agit ici que d'exemples, mais ils permettent d'illustrer que lorsqu'un avion doit faire son « *C-check* », sa valeur est donc, dans le cas cité, de six millions en moins.

18. Le train d'atterrissage d'un avion a une durée de vie de 10 ans. Tous les 10 ans, il doit être révisé complètement dans un centre spécialisé et agréé. Cela coûte €150 000 pour un B727. Ainsi, lorsque l'on évalue la valeur d'un avion, on doit additionner tous ces

<sup>2</sup> Un cycle représente un décollage et un atter [REDACTED] i le vol dure 1h ou 10h, il s'agit d'un seul cycle.

paramètres, mais également l'opportunité que représente de l'avion (la demande pour cet avion, les avantages qu'il procure). La gamme 707 était tellement avantageuse que l'armée américaine les a rachetés et transformés pour en faire des avions tankers sous le nom de KC-135.

19. Lorsque l'avion ne vole pas pour une longue période, on doit le mettre en « *long storage* » : c'est une procédure publiée par le constructeur. On enlève le moteur, certains tuyaux et on bouche les tuyaux pour éviter la corrosion et qu'ils ne s'oxydent. On place ensuite l'avion dans un endroit assez sec. Quand on veut réactiver l'avion on procède à un « *destorage* », toujours d'après le manuel du constructeur.

20. L'erreur qu'il y a eu avec l'avion stationné au Portugal est qu'il n'a pas été mis en *long storage*, ce qui signifie qu'à l'heure actuelle tout est colmaté, oxydé, tous les instruments sont inutilisables à cause de l'humidité. Cet avion ne peut plus voler, cela est absolument impossible. Il est considéré BER (*Beyond Economic Repair*).

21. L'avion aurait dû être déplacé et stocké dans un endroit sec. Il est impossible de garder un avion en bord de mer à cause de la corrosion due au sel ( $H_2O$  (eau) + NaCl (sel) = acide chlorhydrique qui détruit l'avion). On met les avions en *long storage* en général dans les déserts. Aux Etats-Unis, par exemple, ils sont placés en Arizona ou au Nouveau-Mexique, sans air marin et ils peuvent y rester des années. Si on m'avait posé la question de la conservation de cet avion de M. Bemba, la première chose que j'aurais exigée est le déplacement de l'avion loin de la mer. Un *stockage* à Kinshasa par exemple, aurait été préférable car il n'y avait pas d'air marin, contrairement au Portugal. Ensuite, l'avion aurait dû être mis en procédure de *long storage*.

22. La saisie d'un avion n'est pas une chose facile. La Convention de Rome de 1933 interdit à ses Etats signataires de faire de saisie conservatoire sur un avion de ligne. La saisie ne peut être pratiquée que sur une décision exécutoire, soit un jugement définitif. Un avion privé ou cargo peut cependant être saisi de manière conservatoire. Mais le saisissant est responsable de tout ce qui peut advenir comme dégâts.

## **E. ARRESTATION DE M. BEMBA ET CONSÉQUENCES SUR MA SÉCURITÉ**



23. M. Bemba est parti du Congo en 2007 avec l'un de ses avions. Il est passé par Tripoli et de là a rejoint le Portugal. Il y avait avec lui, [REDACTED]

24. Après l'arrestation de M. Bemba par la CPI, la MONUSCO à l'aéroport nous a ordonné de ne plus toucher aux avions de M. Bemba. C'est ainsi que la Régie des Voies Aériennes congolaise a donné l'instruction de mettre les avions dans un coin de l'aéroport, puis de les découper. C'était irrégulier. J'aurais pu les mettre en *long storage* en Afrique du Sud, mais les menaces de la MONUSCO m'ont dissuadé d'entreprendre la moindre action.

25. Pour moi aussi l'enfer a commencé. J'étais considéré comme ami de M. Bemba et à partir de ce moment [REDACTED]

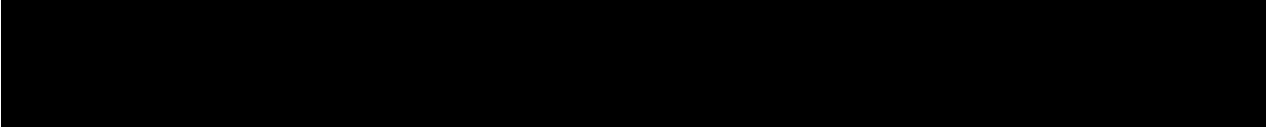
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]





30. Dans l'hypothèse où M. Bemba n'aurait pas été arrêté, ce qui se serait probablement passé pour lui est que le Président aurait cherché à ce que M. Bemba puisse gagner de l'argent sous sa dépendance. Il aurait donc laissé M. Bemba continuer son business et ses vols, afin qu'en retour il le laisse tranquille.

31. M. Bemba était aussi un homme d'affaire. Il n'en serait pas resté à ses sept avions. Il aurait renouvelé sa flotte et acheter des avions supplémentaires. Il se renseignait déjà à l'époque à propos d'autres avions.

**J'ai parlé avec Maître Haynes une fois et à Marc Broekema deux fois avant cet entretien, tous deux par téléphone. J'ai indiqué à M. Broekema très succinctement, quel était le taux horaire pour chaque avion, combien d'heures chacun des avions étaient loués chaque année, le type de contrat de location et les bénéfices pour M. Bemba, ainsi que la valeur des avions.**

**Je n'ai reçu aucun argent ou bénéfice.**

**J'ai examiné la présente déclaration et elle est fidèle à ma connaissance et à mes souvenirs.**

**Date :** Bruxelles, 7 mars 2019

**Signa**

