

# Belgische Senaat

Gewone Zitting 2002-2003

## Parlementaire onderzoekscommissie «Grote Meren»

Hoorzittingen

Vrijdag 25 oktober 2002

Namiddagvergadering

### Verslag

# Sénat de Belgique

Session ordinaire 2002-2003

## Commission d'enquête parlementaire «Grands Lacs»

Auditions

Vendredi 25 octobre 2002

Réunion de l'après-midi

### Compte rendu

#### Hoorzitting met de heer Philippe de Moerloose, afgevaardigd bestuurder van Demavia Airlines

(Voorzitter: de heer André Geens)

**De voorzitter.** – Ik herinner u eraan dat deze bijzondere commissie bevoegd is voor alle onderzoeksmaatregelen zoals omschreven in het Wetboek van Strafvordering.

Een valse getuigenis is strafbaar met gevangenisstraf van twee maanden tot drie jaar. Bovendien kan u gedurende een periode van ten minste vijf en ten hoogste tien jaar worden ontzet uit uw politieke rechten.

Ik wijs u erop dat u het recht heeft om geen verklaringen af te leggen indien u meent dat die later tegen u zouden kunnen worden gebruikt in een eventuele strafrechtelijke vervolging. Dit recht wordt gewaarborgd door artikel 14, §3, littera g van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, alsook door artikel 8, laatste lid van de wet van 3 mei 1880 op het parlementair onderzoek.

Ik vraag u om de volgende eed af te leggen:

“Ik zweer de gehele waarheid te zeggen en niets dan de waarheid.”

*De heer de Moerloose legt de eed af.*

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ik ben gedelegeerd bestuurder van Demavia Airlines, een luchtvaartmaatschappij naar Belgisch recht. Ik ben vandaag naar hier gekomen omdat ik een antwoord wens te geven op bepaalde elementen uit het verslag van de hoorzittingen die hier op 5 juli 2002 plaatsvonden.

*Ik lees in dat verslag dat de heer Georges Berghezan – een persoon die ik nog nooit heb ontmoet – hier tijdens zijn ondervraging de activiteiten van mijn maatschappij, Demavia, herhaaldelijk aan de kaak heeft gesteld. Die beweringen werden bovendien overgenomen door senator Maertens, lid van de onderzoekscommissie. De firma Demavia wenst de commissie een aantal concrete elementen*

#### Audition de M. Philippe de Moerloose, administrateur délégué de Demavia Airlines

(Présidence de M. André Geens)

**M. le président.** – Je vous rappelle que cette commission spéciale est compétente pour toutes les mesures d'enquête telles que prévues par le Code d'instruction criminelle.

Le faux témoignage est passible d'un emprisonnement de deux mois à trois ans. En outre, vous risquez d'être déchu de vos droits politiques pendant une période de cinq ans au minimum et de dix ans au maximum.

Je vous signale que vous avez le droit de ne pas faire de déclarations si vous estimez qu'elles pourraient être utilisées contre vous ultérieurement dans une procédure pénale éventuelle. Ce droit est garanti par l'article 14, §3, point g) du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, ainsi que par l'article 8, dernier alinéa, de la loi du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires.

Je vous invite à prêter le serment suivant :

« Je jure de dire toute la vérité, rien que la vérité. »

*M. de Moerloose prête serment.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Je suis l'administrateur délégué de la compagnie d'aviation de droit belge Demavia Airlines. Si je suis là aujourd'hui, c'est simplement pour ne pas laisser sans réponse des éléments repris dans le compte-rendu des audiences organisées le 5 juillet 2002 par votre commission d'enquête.

Dans ce compte-rendu, M. Georges Berghezan – personne que je n'ai jamais rencontrée –, entendu par la commission, a mis en cause à plusieurs reprises les activités de ma société Demavia. Ces allégations ont en outre été relayées par le sénateur Maertens, membre de la commission d'enquête parlementaire. La société Demavia souhaite fournir à la commission une série d'éléments de fait qui permettra à celle-

te bezorgen zodat ze haar opdracht met kennis van zaken kan volbrengen.

*Ik geef u eerst een korte historiek van mijn onderneming. Demavia is een luchtvaartmaatschappij naar Belgisch recht die ik in 1993 zelf heb opgericht, met als maatschappelijk doel de vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen en de exploitatie van het luchttransport in al zijn vormen. Dat staat in artikel 3 van de gewijzigde statuten van 29 maart 1999. Ik bezorg daarvan een kopie aan de commissie. We voeren cargovluchten uit tussen België en Afrika, meer specifiek het gebied van de Grote Meren. We hebben drie vluchten per week tussen Brussel en Kinshasa en wekelijks een vlucht tussen Brussel en Bujumbura / Kigali. De terugvluchten vertrekken vanuit Nairobi.*

*In maart 2002 ben ik gestart met de tweede activiteit van mijn bedrijf, namelijk het passagiersvervoer tussen Brussel en Kinshasa. Demavia vertegenwoordigt Hewa Bora, een maatschappij naar Congolees recht die in concurrentie met de nieuwe SNBA, passagiersvluchten uitvoert tussen Brussel en Kinshasa. Wij hebben twee lijnvluchten per week.*

*Ik wijs erop dat van bij de oprichting tot midden 2000, Demavia opereerde van op de luchthaven van Oostende. Daarna zijn we uitgeweken naar de luchthaven van Luik, onder meer wegens de uiterst lage lokale taksen.*

*Omwille van onze nieuwe opdracht voor Hewa Bora, hebben we een reorganisatie doorgevoerd en hebben we al onze activiteiten gecentraliseerd in de nationale luchthaven van Brussel. Ik overhandig de voorzitter een brochure waarin alle activiteiten van de maatschappij opgenomen zijn, zodat de commissie over alle informatie beschikt.*

*Ik kom dan bij het onderzoek van de beschuldigingen die ik heb gelezen in het verslag van de hoorzitting van 5 juli 2002. De heer Georges Berghezan heeft daar herhaaldelijk de activiteiten van mijn bedrijf gelaakt. Om te bewijzen dat hij de waarheid sprak, aarzelde hij niet om het volgende te verklaren: "Er is een eenvoudige manier om de betrouwbaarheid van de bronnen te beoordelen. Als ik denk dat het gaat om betrouwbare feiten, gebruik ik de aantonende en anders de voorwaardelijke wijs." Ten opzichte van mijn bedrijf heeft de heer Berghezan nooit de voorwaardelijke wijs gebruikt. Hij is dus zeker van de zaken die hij naar voren schuift.*

*De heer Maertens heeft die verklaringen overgenomen en heeft op zijn beurt de reputatie van de firma Demavia in twijfel getrokken.*

*Ik wil het verslag punt voor punt overlopen. "In mei 2000 trachtte het Belgische bedrijf Demavia drie Alouette-helikopters uit Frankrijk uit te voeren en een groter toestel uit Groot-Brittannië, officieel bestemd voor de Congolese burgermaatschappij Air Katanga. De levering werd tegengehouden op de luchthaven van Oostende.*

*Ten gevolge van de opschudding veroorzaakt door die zaak, heeft het bedrijf zelf verzaakt aan de export van de toestellen naar Congo en heeft het toestemming gevraagd om ze over te brengen naar Groot-Brittannië."*

*De heer Berghezan steunde voor die verklaring op twee artikelen die in La Libre Belgique van 31 mei en 9 juni 2000*

ci d'accomplir son travail en meilleure connaissance de cause.

Je me propose de vous faire un historique très rapide. Demavia est une compagnie aérienne de droit belge que j'ai moi-même constituée en 1993. L'objet social de la société est la représentation de compagnies aériennes ainsi que l'exploitation du transport aérien sous toutes ses formes. Ceci figure à l'article 3 des statuts modifiés du 29 mars 1999 dont je remets une copie à la commission. Nous organisons des vols cargo entre la Belgique et l'Afrique et plus particulièrement la région des Grands Lacs. Chaque semaine, nous exploitons trois vols entre Bruxelles et Kinshasa et un vol hebdomadaire entre Bruxelles et Bujumbura / Kigali. Les vols retour partent de Nairobi.

J'ai entamé la seconde activité de ma société en mars 2002. Il s'agit du transport de passagers entre Bruxelles et Kinshasa. Plus précisément, Demavia est le représentant, le GSA, de la compagnie de droit congolais Hewa Bora qui exploite en concurrence avec la nouvelle SNBA des vols réguliers de passagers entre Bruxelles et Kinshasa. Nous assurons deux vols par semaine.

Je tiens à préciser également que les activités de Demavia ont d'abord été exercées sur l'aéroport d'Ostende, jusqu'à la moitié de 2000. Ensuite, elles ont été déplacées à l'aéroport de Liège, notamment en raison du coût extrêmement bas des taxes locales.

Compte tenu de la nouvelle activité déployée pour Hewa Bora, nous avons décidé de réorganiser et de centraliser toutes nos activités au départ de l'aéroport de Bruxelles National. Afin d'assurer la parfaite information de la commission, il est remis à son président une brochure traitant des activités de la compagnie.

J'en viens à l'examen des accusations contenues dans le procès-verbal de l'audition du 5 juillet 2002. Pour rappel, la commission a alors entendu M. Georges Berghezan. À plusieurs reprises, celui-ci a mis en cause l'activité de ma société. Pour justifier la véracité de ses propos, M. Berghezan n'a pas hésité à déclarer : « Il y a un moyen très simple d'évaluer la fiabilité des sources. Si les faits m'ont l'air établis et fiables, j'utilise, durant l'exposé, l'indicatif. Mais, à défaut, j'utiliserai le conditionnel. » À propos de ma compagnie, M. Berghezan n'a jamais utilisé le conditionnel mais uniquement l'indicatif. Il est donc certain des faits qu'il présente.

Par ailleurs, ses propos ont été relayés par le sénateur Maertens qui, à plusieurs reprises, a également mis en cause la société Demavia. Celle-ci souhaite donc répondre, point par point, aux éléments repris dans ce rapport. Le premier de ces points figure à la page 6 du rapport qui en compte 64. On peut y lire : « En mai 2000, une tentative d'exportation, par la firme belge Demavia, de trois hélicoptères Alouette en provenance de la France et d'un appareil plus gros en provenance de la Grande-Bretagne, officiellement destinés à la compagnie civile congolaise Air Katanga, a été bloquée à l'aéroport d'Ostende.

À la suite de remous causés par cette affaire, la firme a elle-même renoncé à exporter les appareils vers le Congo et a demandé d'autoriser leur transfert vers la Grande-Bretagne ». Ces propos ont été tenus par M. Berghezan, qui s'est appuyé sur deux articles parus dans *La Libre Belgique* les 31 mai et

verschenen waren.

*Demavia wil de commissie betrouwbaarder informatie geven. Uit de stukken die wij voorleggen blijkt het volgende.*

*Op 19 mei 2000 verkocht de Franse firma AEROMECHANIC aan de Congolese firma Air Katanga, gevestigd in Lubumbashi, drie helikopters van het type Alouette II. We hebben foto's van dat type helikopter bij het dossier gevoegd. (Stuk 2)*

*Op 23 mei 2000 verkocht Sloane Helicopters Ltd, een firma naar Brits recht, aan Air Katanga trouwens ook een Agusta helikopter van het type A 109, zoals blijkt uit stuk 4 van mijn dossier.*

*Ik preciseer dat de Alouettes inderdaad in kaki geschilderd waren, maar dat ze geen enkele militaire uitrusting bevatten. Dat toestel kan maximum drie passagiers vervoeren. De Agusta was een VIP-versie.*

*Demavia is op geen enkele wijze bij die transacties betrokken geweest. De Agusta is van Stansted naar de luchthaven van Oostende gevlogen, terwijl de drie Alouettes per vrachtwagen naar de luchthaven van Oostende werden gebracht. Pas dan heeft Air Katanga, Demavia mondeling verzocht om die helikopters per vliegtuig te vervoeren. In die tijd vertrokken de cargovluchten van Demavia nog vanuit Oostende. Er was bijgevolg niets abnormaal aan de hand.*

*Demavia vernam nadien dat de douanediensden van Oostende beslag gelegd hadden op de Alouette helikopters omdat ze in kaki geschilderd waren. Demavia heeft daarop de Belgische overheid gevraagd welke formaliteiten moesten worden vervuld om die helikopters uit te voeren.*

*Demavia stuurde daarom op 30 mei 2000 een verslag naar het ministerie van Economische Zaken met, in bijlage, de verklaring van Air Katanga dat die toestellen uitsluitend voor civiel gebruik bestemd waren. Zie stuk 5 van mijn dossier en de verklaring van Air Katanga.*

*De douanediensden van Oostende hebben dan mondeling laten weten dat er voor de export van die toestellen uitgebreider formaliteiten moesten worden vervuld, maar dat het wel mogelijk was om snel een transitvergunning te bekomen. Demavia heeft daarop zijn Engelse vliegtuigmaatschappij gecontacteerd, de firma MK Airlines die in Stansted is gevestigd. Die bevestigde dat de helikopters zonder probleem kunnen worden uitgevoerd als ze met een Belgische transitvergunning naar Stansted worden overgebracht. De Belgische overheid verleende die vergunning – zie stuk 6 van mijn dossier – en de helikopters werden later vanuit Engeland naar Congo overgevoerd.*

*Uit al deze elementen kan onmogelijk worden afgeleid dat Demavia zich, op welke wijze dan ook, heeft ingelaten met het transport van militair materieel of dat er een filière zou zijn waardoor België kon worden omzeild. Niets wijst erop dat het om militair materieel zou gaan, behalve dan de kaki kleur van de Alouette helikopters, maar dat is een zwak element. We hebben gekozen voor een transit via Groot-Brittannië omdat bepaalde administratieve faciliteiten in België niet bestaan.*

*Op pagina 48 van het verslag staat volgende verklaring van de heer Maertens: "Ik verwijs hierbij ook naar de schimmige rol van de douaneagenschappen. Naast het Brusselse*

9 juin 2000.

La société Demavia pense fournir à la commission des informations plus fiables que celles qui lui ont été transmises. Les pièces que nous déposons indiquent ce qui suit :

Le 19 mai 2000, la société française AEROMECHANIC a vendu à la société congolaise Air Katanga, établie à Lubumbashi en République démocratique du Congo, trois hélicoptères de type Alouette II. Des photos du type des hélicoptères vendus sont jointes au dossier. (Pièce 2)

Par ailleurs, le 23 mai 2000, la société de droit anglais *Sloane Helicopters Ltd* a vendu également à la société Air Katanga un hélicoptère Agusta de type A 109, comme le prouve la pièce 4 de mon dossier.

Je précise que les hélicoptères Alouette étaient effectivement peints en couleur kaki mais ne disposaient d'aucun équipement de type militaire. Ce type d'appareils transporte au maximum trois passagers. Quant à l'appareil Agusta, il était équipé en version VIP.

Ces ventes ont été effectuées sans la moindre intervention de la compagnie Demavia. L'hélicoptère Agusta a effectué un vol depuis Stansted jusqu'à l'aéroport d'Ostende, alors que les trois Alouette ont été amenés à l'aéroport d'Ostende par camion. Ce n'est qu'à ce moment que la société Demavia a été verbalement contactée par la société Air Katanga pour effectuer le transport par avion de ces hélicoptères. À l'époque, Demavia exerçait ses activités de vols cargo depuis l'aéroport d'Ostende et, par conséquent, il n'y a rien d'anormal.

La société Demavia a ensuite appris que les appareils Alouette avaient été saisis par les services de douane de l'aéroport d'Ostende en raison de leur couleur. La société Demavia s'est alors tout simplement informée auprès des autorités belges quant aux formalités à remplir pour pouvoir exporter les hélicoptères.

Le 30 mai 2000, la compagnie Demavia a alors adressé un rapport en ce sens au ministère des Affaires économiques avec, en annexe, une déclaration émanant d'Air Katanga indiquant que les appareils étaient à usage exclusivement civil. Voir la pièce 5 de mon dossier et l'attestation émanant d'Air Katanga.

Les services de la douane à Ostende ont alors fait savoir verbalement que l'exportation des hélicoptères serait soumise à des formalités plus longues mais qu'il serait en revanche possible d'obtenir rapidement une licence de transit. Demavia a contacté l'opérateur régulier de sa compagnie d'aviation, la compagnie anglaise MK Airlines, établie à l'aéroport de Stansted en Angleterre, qui nous a valablement confirmé qu'il n'y avait aucune difficulté à exporter ces hélicoptères après obtention de la licence de transit en Belgique. Cette licence a été délivrée par les autorités belges – voir la pièce 6 de mon dossier – et les hélicoptères ont ensuite été envoyés depuis l'Angleterre vers le Congo.

Des éléments de fait qui précèdent, il est impossible de déduire que Demavia a participé de manière quelconque à un transport de matériel militaire ou l'existence d'une filière ayant cherché à éviter la Belgique. Le matériel n'a aucun caractère militaire, sauf à se fier à la couleur des carlingues des trois hélicoptères Alouette ce qui, en soi, est insuffisant.

*Demavia dat werd vernoemd, zijn er nog andere. In Oostende is er de heel bekende firma Vanpaemel. Deze firma's vormen de link tussen de wapenhandelaars en de maatschappijen. U weet zeer goed dat dit allemaal stukjes van een heel netwerk zijn en dat de ene vaak niets van de andere af weet.*

*De zaakjes worden heel vaak door de douanemaatschappijen geregeld. Zij kennen heel goed de douaniers, zijn ter plaatse en kennen de gaten in de wetgeving. Daar helpt geen enkele deontologische code tegen."*

*De firma's Demavia en Vanpaemel kunnen onmogelijk met elkaar worden vergeleken. Zoals ik al zei, is Demavia een luchtvaartmaatschappij en zeker geen douaneagentschap. Wij zijn niet gemachtigd om op te treden als een douaneagentschap.*

*De firma Vanpaemel daarentegen is wel degelijk een douaneagentschap. Zij ontplooiën andere activiteiten dan Demavia.*

*Demavia heeft geen wapens vervoerd en treedt niet op als schakel tussen wapenfabrikanten en wapenhandelaars.*

*Een derde verklaring van de heer Maertens vind ik op pagina 54 van het verslag: "Ik veronderstel dan ook dat u geen gegevens hebt over de rol van douaneagentschappen zoals Demavia en Vanpaemel.*

*Ik ben het ermee eens dat de gouden tijd voor Oostende al een drietal jaar voorbij is, maar ons onderzoek start in 1995. De rol van Oostende kan dus heel duidelijk in ons onderzoek worden opgenomen."*

*Ook hier verwacht de heer Maertens de activiteiten van Demavia met die van een douaneagentschap als Vanpaemel. Demavia heeft in Oostende uitsluitend luchtvaartactiviteiten uitgeoefend.*

*Uit de tekst op pagina 59 van het verslag blijkt dat er een dialoog ontstaan is tussen senator Maertens en de heer Berghezan. Ik citeer de heer Maertens: "De spreker wees ons op de Brusselse firma Demavia die gevestigd was op Ostend Airport, die opdracht gaf aan Aero Zambia om militair materieel naar Congo te vliegen. Het gaat om de fameuze helikopters die uiteindelijk aan de grond zijn gehouden. Hoe is het mogelijk dat een dergelijke firma nog steeds ongehinderd haar werk kan doen? Wie zit daar achter? Welke financiële circuits zijn daar aan het werk? Hebt u meer gegevens over deze zogezegd gerespecteerde firma. Hoe geraakt zo'n firma verstrikt in dergelijke illegale wapentransacties? Ofwel weet ze niet waar ze mee bezig is, ofwel weet ze dat zeer goed."*

*De heer Berghezan antwoordt: "Het is een goede suggestie om aandacht te schenken aan die maatschappij. Ik heb de informatie gewoon genoteerd. Ik denk dat de wapens bestemd waren voor Kinshasa en niet voor Zambia. Ze waren officieel bestemd voor een burgerbedrijf, Air Katanga. Ik zou mijn werk kunnen voortzetten en uitzoeken wat die maatschappij is, wat ze gewoonlijk exporteert, enzovoort. Ik heb u alle informatie gegeven waarover ik beschik."*

*Deze dialoog berust op een reeks vergissingen en bevat insinuaties die de firma Demavia niet kan dulden.*

*De heer Berghezan corrigeerde senator Maertens terecht met betrekking tot de firma die de helikopters gekocht had. Het*

Le transit par l'Angleterre s'explique par des facilités administratives inexistantes en Belgique.

À la page 48 du rapport, il est indiqué dans le compte-rendu que M. le sénateur Maertens s'est exprimé comme suit : « Je voudrais souligner ici que le rôle des agences de douane n'est pas très clair. Outre la société bruxelloise Demavia, il en existe d'autres : La firme Vanpaemel, très connue à Ostende. Ces sociétés constituent le lien entre le marchand d'armes et les entreprises. Vous savez fort bien qu'il s'agit de petits éléments d'un grand réseau et que, souvent, l'un ne sait rien de l'autre.

Les affaires sont très souvent réglées par les agences en douane. Elles sont sur place, connaissent très bien les douaniers et les failles de la législation. »

L'assimilation faite entre les sociétés Demavia et Vanpaemel est tout à fait erronée. Comme il a été indiqué ci-avant, la société Demavia est une compagnie aérienne et aucunement une agence en douane. À cet égard, nous ne disposons d'aucune immatriculation pour accomplir des actes que peut accomplir une agence en douane.

Il est en revanche exact que la société Vanpaemel est une agence en douane, mais il n'y a pas lieu de confondre les activités de celle-ci avec celles de Demavia. Nous ne sommes pas agents en douane.

Plus fondamentalement, la société Demavia n'a pas transporté d'armes et n'est pas un lien intermédiaire entre les entreprises de fabrication d'armes et les marchands d'armes.

La troisième déclaration se trouve à la page 54 du compte rendu où il est indiqué que M. le sénateur Maertens s'est exprimé comme suit : « Je suppose donc que vous ne savez rien du rôle des agences en douane Demavia et Vanpaemel. Je suis d'accord pour dire que l'âge d'or pour Ostende est terminé depuis trois ans, mais notre enquête commence avec l'année 1995. Il est donc très clair qu'elle porte sur le rôle d'Ostende. »

Comme indiqué au point précédent, M. le sénateur Maertens verse dans l'erreur lorsqu'il assimile les activités de Demavia à celles d'une agence en douane, telle l'agence Vanpaemel. Si Demavia a effectivement eu des activités à Ostende, c'est uniquement en tant que compagnie aérienne et pas en tant qu'agent en douane.

Enfin, l'article en page 59 du rapport. Dans le compte rendu, il apparaît qu'un dialogue s'est instauré entre M. le sénateur Maertens et M. Berghezan, dialogue relaté comme suit – et je cite M. Maertens : « L'orateur a attiré notre attention sur la firme Demavia installée à l'aéroport d'Ostende qui a confié à Aero Zambia la mission de transporter du matériel militaire vers le Congo. C'étaient les fameux hélicoptères qui finalement restèrent bloquer à l'aéroport. Comment est-il possible qu'une telle firme puisse continuer à travailler comme si de rien n'était ? Qui se cache derrière elle ? Quels sont les circuits financiers à l'œuvre ? Avez-vous davantage d'informations sur cette firme, soi-disant respectable ? Comment est-il possible qu'une telle firme soit impliquée dans des transactions illégales d'armes ? Ou bien elle ne sait pas ce qu'elle fait ou bien elle ne le sait que trop. »

M. Berghezan rétorque : « C'est une bonne suggestion de s'intéresser à cette société. Pour ma part, j'ai simplement noté

*gaat niet om Aero Zambia, een firma die Demavia absoluut niet kent, maar wel om Air Katanga.*

*Anderzijds vergissen de senator en de getuige zich wanneer ze ervan uitgaan dat het materieel dat Air Katanga gekocht had, militair materieel is. Het gaat uitsluitend om materieel voor civiele doeleinden. De foto's in mijn dossier bewijzen dat.*

*Met de Alouette II helikopters kunnen geen militaire acties worden ondernomen. Omdat ze slechts kleine afmetingen hebben en een specifieke uitrusting vereisen, kunnen ze alleen maar voor civiele doeleinden worden ingezet.*

*Demavia kan het bovendien niet laten gebeuren dat zijn eerbaarheid in twijfel wordt getrokken, zeker niet door een senator. De luchtvaartmaatschappij Demavia heeft er geen baat bij niet meer te kunnen werken. Achter de structuur van het bedrijf schuilt geen enkel persoon of geen enkel netwerk. Ik ben de enige aandeelhouder. Het bedrijf maakt geen deel uit van een twijfelachtig financieel circuit. De firma verbaast er zich over dat een senator haar verdacht kan maken zonder over gegronde elementen te beschikken en, a fortiori, zonder de verantwoordelijken van het bedrijf gehoord te hebben.*

*Wij geven u dus graag inzage in onze statuten en in onze jaarrekeningen van 2000 en 2001, stuk 8 van het dossier. Indien de commissie meer gedetailleerde inlichtingen wenst, onder meer van Fortis Bank, kunnen we het bankgeheim laten opheffen.*

*Demavia distantieert zich van de insinuatie dat de officiële en civiele activiteiten van Air Katanga een dekmantel zouden zijn voor officieuze militaire activiteiten.*

*De verantwoordelijken van Air Katanga, namelijk de heer Johan Demaeght, een Belg, en de heer Jose de Moura, een Portugees, die de helikopters nog altijd in hun bezit hebben, zijn trouwens bereid om voor de parlementaire onderzoekscommissie te komen getuigen. De commissie zou desnoods ook de verantwoordelijken van MONUC kunnen ondervragen. Zij zijn ter plaatse en zouden in alle objectiviteit het civiel of militair gebruik van de helikopters kunnen omschrijven.*

*Omdat we weten dat onderzoekscommissies tot op zekere hoogte een immuniteit genieten- artikel 58 van de Grondwet – en om te voorkomen dat het definitieve rapport vergissingen bevat over de uiteindelijke verantwoordelijkheden, wenste Demavia door de commissie gehoord te worden. Ze wenste haar standpunt over de getuigenis van de heer Berghezan en de verklaringen van senator Maertens te kennen te geven.*

l'information. Je crois que les armements étaient destinés à Kinshasa et pas à la Zambie. Ils étaient officiellement destinés à une compagnie civile, Air Katanga. Je pourrais prolonger mon travail et chercher à savoir ce qu'est cette société, ce qu'elle exporte habituellement. Je ne dispose pas plus d'informations que celles que je vous ai livrées. »

Ce dialogue repose sur une série d'erreurs et contient des insinuations que la société Demavia ne peut admettre.

Tout d'abord, M. Berghezan a raison de corriger M. le sénateur à propos de la société qui avait acheté les hélicoptères. Il ne s'agit pas d'Aero Zambia, société totalement inconnue de Demavia, mais bien de la société Air Katanga.

En revanche, le sénateur et le témoin se trompent lorsqu'ils considèrent que le matériel acquis par Air Katanga se veut du matériel militaire. Il s'agit uniquement de matériel civil, ainsi que l'atteste, au demeurant, les photos produites dans le dossier.

Les hélicoptères Alouette II ne permettent aucunement des actions militaires. Par leurs dimensions réduites et faute d'équipement spécifique, ils ne peuvent servir à un usage autre que civil.

Plus fondamentalement, la société Demavia ne peut admettre de voir son honorabilité mise en cause, surtout par un sénateur. La compagnie d'aviation Demavia n'a aucune raison de ne plus pouvoir travailler. Aucune personne ni aucun réseau ne se cachent derrière son actionariat qui n'est autre que moi. Elle ne participe à aucun circuit financier douteux qui entacherait sa responsabilité. La compagnie Demavia s'étonne qu'un sénateur puisse jeter la suspicion, sans disposer d'éléments de preuve solidement étayés et, a fortiori, sans avoir auparavant entendu les responsables de la compagnie.

La société Demavia fournit donc bien volontiers ses statuts, ses comptes annuels pour les années 2000 et 2001 – pièce 8 du dossier. Si de plus amples informations sont souhaitées, notamment auprès du banquier, la Fortis Banque, elle est tout à fait disposée à délier celle-ci de son secret bancaire.

Quant à l'insinuation relative aux activités officielles et civiles d'Air Katanga qui couvriraient des activités militaires officieuses, elle est étrangère aux activités de Demavia.

Au demeurant, les responsables d'Air Katanga, qui sont M. Johan Demaeght, de nationalité belge, et M. Jose de Moura, de nationalité portugaise, qui disposent toujours de ces hélicoptères, sont tout disposés à venir fournir de plus amples explications à la commission d'enquête parlementaire. Celle-ci pourrait également, si nécessaire, interroger les responsables de la MONUC, qui sont sur place et qui pourraient, en toute objectivité, décrire l'usage civil ou militaire des hélicoptères.

Sachant que les commissions d'enquête bénéficient, dans une certaine mesure, de l'immunité, l'article 58 de la Constitution, et afin d'éviter que le rapport final ne contienne des erreurs quant à d'éventuelles responsabilités, la société Demavia a tenu à être entendue par la commission d'enquête pour que celle-ci puisse apprécier les éléments qui lui sont fournis et les mettre en relation avec l'audition de M. Berghezan et les

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Mijn naam is hier enkele keren gevallen. Als ik met foute informatie naar buiten zou zijn gekomen, zoals door de heer de Moerloose van Demavia duidelijk wordt beweerd, wens ik mij daarvoor te verontschuldigen. Ik kan mij vergissen en mijn informanten kunnen zich vergissen.

Ik wens toch even dieper in te gaan op het dossier zelf. De heer de Moerloose heeft gesproken over de transitlicentie die door de Belgische overheid werd gegeven. Over welke overheid ging het en welke minister was op dat ogenblik verantwoordelijk?

Heeft de heer de Moerloose banden met het bedrijf van de heer Paul de Moerloose dat in Zwitserland gevestigd is? Behoort de echtgenote van de heer Paul de Moerloose, mevrouw Pairoux, tot de familie Pairoux, aandeelhouders van New Lachaussée?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Met betrekking tot de eerste vraag kan ik u zeggen dat wij bij het ministerie van Economische Zaken een doorvoervergunning hebben gevraagd. Ik weet niet welke minister de vergunning heeft gegeven, maar in mijn dossier zit een kopie van mijn aanvraag. (Stuk 5)*

*(Bij nazicht van het dossier wordt de naam van de heer Moreels genoemd.)*

**De heer Tulkens (advocaat van Demavia).** – *Het gaat om staatssecretaris Pierre Chevalier.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Ik neem er akte van dat getuige verklaart dat de heer Chevalier, staatssecretaris voor Buitenlandse Handel, ingestemd heeft met de exportlicentie.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Om op de tweede vraag te antwoorden: er bestaat geen onderneming die Paul de Moerloose heet. Mijn broer Paul de Moerloose is kinesitherapeut in Zwitserland en is absoluut geen zakenman. Paul de Moerloose is gehuwd geweest met Marie-Pierre Pairoux. Haar vader is Pierre Pairoux, die bij de Forrestgroep werkt. Mijn broer is al meer dan vijf jaar officieel gescheiden. Zo nodig zal ik u graag alle mogelijke gegevens over zijn activiteiten verstrekken.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Dat is niet nodig, mijnheer de Moerloose, want dat zou in strijd zijn met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Ik wenste alleen een verduidelijking over de familiebanden om bepaalde zaken te verifiëren. Ik zal daar voor de rest niet verder op ingaan.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *U kunt mij alle vragen stellen die u wenst, zelfs over mijn familie, mijn privé-leven en mijn beroepsleven. Ik wens niet met gesloten deuren te vergaderen. Ik zal de vragen beantwoorden, ik heb alles onder controle.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – In uw CV staat dat u eigenaar bent van een coöperatieve vennootschap, de firma Demimpex. Kunt u ons iets meer vertellen over de activiteiten van deze firma?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Demimpex werd opgericht*

déclarations de M. le sénateur Maertens.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Si j'ai diffusé de fausses informations, comme M. de Moerloose de Demavia le prétend, je prie de m'en excuser. Je peux me tromper et mes informateurs également.*

*Je voudrais toutefois me pencher plus en profondeur sur le dossier. M. de Moerloose a parlé de la licence de transit accordée par les autorités belges. De quelles autorités s'agissait-il et quel était le ministre responsable à l'époque ? M. de Moerloose a-t-il des liens avec l'entreprise de Paul de Moerloose établie en Suisse ? L'épouse de Paul de Moerloose appartient-elle à la famille Pairoux, actionnaire de New Lachaussée ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – Pour revenir à la première question, nous avons introduit une demande de licence de transit auprès du ministère des Affaires économiques, si je ne m'abuse. J'ignore quel ministre a approuvé mais mon dossier contient la copie de ma demande de licence transit. (Pièce 5)

*(Après vérification dans le dossier, le nom de M. Moreels est cité.)*

**M. Tulkens (avocat de Demavia).** – Il s'agit du secrétaire d'État M. Pierre Chevalier.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Je note que le témoin déclare que M. Chevalier, secrétaire d'État au Commerce extérieur, a approuvé la licence d'exportation.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Pour répondre à la deuxième question, il n'y a pas de société qui s'appelle Paul de Moerloose. Mon propre frère, qui s'appelle Paul de Moerloose, est kinésithérapeute en Suisse. Mon frère n'est aucunement un homme d'affaires. Paul de Moerloose a été marié avec Marie-Pierre Pairoux, dont le père n'est autre que Pierre Pairoux, qui travaille dans le groupe de M. Forrest. Mon frère Paul est officiellement divorcé depuis plus de cinq ans. Je vous fournirai volontiers toutes les informations souhaitées concernant ses activités.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Ce n'est pas nécessaire, monsieur de Moerloose, car ce serait contraire à la protection de la vie privée. Je voulais seulement des éclaircissements sur les liens familiaux afin de vérifier certaines choses. Je ne m'approfondirai pas la question.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Vous pouvez me poser toutes les questions que vous souhaitez, même à propos de ma famille, au niveau privé, au niveau professionnel. Je ne tiens pas à répondre en réunion à huis clos, je réponds à la commission, je maîtrise tout.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Votre CV mentionne que vous êtes propriétaire d'une société coopérative, la firme Demimpex. Pouvez-vous en dire plus sur les activités de cette firme ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – Demimpex était une société

*in 1991 als coöperatieve vennootschap. Thans is het een naamloze vennootschap die door mij is opgericht en die voertuigen van de merken Toyota, Nissan en Mercedes naar Afrika uitvoert, alsook bouwmaschinen, zoals grote kiepwagens, vrachtwagens met oplegger en graafmachines.*

*Onze firma is gespecialiseerd in de export naar Afrika en Zuid-Amerika van voertuigen en materieel bestemd voor de industrie en de mijnbouw.*

*Ik heb de commissie een volledige brochure van de firma Demimpex bezorgd. Ik ben aandeelhouder en gedelegeerd bestuurder. (Stuk 1)*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Heeft uw firma Demimpex enkele jaren geleden een grote hoeveelheid Toyota's naar Katanga uitgevoerd op vraag van de George Forrest en van Damseaux?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Wij zijn de grootste Europese uitvoerder van 4×4-voertuigen naar Afrika. We voeren meer dan 4.000 voertuigen per jaar uit, wat toch een aanzienlijk aantal is.*

*Ik weet over welk contract u het hebt. Het ging om de uitvoer van een honderdtal Toyota 4×4-voertuigen naar Congo.*

*Wij hebben veel gehoord over deze levering en hebben een vaag vermoeden hoe de vork in de steel zit. Daarom heeft onze firma deze levering categoriek geweigerd en zelfs geen prijsofferte gedaan. Wij hebben daar niets mee te maken.*

*Maar ik kan u wel de naam van de leverancier geven.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Dat hoeft niet. Als u onder eed bevestigt dat uw firma ze niet heeft geleverd, dan volstaat dat voor ons. U bent natuurlijk vrij de naam van de firma die ze heeft geleverd, te noemen. Ik heb u die vraag niet gesteld.

**De voorzitter.** – Ik zou wel graag het antwoord weten.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Het is de firma AFRIMA, die destijds tot de Belgische financiële groep ATENOR behoorde die in Lasne of in Ohain gevestigd is. Er bestaat trouwens een website atenor.be.*

*Ik heb de voertuigen alleszins niet geleverd.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Daarstraks had u het over de maatschappij Hewa Bora.*

*Kunt u ons zeggen wie de bestuurders zijn? Wie maakt deel van uit van die maatschappij en door wie wordt ze beheerd?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik ben de commerciële partner van Hewa Bora. De vennootschap naar Belgisch recht Demavia, waarvan ik gedelegeerd bestuurder ben, is niet juridisch betrokken bij Hewa Bora. Het zijn twee afzonderlijke maatschappijen, maar ze zijn met elkaar verbonden door een handelsakkoord.*

*De voorzitter van de raad van bestuur is de heer Stavros Papaioannou. De administrateur-directeur-generaal is de Belg Philippe Falesse. De heer Nikola Rotenberg is bestuurder-financieel directeur en de heer Mehboob*

coopérative créée en 1991. Il s'agit maintenant d'une société anonyme, que j'ai créée et qui exporte vers l'Afrique des véhicules Toyota, Nissan et Mercedes, ainsi que du matériel de génie civil, soit de grosses bennes, des camions articulés, des excavatrices.

Notre société est spécialisée dans l'exportation de véhicules et de matériel industriel et minier vers l'Afrique et l'Amérique du sud.

J'ai, à ce titre, remis à la commission une brochure complète de la société Demimpex, dont je suis l'actionnaire et l'administrateur-délégué. (Pièce 1)

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Votre firme Demimpex a-t-elle exporté, voici quelques années, une grande quantité de Toyota au Katanga, à la demande de MM. Forrest et Damseaux ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – Nous sommes le plus gros exportateur de véhicules 4×4 vers l'Afrique. Nous sommes numéro un dans toute l'Europe. Nous exportons plus de 4.000 véhicules par an, ce qui est un chiffre très important.

Je vois très bien le contrat dont vous faites mention, qui concernait l'exportation d'une centaine de véhicules Toyota 4×4 vers le Congo.

Nous avons beaucoup entendu parler de cette livraison et nous en connaissions vaguement les tenants et aboutissants. C'est la raison pour laquelle notre société a simplement refusé de livrer et même de remettre prix. Nous n'avons rien à voir avec la livraison de ces véhicules.

En revanche, si la commission le permet, je puis dévoiler le nom du fournisseur qui a livré ces véhicules.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Ce n'est pas nécessaire. Si vous confirmez sous serment que votre société ne les a pas livrés, cela suffit pour nous. Vous êtes naturellement libre de citer le nom de la société qui les a livrés mais je ne vous l'ai pas demandé.*

**M. le président.** – *J'aimerais connaître ce nom.*

**M. Philippe de Moerloose.** – C'est la société AFRIMA, qui appartenait à l'époque au groupe financier belge ATENOR, basé à Lasne ou à Ohain. Il y a d'ailleurs un site atenor.be.

En tout cas, je n'ai pas livré ces véhicules.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Je reviens sur la compagnie Hewa Bora, que vous avez évoquée tout à l'heure.

Pouvez-vous nous dire quels en sont les administrateurs ? Qui fait partie de cette société et qui la gère ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Je suis le partenaire commercial d'Hewa Bora. La société de droit belge Demavia, dont je suis administrateur délégué, n'est pas juridiquement impliquée dans Hewa Bora. Ces deux compagnies sont bien distinctes et travaillent simplement suivant un accord commercial qui les lie.

Le président du conseil d'administration est M. Stavros Papaioannou. L'administrateur directeur général est le belge Philippe Falesse. L'administrateur directeur financier est M. Nikola Rotenberg. L'administrateur directeur commercial

*Rahemtulla is bestuurder-commercieel directeur.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Is er geen enkele band met de heer Kabila?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Bij mijn weten geen enkele. Ik ben goed op de hoogte want ik heb elke dag via de telefoon of via e-mail contact met die partner.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Er is gesproken over de aankoop van 4x4-voertuigen. Tussen 1990 en 2000 zou uw bedrijf 80 huifvrachtwagens hebben gekocht. Voor wie waren die vrachtwagens bestemd en wat was de prijs ervan?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik heb nooit een partij van 80 huifvrachtwagens gekocht of verkocht. Het klopt dat wij nieuwe en tweedehands vrachtwagens verkopen. We zijn officiële concessiehouder van Mercedes en MAN. Het behoort tot de activiteiten van mijn bedrijf om nieuwe en tweedehands vrachtwagens te leveren.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Het ging om tweedehands vrachtwagens.*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Wij kopen dagelijks tweedehands vrachtwagens. Zoals ik in mijn uiteenzetting heb gezegd, verkopen we ongeveer 4.000 voertuigen per jaar.*

*Het is logisch dat men denkt dat wij jaarlijks een duizendtal vrachtwagens naar Afrika uitvoeren. Ik kan u verzekeren dat die vrachtwagens uitsluitend voor civiel en niet voor militair gebruik bestemd zijn.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Oorspronkelijk is dat ongetwijfeld het geval, maar bent u er zeker van dat ze niet voor militaire doeleinden worden gebruikt?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *In welke landen? We verkopen voertuigen aan alle Afrikaanse landen. Persoonlijk ga ik vooral naar Congo, Mali en Burkina Faso.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Ik dacht aan Congo.*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *We verkopen er vrachtwagens voor civiel gebruik. Onze grootste klanten zijn Bracongo, een brouwerij, PLZ-Marsavco, een zeepfabriek, Gécamines, een mijnonderneming, en MIBA, een diamantonderneming.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *En in Zimbabwe?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *U mag gerust mijn boekhouding en mijn dossiers komen nakijken. Ze zijn volledig transparant. Ik heb nooit ook maar één enkel voertuig naar dat land uitgevoerd want men rijdt er links en ik ben er zeker van dat ik nooit een vrachtwagen heb gekocht met het stuur aan de rechterkant.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Heeft uw vervoerbedrijf ook contacten met Oekraïne en de landen van het vroegere Oostblok?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Helemaal niet.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Kunt u dat formeel bevestigen?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik heb nooit een activiteit gehad in die landen. We hebben enkel drie of vier*

*est M. Mehboob Rahemtulla.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Il n'y a aucun lien avec M. Kabila ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *À ma connaissance aucun. Je suis bien informé puisqu'il s'agit d'un partenaire avec lequel je suis chaque jour en contact par téléphone ou par mail.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *On a évoqué l'achat de 4x4. J'avais appris que votre société aurait acheté 80 camions bâchés entre 1990 et 2000. À qui étaient-ils destinés et quel en a été le prix ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Je n'ai jamais acheté ou vendu un lot de 80 camions bâchés. Il est exact que nous vendons des camions neufs et d'occasion. Nous sommes le concessionnaire officiel des marques Mercedes et MAN. Il entre dans l'objet social de ma société de livrer des camions, neufs ou d'occasion.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *En l'occurrence, il s'agissait de camions d'occasion.*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Nous achetons tous les jours des camions d'occasion. Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous vendons plus ou moins 4.000 véhicules par an.*

*Il est logique de penser que nous exportons annuellement un millier de camions vers l'Afrique. Je vous rassure : ce sont des camions à cent pour-cent usage civil et en aucun cas à usage militaire.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Initialement, sans doute, mais êtes-vous sûr qu'ils ne sont pas utilisés à des fins militaires ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Dans quels pays ? Nous vendons des véhicules dans tous les pays d'Afrique. Personnellement, je me rends surtout au Congo, au Mali, au Burkina.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Je pensais au Congo.*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Nous y vendons des camions à usage civil. Nos plus gros clients sont Bracongo, une brasserie, PLZ-Marsavco, une savonnerie, la Gécamines, une société minière, et la MIBA, une société de diamant.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Et en ce qui concerne le Zimbabwe ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Je vous invite à venir consulter mes documents de comptabilité et mes dossiers, qui sont totalement transparents : je n'ai jamais exporté un seul véhicule dans ce pays, tout simplement parce que la conduite y est à droite et que je suis sûr n'avoir jamais acheté un camion avec le volant placé à droite.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Votre compagnie de transport entretient-elle également des activités avec l'Ukraine et les pays de l'est ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Pas du tout.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Vous êtes formel ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Je n'ai jamais eu aucune activité avec ces pays. Nous avons simplement fait trois ou*

*vrachtluchten uitgevoerd vanuit Brno in Tsjechië om elektrische turbines naar Oost-Kasai te vervoeren.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Wanneer was dat?

**De heer Philippe de Moerloose.** – In de loop van de voorbije vijf maanden. Gelet op de afmetingen van de turbines moesten we een Ilyushin, een Russisch vliegtuig, charteren omdat onze vliegtuigen te klein zijn. Als u dat wenst, kan ik u een kopie bezorgen van de ladingslijst of van eventuele andere documenten.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Dat zou interessant zijn.

*U hebt zich tevens bereid verklaard ons inzage te verlenen in uw boekhouding.*

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ik heb mijn boekhouding te uwer beschikking gesteld. U kunt ook contact opnemen met Fortis Bank. Ik ben bereid het bankgeheim te laten opheffen.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Als u een koop sluit met de Congolese regering, met wie onderhandelt u dan?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Met de Congolese centrale bank, met het ministerie van Financiën of met het ministerie van Economische Zaken. Het hangt ervan af waarvoor de voertuigen bestemd zijn. Elk ministerie werkt autonoom.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Via welke bank worden de leveringen betaald?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Via Belgolaise of Fortis.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Ik heb het over de betaling van uw vergoeding.

**De heer Philippe de Moerloose.** – Inderdaad.

**De heer Jacky Morael (ECOLO).** – Mijnheer de Moerloose, ik meen te begrijpen dat uw activiteiten in Congo zich hoofdzakelijk afspelen op het grondgebied dat door de regering van president Kabila wordt gecontroleerd. Hebt u geen activiteiten in andere gebieden?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ik heb in mijn uiteenzetting gezegd dat ik actief ben in Kigali; in Rwanda en in Burundi. Ik voeg eraan toe dat ik niet actief ben in de delen van Congo die door andere staten worden bezet, namelijk het oosten van Congo, zoals Goma. Ik heb nooit iets naar die streek uitgevoerd. Wij hebben geen enkele vlucht daarheen. We vliegen wel naar Kigali. In dat land is het helemaal anders.

**De heer Jacky Morael (ECOLO).** – Een laatste opmerking: iedereen die in Afrika is geweest, weet dat het heel moeilijk is om precies te weten waarvoor een voertuig bestemd is. Ik wil helemaal niets insinueren, maar de fameuze witte pick-ups van Toyota, die men in Rwanda en in Congo ziet, worden zowel door burgerministeries en openbare diensten als door het leger gebruikt. Ze hoeven daarvoor geen enkele technische aanpassing te ondergaan. Vandaar mijn vraag: doet u soms zaken met het Rwandese of het Congolese ministerie van landsverdediging?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Het ministerie van

quatre vols cargo au départ de Brno, en République tchèque, si je ne m'abuse, pour transporter des turbines électriques destinées au Kasai oriental.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – À quelle période ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Au cours des cinq derniers mois. Vu le gabarit plutôt imposant de ces turbines, nous avons dû affréter un avion russe, un Iliouchine 76, nos avions étant trop petits. Si vous le souhaitez, je suis disposé à vous communiquer une copie du manifeste ou de tous autres documents à ce sujet.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Ce serait intéressant.

*Vous vous êtes également déclaré disposé à nous communiquer votre comptabilité.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Je l'ai déposée. Vous pouvez également contacter Fortis Banque. Je suis prêt à faire lever le secret bancaire.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Lorsque vous passez des marchés avec le gouvernement congolais, avec qui traitez-vous ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Tantôt avec la Banque centrale du Congo tantôt avec le ministère des Finances ou avec le ministère de l'Économie. Tout dépend de l'usage auquel sont affectés les véhicules : chaque ministère est indépendant.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Par quelle banque le paiement de vos fournitures est-il effectué ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Par la Belgolaise ou Fortis.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Je parle de votre rémunération.

**M. Philippe de Moerloose.** – En effet.

**M. Jacky Morael (ECOLO).** – Monsieur de Moerloose, j'ai cru comprendre que vos activités au Congo étaient principalement circonscrites au territoire contrôlé par le gouvernement du président Kabila. Vous n'avez pas d'activités dans les autres zones d'occupation ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Comme je l'ai dit dans mon exposé, j'ai des activités avec Kigali ; avec le Rwanda et avec le Burundi. J'ajoute que je n'ai aucune activité dans les régions du Congo aujourd'hui occupées par des États différents, à savoir l'est du Congo, comme Goma, par exemple. Je n'ai jamais rien exporté là-bas. Je n'effectue aucun vol avec mes avions vers ces aéroports. Par contre, j'en fais vers Kigali qui, pour moi, est un pays totalement différent.

**M. Jacky Morael (ECOLO).** – Dernière remarque : quiconque s'est un jour rendu en Afrique sait qu'il est très difficile de savoir à quoi un véhicule est destiné. N'y voyez aucune insinuation de ma part mais, ces fameux pick-ups blancs par exemple, le plus souvent, au Rwanda comme au Congo, de marque Toyota, sont tantôt utilisés par des ministères parfaitement civils, des services publics, tantôt par les forces armées, sans même qu'ils aient besoin, à mon avis, de subir la moindre modification technique. D'où une petite question : vous arrive-t-il de traiter avec le ministère de la Défense, soit du Rwanda, soit du Congo ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Pour le moment, nous avons un

*Landsverdediging heeft een internationale aanbesteding lopen voor Toyotavoertuigen. We zijn daar momenteel mee bezig. Een opdracht is ons tot nog toe niet gegund, maar er loopt inderdaad een openbare aanbesteding voor Rwanda. Dat gebeurt via een internationale aanbesteding van het ministerie van Landsverdediging. Er is expliciet gezegd dat het om militaire voertuigen gaat. Wij schrijven ons in en als we de opdracht krijgen – wat ik hoop – dan dienen we een aanvraag in voor een exportvergunning.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – De heer de Moerloose heeft ook nog de Transco Taxfree Sales Company, die naar mijn informatie ongeveer het zelfde doet als Demimpex. Waarom heeft hij twee bedrijven met gelijkaardige activiteiten? Wat is de betekenis van 'taxfree' in Transco Taxfree Sales Company?

Het zakencijfer van Demimpex steeg van 14 miljoen euro in 1997 tot 54 miljoen euro in 2000. De cashflow steeg zelfs nog meer. Wat is het geheim van deze schitterende vooruitgang?

Er werd nogal wat onderzoek verricht vooraleer de transitlicentie voor de helikopters door toenmalig staatssecretaris Chevalier werd toegekend. Welke bijkomende informatie wilde de overheid?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Transco Taxfree is een onderneming die in Antwerpen is gevestigd. Het doel van deze vennootschap is hetzelfde als dat van Demimpex. Ik heb de vennootschap opgekocht omdat 80% van het zakencijfer van Transco betrekking heeft op Rusland. Demimpex was daar niet aanwezig. Het was een gelegenheid om mijn actieradius te vergroten.*

*Bovendien was Transco voor 20% van de omzet een concurrent van Demimpex. Door de overname van Transco kon ik dus een concurrent uitschakelen.*

*Waarom 'Taxfree'? Omdat de voertuigen in doorvoer zijn. Zo kunnen de kopers van voertuigen die voor uitvoer bestemd zijn, besparen op de invoerrechten.*

*De enorme groei van Demimpex heeft heel wat verbazing gewekt. We zijn overigens de eerste Belgische onderneming die de 'Trends Gazelle'-prijs heeft ontvangen. Bijna elk jaar verdubbelt onze omzet. De belangrijkste reden van ons succes is onze dynamische commerciële aanpak. Wij reizen zeer veel en onze flexibele ploeg gaat onmiddellijk in op alle vragen van de klanten. Onze commerciële strategie is gebaseerd op dienstverlening. Onze klanten ontvangen na een eenvoudig telefoontje een wisselstuk voor een bouwmaschine die sedert een week defect is. De tweede reden van onze groei is onze voorraad: op kade 75 van de Antwerpse haven hebben we een nieuw logistiek centrum opgericht, waar we 700 tot 800 voertuigen opslaan. Als men met Afrika of met Latijns-Amerika werkt, is de onmiddellijke beschikbaarheid soms belangrijker dan de prijs. We danken ons succes aan onze voorraad voertuigen en wisselstukken.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – De heer de

appel d'offres international lancé par le ministère de la Défense pour des véhicules Toyota. Nous sommes en train d'y répondre. Nous n'avons jusqu'à présent pas été adjudicataires mais, effectivement, nous avons un appel d'offres pour le Rwanda. Cela se fait par appel d'offres international et cela vient du ministère de la Défense, qui précise bien que c'est à des fins militaires. Nous soumissionnons et, au cas où nous obtiendrions la commande, ce que j'espère, nous introduirions au besoin une demande de licence d'exportation.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *M. de Moerloose a aussi la Transco Taxfree Sales Company qui exercerait plus ou moins les mêmes activités que la Demimpex. Pourquoi avoir deux sociétés qui font à peu près la même chose ? Que signifie « taxfree » en l'occurrence ?*

*Le chiffre d'affaires de Demimpex a grimpé de 14 millions d'euros en 1997 à 54 millions d'euros en 2000. Le cashflow a même augmenté davantage encore. Quel est le secret de cette progression fulgurante ?*

*Avant que M. Chevalier, alors secrétaire d'État, n'accorde la licence de transit pour les hélicoptères, il a fallu de nombreuses enquêtes. Que voulait-on savoir de plus ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – Transco Taxfree est une société basée à Anvers. Son objet social est identique à celui de Demimpex. J'ai racheté cette société parce que 80% du chiffre d'affaires de Transco sont réalisés sur la Russie. Demimpex n'était pas présente sur ce territoire. C'était donc pour moi l'occasion d'étendre mon rayon d'action.

En outre, Transco était concurrente de Demimpex pour 20% de son chiffre d'affaires. Le rachat de Transco me permettait donc d'éliminer un concurrent.

Pourquoi « Taxfree » ? Parce que les véhicules sont en transit, sous douane, ce qui permet aux personnes désirant acheter des véhicules destinés à l'exportation d'économiser des droits d'entrée.

La croissance exponentielle de Demimpex a étonné pas mal de monde. Nous avons d'ailleurs été la première société belge à se voir décerner le prix « La Gazelle » par le magazine Trends Tendances. Nous doublons notre chiffre d'affaires presque tous les ans. La raison première de notre succès est notre grand dynamisme commercial. Nous voyageons énormément et notre équipe, très souple, répond instantanément à toutes les demandes de ses clients. Nous basons notre stratégie commerciale sur le service : les clients sont satisfaits de pouvoir recevoir, sur simple coup de téléphone, une pièce de rechange pour une machine de génie civil immobilisée depuis une semaine. La deuxième raison de notre croissance est notre stock : nous avons constitué au port d'Anvers, au quai 75 plus précisément, un nouveau centre logistique où nous avons sept à huit cents véhicules en stock. Quand vous travaillez avec l'Afrique ou avec l'Amérique du Sud, la disponibilité est un élément de poids, parfois plus important que le prix. C'est parce que nous avons toujours des véhicules et des pièces de rechange disponibles que nous avons obtenu le franc succès que nous connaissons aujourd'hui.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *M. de Moerloose n'a pas*

Moerloose heeft nog niet geantwoord op mijn vraag over de moeilijkheden bij het toekennen van de transitlicentie.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *De doorvoervergunning is vrijwel onmiddellijk op eenvoudig verzoek toegekend. We hebben ze zonder problemen gekregen. Volgens het dossier dat ik hier voor mij heb liggen, heeft het zeven dagen in beslag genomen, het weekend inbegrepen. Dat lijkt mij geen onredelijke termijn voor Europa.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *U hebt een reeks bedrijven opgesomd die u hebt opgekocht of waarmee u onderhandelt. Kunt u ons een lijst bezorgen van alle bedrijven waarmee u betrekkingen onderhoudt?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *De bedrijven waarvan ik aandeelhouder ben?*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Ja, of de bedrijven waarmee u samenwerkt, zoals Hewa Bora, en de bedrijven die u hebt opgekocht. Ik zou graag de waaier van bedrijven kennen...*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik heb nog maar één bedrijf, Univesco, een vastgoedmaatschappij die eigenaar is van de gebouwen van Demavia en Demimpex.*

*Ik heb natuurlijk bedrijven in Afrika, bijvoorbeeld ATC, de invoerder van Nissan in Congo.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Is dat een vennootschap naar Afrikaans recht?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ja. Ik ben ook eigenaar van Demimpex Afrique, een vennootschap naar Afrikaans recht, die Demimpex in Congo vertegenwoordigt. Voorts ben ik eigenaar van SOGERRWA-IMC, dat Demimpex in Rwanda vertegenwoordigt. In die landen is men verplicht ter plaatse een bedrijf op te richten en zijn belastingen aan te geven... Een verbindingkantoor is niet toegestaan of wordt in elk geval met moeite getolereerd.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *De Verenigde Naties hebben onlangs een rapport gepubliceerd over de manier waarop men zich moet gedragen op commercieel vlak en bij de ontginning van de natuurlijke rijkdommen in de regio van de Grote Meren. In het rapport wordt een groot aantal ondernemingen beschuldigd van overtreding van een reeks internationale normen. Wat kunt u zeggen van de handelwijze van de ondernemingen waarmee u werkt of die uw concurrenten zijn?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik heb helaas niet de tijd gehad het rapport van de Verenigde Naties te lezen. Ik heb vernomen dat de lijst geen enkele naam bevat van een onderneming waarmee ik zaken doe, noch van een concurrerende onderneming.*

*Ik geloof dat het vooral om mijnmaatschappijen gaat. Tot nu toe ben ik op dat vlak niet actief.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Maar als iemand die actief is op het terrein...*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Dat is iets anders. Ik vind het rapport een heel goede zaak. Ik veronderstel dat het op feiten en niet louter op verklaringen is gebaseerd. Ik zou graag hebben dat de Afrikaanse economie en in het bijzonder*

*encore répondu à ma question sur les difficultés lors de l'octroi de la licence de transit.*

**M. Philippe de Moerloose.** – La licence de transit a été accordée quasi directement, sur simple demande. Nous n'avons eu aucune difficulté à l'obtenir. Selon le dossier que j'ai sous les yeux, cela a pris sept jours week-end compris, ce qui n'est pas un délai déraisonnable pour l'Europe, me semble-t-il.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Vous avez cité une série de sociétés, de compagnies soit que vous avez rachetées soit avec lesquelles vous négociez. Pourriez-vous nous fournir la liste de toutes les sociétés avec lesquelles vous avez des relations quelles qu'elles soient ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Les sociétés dans lesquelles je suis actionnaire ?

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Oui ou avec lesquelles vous avez des actions – je pense entre autres à la société Hewa Bora que vous aviez évoquée, comme à d'autres que vous avez rachetées. J'aimerais connaître l'éventail des sociétés...

**M. Philippe de Moerloose.** – Je n'ai plus qu'une seule société, Univesco, une société immobilière qui détient les immeubles occupés par Demavia et Demimpex.

Évidemment, j'ai des sociétés en Afrique, comme ATC qui est importateur Nissan au Congo.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – C'est une société de droit africain ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Oui. J'ai aussi Demimpex Afrique qui est une société de droit africain et qui représente Demimpex au Congo. J'ai aussi SOGERRWA-IMC qui représente Demimpex au Rwanda. Quand vous opérez dans ces pays-là, la réglementation vous impose de créer une entité sur place avec des déclarations d'impôts... La création d'un bureau de liaison n'est pas tolérée ou en tout cas très mal vue.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Les Nations unies viennent de publier un rapport sur la manière de se comporter dans le domaine commercial et l'exploitation des ressources naturelles dans la région des Grands Lacs. Un nombre assez impressionnant de sociétés ont été citées pour avoir des comportements incorrects, voire illégaux, par rapport à une série de normes internationales. Que pensez-vous du comportement des sociétés qui vous sont proches ou concurrentes ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Je n'ai malheureusement pas eu le temps de lire le rapport des Nations unies. D'après ce qu'on m'en a dit, aucune société qui m'est proche n'y figure, pas plus qu'une société concurrente.

Il y est surtout question, me semble-t-il, de nombreuses sociétés minières. Jusqu'à présent, je n'ai pas encore de division minière.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Mais en tant qu'acteur sur le terrain...

**M. Philippe de Moerloose.** – La question est différente. Pour moi, ce rapport est une très bonne chose. Je suppose qu'il se base sur des faits probants et non sur de simples déclarations. Si tel est le cas, alors c'est bien. Je souhaite que l'économie

*de Congolese economie ontwaken en dat het land zich ontwikkelt. Dat zou ook goed zijn voor België en voor Europa. Congo is voor ons immers een heel belangrijke afzetmarkt. Het is voor mij als economische speler niet goed dat enkele grote economische actoren de boel in de war sturen en het land te gronde richten. Dat is trouwens voor niemand goed.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Aangezien u een vervoeronderneming bent, vervoert u producten.

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ja.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Bent u er zeker van dat alle goederen die u vervoert, ethisch of politiek correct zijn?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Daar ben ik 100% zeker van.

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Kunt u dat bewijzen?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Natuurlijk. Ik zal u de procedure uitleggen. Stel u voor dat u een pak naar Congo wil sturen. Als u met dat pak bij mij komt, kan ik het niet aannemen. U moet er eerste mee naar een douanedeclarant, een zogenaamde expediteur. Hij gaat na of uw zending goed verpakt is en overeenstemt met de luchtvaarnormen. Zo niet is er een nieuwe verpakking nodig. Daarna brengt de expediteur het pak naar de Belgische douanediens. Het moet vergezeld zijn van een douanedocument en een handelsfactuur. Meestal controleren de douanebeambten of de inhoud van het pak overeenstemt met de factuurgegevens. Momenteel wordt er ook gebruik gemaakt van röntgenstralen.

**De heer Jacky Moraël (ECOLO).** – Gebeurt dat systematisch?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ja. Vooral bij pakken die voor Congo of Rwanda bestemd zijn.

*Als de inhoud overeenstemt met de factuur, stempelt de douane het document af. Het pak wordt vervolgens door de transitfirma onder douane naar een handling agent gebracht. Dat ben ik niet, maar een door de Belgische douane erkend persoon. Hij plaatst alle pakken op een vliegtuigpallet, dat met een groot net wordt afgedekt en aan boord van mijn vliegtuig wordt gebracht.*

*Als ik goederen heb vervoerd die niet ethisch verantwoord zijn, dan is dat gebeurd met de medewerking van de Belgische douane.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – En in de andere richting? Van Afrika naar België?

**De heer Philippe de Moerloose.** – De Afrikaanse douane controleert bij vertrek. U zult waarschijnlijk zeggen dat die controle niet veel te betekenen heeft.

*Bij aankomst van het vliegtuig zijn de diensten voor gezondheid en veiligheid en de douane aanwezig. Alles moet via hen passeren. Al wat het Belgisch grondgebied binnenkomt, wordt streng gecontroleerd om epidemieën en ziekten te vermijden en ook om andere redenen.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Hoe staat het met diamant?

africaine, et plus particulièrement l'économie congolaise, se réveille et que le pays se développe. Ce serait également bon pour la Belgique et pour l'Europe, car c'est un très grand débouché par nous. Mais si quelques grands acteurs économiques trompent le jeu et ruinent le pays, ce n'est pas bon pour moi, en tant qu'opérateur économique. Ce n'est d'ailleurs bon pour personne.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Vous êtes une société de transport, donc vous transportez des produits.

**M. Philippe de Moerloose.** – Oui.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Êtes-vous certain que toutes les marchandises que vous transportez sont éthiquement ou politiquement correctes ?

**M. Philippe de Moerloose.** – À 100%.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Pouvez-vous le prouver ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Bien sûr. Je vais vous exposer la procédure. Imaginons que vous voulez envoyer un colis au Congo. Si vous venez chez moi avec ce colis, je ne peux l'accepter. Vous devez d'abord vous rendre chez un déclarant en douane, plus communément appelé un transitaire. Celui-ci vérifie d'abord si votre colis est bien emballé et respecte les normes aériennes. Si ce n'est pas le cas, l'emballage doit être refait. Ensuite, le transitaire porte ce colis aux services des douanes belges. Il doit être accompagné d'un document douanier et d'une facture commerciale. La plupart du temps, les douaniers inspectent le colis afin de vérifier si ce qui est déclaré sur la facture correspond bien à ce qui se trouve dans le colis. Aujourd'hui, on utilise également des rayons X.

**M. Jacky Moraël (ECOLO).** – Cela se fait-il systématiquement ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Oui. Surtout pour des destinations comme le Congo ou le Rwanda.

Si la douane constate une correspondance entre le contenu et la facture, elle valide le document en douane. Le colis est alors transporté par le transitaire sous douane chez un agent de handling. Cet agent, ce n'est pas moi. C'est une personne agréementée par les douanes belges. Il place tous les colis sur une palette d'avion. Celle-ci est ensuite couverte par un grand filet et placée dans mon avion.

Bref, si j'ai transporté des marchandises non éthiques, c'est avec la collaboration des douanes belges.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Et dans l'autre sens ? De l'Afrique vers la Belgique ?

**M. Philippe de Moerloose.** – La douane africaine effectue un contrôle au départ. Vous me direz sans doute que cela ne vaut pas grand-chose.

Par contre, à l'arrivée de l'avion, les services d'hygiène, de sécurité et de douane sont présents. Tout doit passer par eux. Tout ce qui entre sur le territoire belge est sévèrement inspecté, afin d'éviter les épidémies ou les maladies, et pour d'autres raisons.

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – Qu'en est-il du diamant ?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik vervoer geen diamant. Om dat te doen, moet men lid zijn van de IATA. De diamant uit die landen wordt bij mijn weten vervoerd door Air France en door SNBA, die door IATA zijn erkend.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Er is ook een de Moerloose in Lubumbashi.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ja, dat is mijn broer Patrick.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Volgens de informatie waarover we beschikken, zou Patrick de Moerloose hebben ingestaan voor het vervoer van kobalt en koper dat bij Gécamines werd gestolen. Dat moet ten tijde van Rautenbach gebeurd zijn. Heeft uw broer dat vervoer verzorgd? Zo ja, wist hij wat hij vervoerde? Voor wie vervoerde hij dat? Hoe is die zaak afgelopen?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik bevestig dat Patrick de Moerloose mijn oudste broer is. Hij woont al 30 jaar in Lubumbashi. Hij werkt met mij samen. Wij verkopen voertuigen en vervangstukken en hij vertegenwoordigt onze onderneming Demimpex in Lubumbashi. Hij doet geen vervoer en bezit geen vrachtwagen. Hij houdt zich nog veel minder bezig met handel in coltan, kobalt, koper of diamant. Volgens mij betreft het eens te meer gratuite verklaringen zonder enige grond. Indien u hem wil horen, zal hij met gnoegen naar hier te komen.*

**De heer Michiel Maertens (AGALEV).** – Het is de bedoeling van deze onderzoekscommissie bepaalde informatie waarover we beschikken, te controleren. Het is niet mijn bedoeling u ergens van te beschuldigen. Als u onder ede verklaart dat u noch uw broer zich met een bepaalde activiteit bezighouden, dan noteren wij dat zo.

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Wie probeert te slagen in zaken, vooral als hij jong is en veel werkt, word fel tegengewerkt.*

*Wij kennen een exponentiële groei die wellicht veel vragen doet rijzen. Ik kan u nochtans bevestigen dat ik mijn zaak op een eerlijke wijze leid, dat ik me inzet om in België en overal ter wereld banen te scheppen en dat ik mezelf niets te verwijten heb.*

*In sommige rapporten, zoals dat van de VN, worden vele ondernemingen aan de kaak gesteld. Die zullen misschien de aandacht willen vestigen op andere ondernemingen die een sterke groei kennen, maar volledig wettelijk werken. Dat is zeker mogelijk.*

**De voorzitter.** – Toen ik in augustus jongstleden in Lubumbashi was, heb ik uw naam horen noemen in verband met een levering van tweedehands vrachtwagens aan Gécamines. Bent u daarvan op de hoogte? Klopt die informatie?

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Dat is juist. Wij hebben aan Gécamines vrachtwagens Magirus-Deutz van het type 168 M11 geleverd. Ze staan trouwens in mijn brochure. Ze zijn oranje geverfd, de kleur van Gécamines, en zijn niet voor militaire doeleinden bestemd.*

*Mijn broer en ik zien die vrachtwagens in Lubumbashi rijden.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Je ne transporte pas de diamants. Pour ce faire, il faut en effet être membre de l'IATA, ce que ma compagnie n'est pas. Les diamants qui sortent sont, à ma connaissance, transportés par Air France et par la SNBA, qui possèdent des agréments IATA.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Il y a aussi un de Moerloose à Lubumbashi.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Oui, c'est mon frère Patrick.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Selon les informations dont nous disposons, Patrick de Moerloose se serait chargé du transport du coltan et du cuivre volé à la Gécamines. Votre frère a-t-il assuré ce transport ? Si oui, savait-il ce qu'il transportait ? Pour qui assurait-il ce transport ? Comment cette affaire s'est-elle terminée ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – Je vous confirme que Patrick de Moerloose est mon frère aîné. Il vit à Lubumbashi depuis 30 ans. Il travaille avec moi. Nous vendons des véhicules et des pièces de rechange et il représente notre société Demimpex à Lubumbashi. Il n'assure aucun transport et ne possède aucun camion. Il se livre encore moins à des trafics ou du commerce de coltan, de cobalt, de cuivre ou de diamant. Selon moi, il s'agit donc à nouveau d'affirmations gratuites, sans fondement. Cependant, si vous souhaitez l'entendre, il se fera un plaisir de venir ici.

**M. Michiel Maertens (AGALEV).** – *Cette commission d'enquête veut vérifier certaines informations dont nous disposons. Je n'ai pas l'intention de vous accuser de quoi que soit. Si vous affirmez sous serment que ni vous, ni votre frère n'exercez une activité déterminée, nous en prenons note.*

**M. Philippe de Moerloose.** – Quand vous essayez de réussir dans les affaires, surtout lorsque vous êtes jeune et que vous travaillez beaucoup, vous êtes fortement combattu.

Or, nous avons une croissance exponentielle qui suscite peut-être de nombreuses questions. Pourtant, je puis vous affirmer que je fais du business honnête, que je me bats pour créer de l'emploi en Belgique et partout dans le monde et que je n'ai strictement rien à me reprocher.

De nombreuses sociétés sont dénoncées dans certains rapports comme celui des Nations Unies. Elles tenteront peut-être d'attirer l'attention sur d'autres firmes qui connaissent une bonne croissance mais qui travaillent en toute légalité.

C'est, en tout cas, possible.

**M. le président.** – *Quand je me trouvais à Lubumbashi en août dernier, j'ai entendu citer votre nom dans une affaire de livraison de camions de seconde main à la Gécamines. Êtes-vous au courant ? Cette information est-elle exacte ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – C'est exact. Nous avons livré à la Gécamines des camions Magirus-Deutz de type 168 M11 qui sont d'ailleurs repris dans ma brochure. Ce sont des camions de couleur orange, la couleur de la Gécamines, qui ne servent pas à des fins militaires.

Mon frère et moi voyons rouler ces camions à Lubumbashi.

*Zij dienen voor het vervoer van personeel van Gécamines van de ene naar de andere mijn. Voor meer informatie over deze vrachtwagens verwijst ik naar mijn brochure.*

**De voorzitter.** – *Toen ik ter plaatse was, vertelde men mij dat de kwaliteit van de geleverde vrachtwagens niet beantwoordde aan wat men ervan verwachtte. Meer weet ik er niet van. Hebt u daarover klachten gekregen?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Wanneer wij vrachtwagens uitvoeren, eisen wij voor nieuwe vrachtwagens altijd een controle door SGS-Van Bree, een onderneming die kwaliteit en prijs controleert en die geen tweedehands vrachtwagens controleert wegens de moeilijkheid een vrachtwagen als tweedehands te kwalificeren.*

*Wij hebben een delegatie van Gécamines uitgenodigd om de vrachtwagens vóór verzending te inspecteren. Voor elke aan Gécamines verkochte vrachtwagen hebben we een fiche met chassisnummer, motornummer en een inventaris van punten met vermelding 'zeer goed, goed of slecht' voor elk essentieel onderdeel van de vrachtwagen.*

*Alle inspecties luiden 'zeer goed', met vermelding van de reële kilometerstand, die altijd lager is dan 30.000 kilometer, want anders kopen we hem niet. Die vrachtwagens zijn dus naar Gécamines verscheept na ondertekening van een individuele technische fiche per vrachtwagen.*

*Spijtig genoeg werden op de 2.500 kilometer slechte wegen tussen Dar es Salaam en Lubumbashi enkele banden vernield. Aangezien er een garantie van twaalf maanden was gegeven op de geleverde tweedehands vrachtwagens, hebben wij van Gécamines een klacht ontvangen over zes tijdens dat transport beschadigde banden en ik heb die onmiddellijk vervangen.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Welke relaties onderhoudt u met Johan Demaeght? Was hij betrokken bij de aankoop van helikopters waarover u het daarstraks had?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *De heer Johan Demaeght is bestuurder bij Air Katanga. Hij heeft helikopters bij AEROMECANIC in Frankrijk en bij Sloane Helicopters in Engeland gekocht. Toen hij in Brussel was, heeft hij met mij contact opgenomen om het vervoer van die helikopters te verzorgen.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Wie heeft voor het vervoer gezorgd?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Ik heb dat transport op zijn verzoek gedaan. De attesten daarover bevinden zich in het dossier.*

**De heer Tulkens.** – *U zult in het dossier twee facturen vinden voor de aankoop door Air Katanga van die helikopters – drie Alouettes en een Agusta – bij respectievelijk AEROMECANIC in Frankrijk en bij Sloane Ltd in Engeland. Bij aankomst van die helikopters in Oostende is Demavia tussengekomen in die handelsovereenkomst die daarvoor rechtstreeks door Air Katanga was afgesloten.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – *Werd u door Air Katanga betaald?*

**De heer Philippe de Moerloose.** – *Uiteraard.*

Ils servent simplement au transport du personnel de la Gécamines, d'une mine à l'autre. Pour davantage d'informations à propos de ces camions, je vous renvoie à ma brochure.

**M. le président.** – *Lorsque j'étais sur place, on m'avait dit que la qualité des camions fournis ne correspondait pas à ce qu'on espérait. Je n'en sais pas plus. Avez-vous reçu des réclamations au sujet de ces camions ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Quand nous exportons des camions, pour les camions neufs, nous exigeons toujours un contrôle par SGS-Van Bree, société de contrôle de qualité et de prix, qui ne contrôle pas les camions d'occasion en raison de la difficulté de qualifier un camion d'occasion.*

*Nous avons invité une délégation de la Gécamines pour qu'elle vienne inspecter les camions avant expédition. Pour chacun des camions vendus à la Gécamines, nous avons une fiche reprenant le numéro de châssis, le numéro de moteur, l'état, avec des points – très bon, bon, mauvais – pour chacun des organes essentiels du camion.*

*Toutes ces inspections renseignent « très bon », avec le kilométrage réel du camion, toujours inférieur à 30.000 kilomètres, sinon nous ne l'achetons pas. Ces camions ont donc été exportés vers la Gécamines, après signature d'une fiche technique individuelle par camion.*

*Malheureusement, entre Dar es Salaam et Lubumbashi, sur 2.500 kilomètres de mauvaises routes, quelques pneus ont été déchirés. Étant donné qu'une garantie de douze mois avait été donnée sur les camions d'occasion livrés, nous avons donc reçu une plainte de la Gécamines au sujet des six pneus endommagés pendant ce transport et je les ai immédiatement remplacés.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Quelles sont vos relations avec M. Johan Demaeght ? A-t-il été actif dans le marché relatif aux hélicoptères dont vous avez parlé tout à l'heure ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *En fait, M. Johan Demaeght est l'administrateur d'Air Katanga. C'est donc lui qui a acheté des hélicoptères auprès d'AEROMECANIC, en France, et auprès de Sloane Helicopters, en Angleterre. C'est lui qui m'a contacté, alors qu'il était à Bruxelles, pour effectuer le transport de ces hélicoptères.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Qui a réalisé le transport ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *C'est moi qui ai réalisé le transport, à sa demande. Les attestations figurent dans le dossier.*

**M. Tulkens.** – *Vous trouverez dans le dossier deux factures d'acquisition des hélicoptères – trois Alouettes et un Agusta – par Air Katanga, respectivement à AEROMECANIC, en France, et à Sloane Ltd, en Angleterre. Une fois ces hélicoptères arrivés à Ostende, la compagnie Demavia est intervenue dans cette transaction commerciale nouée auparavant directement par Air Katanga.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – *Et vous avez été payé par Air Katanga ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – *Bien sûr.*

**Mevrouw Marie-José Laloy (PS).** – Door welke bank?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Dat moet ik nakijken. Het is een Belgische bank.

**De voorzitter.** – Ik heb nog een laatste vraag. Het gaat ook weer over een gerucht, maar het lijkt me goed er even op in te gaan, nu u hier bent. Een bron heeft me gezegd dat u in Luik problemen hebt gehad in verband met wapenleveringen aan Angola. Dat is een vrij ernstige beschuldiging. Kunt u dat uitklaren?

**De heer Philippe de Moerloose.** – Ik heb nooit een vlucht uitgevoerd vanuit Luik naar Angola.

*Uw onderzoekscommissie kan eenvoudig bij de luchthaven van Luik nagaan of er ooit problemen met Demavia zijn geweest.*

*Die maatschappij is de motor geweest voor de economische groei van de luchthaven van Luik. Wij hebben die met spijt verlaten, omdat wij onze operaties in Brussel-Nationaal hebben gecentraliseerd.*

*Hoewel die luchthaven zeer functioneel is, biedt hij niet de mogelijkheid naar andere bestemmingen te vliegen. Ik onderhoud nog steeds uitstekende relaties met de leiders van de Luikse luchthaven. Ik nodig u uit met hen contact op te nemen over Demavia in verband met vervoer naar Angola of welk ander operationeel aspect dan ook.*

**Mme Marie-José Laloy (PS).** – À partir de quelle banque ?

**M. Philippe de Moerloose.** – Il faut que je vérifie, mais c'est une banque belge.

**M. le président.** – *Selon certains, vous auriez eu des problèmes à Liège à propos de livraisons d'armes à l'Angola. C'est une accusation très sérieuse. Pouvez-vous vous expliquer à ce sujet ?*

**M. Philippe de Moerloose.** – D'abord, je n'ai jamais fait de vol au départ de Liège vers l'Angola.

Ensuite, il serait bon que votre commission d'enquête s'informe tout simplement auprès des autorités de l'aéroport de Liège afin de savoir si elles ont éprouvé le moindre problème avec la compagnie Demavia.

Cette dernière fut le moteur économique de croissance de l'aéroport de Liège que nous avons quitté avec regret parce que nous avons centralisé nos opérations à Bruxelles-National.

Pour moi, cet aéroport, quoique très fonctionnel, n'offre pas de possibilité de voyager vers d'autres destinations. Je conserve d'excellentes relations avec ses dirigeants que je vous invite, je le répète, à contacter au sujet de Demavia, que ce soit pour le transport vers l'Angola ou pour tout autre élément opérationnel.