



N° RG 20/80785 - N°
Portalis
352J-W-B7E-CSG3Q

N° MINUTE :

copie exécutoire envoyée à
la SELAS ARCHIPEL et
expéditions envoyées aux
parties par LRAR le

**PÔLE DE L'EXÉCUTION
JUGEMENT rendu le 29 juin 2020**

DEMANDERESSE

LA REPUBLIQUE DU CONGO
domiciliée : chez Me GROSSMANN et BERNARD DUPRE
53 RUE DE MONCEAU
75008 PARIS

représentée par Me Kevin GROSSMANN, avocat au barreau de
PARIS, vestiaire : #D2019

DÉFENDERESSES

COMMISSIONS IMPORT EXPORT
domiciliée : chez SELAS Archipel
92 RUE JOUFFROY D ABBANS
75017 PARIS

représentée par la SELAS ARCHIPEL, avocat au barreau de PARIS,
vestiaire : P0122

S.A.R.L. DASSAULT FALCON SERVICE
RCS BOBIGNY B679 801 886
AEROPORT DU BOURGET ZONE D AVIATION D AFFAIRES
53 55 AVENUE DE L EUROPE
95500 BONNEUIL EN FRANCE

représentée par Maître Laura DUBOIS de l'AARPI LENO AVOCATS,
avocats au barreau de PARIS, vestiaire : #KG303

JUGE : Monsieur Cyril ROTH, 1er Vice-Président adjoint

Juge de l'Exécution par délégation du Président du Tribunal
judiciaire de PARIS.

GREFFIER : Madame Morgane GRAFFIN

DÉBATS : à l'audience du 24 Juin 2020 tenue publiquement,

JUGEMENT : rendu publiquement par mise à disposition au greffe
contradictoire
susceptible d'appel

EXPOSE DU LITIGE

Deux sentences arbitrales des 3 décembre 2000 et 21 janvier 2013, désormais irrévocables, ont condamné la République du Congo (le Congo) à payer diverses sommes à la société Commissions Import Export (Commisimpex).

Le 23 août 2019, la société Commisimpex a signifié au Congo un commandement de payer les sommes dues au titre de ces deux sentences.

Par une ordonnance du 9 octobre 2019, retenant, d'une part, que le Congo avait contractuellement renoncé à son immunité de manière expresse, mais seulement générale, d'autre part, que la généralité des mesures sollicitées ne lui permettait pas d'exercer son contrôle, le juge de l'exécution a rejeté la requête de la société Commisimpex tendant à être autorisée à pratiquer toute mesure d'exécution forcée sur tous biens appartenant au Congo.

Le 27 février 2020, infirmant cette décision, la cour d'appel de Paris a autorisé toute mesure d'exécution sur tous biens appartenant au Congo, notamment les aéronefs, à l'exception de ceux *utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique de cet Etat*.

Le 8 juin 2020, la société Comminspex a fait saisir entre les mains de la société Dassault Falcon Service, à qui il avait été confié en vue de travaux de maintenance, l'aéronef Dassault 7X immatriculé TN-ELS appartenant au Congo.

Ayant été autorisée à assigner à bref délai par une ordonnance du 19 juin 2020, la République du Congo a, les 20 et 22 juin 2020, fait citer la société Commisimpex et la société Dassault Falcon Service devant le juge de l'exécution à l'audience du 24 juin suivant.

Soutenant que la saisie est nulle et abusive comme portant sur un aéronef à usage diplomatique, elle en réclame la mainlevée et sollicite la condamnation de la société Commisimpex à lui verser les sommes de 1.000.000 à titre de dommages intérêts et de 50.000 € au titre des frais non compris dans les dépens.

En défense, la société Commissions Import Export conclut à la validité de la saisie et réclame une indemnité de procédure de 50.000 €.

La société Dassault Falcon Service, tiers saisi, demande que l'assignation lui ayant été délivrée soit déclarée irrecevable, en tout cas à être mise hors de cause.

MOTIFS

Pour plus ample exposé des moyens et prétentions des parties, il est fait référence au contenu des assignations introductives d'instance, aux conclusions prises pour la société Commisimpex visées à l'audience du 24

juin 2020 ainsi qu'aux notes d'audience.

Sur les parties à l'instance

Aucune demande n'étant dirigée contre le tiers saisi, inutilement attiré à l'instance, il sera mis hors de cause.

Sur la compétence du juge parisien

Il résulte de l'article R. 111-1 du code des procédures civiles d'exécution que le juge de l'exécution du tribunal judiciaire de Paris est seul compétent pour statuer sur la demande d'autorisation de saisir un bien appartenant à un Etat étranger et sur les contestations relatives aux mesures conservatoires et d'exécution forcées mobilières qu'il autorise.

La compétence territoriale du juge parisien n'est ici pas discutée.

Sur le régime procédural des exceptions d'immunité

Le régime juridique de ces exceptions n'est pas à rechercher dans le droit international public, mais dans le droit judiciaire privé de l'Etat dont les juridictions ont à trancher le litige au cours de laquelle l'immunité est invoquée (Kessedjian, Répertoire Dalloz de droit international, v°Immunités, §20).

En France, selon une jurisprudence aujourd'hui bien établie, ces immunités sont des fins de non-recevoir au sens de l'article 122 du code de procédure civile (voir 1^{ère} Civ., 15 avril 1986, n°84-13.422, publié, notamment cité par le doyen Pluyette dans le rapport ayant donné lieu à l'arrêt de chambre mixte du 20 juin 2003, n°00-45.629 et 00-45.630, publié sur internet).

Le juge n'est pas tenu de relever d'office une immunité d'exécution à laquelle un Etat comparant au procès a la faculté de renoncer ; ce régime procédural est jugé par la doctrine conforme aux prescriptions de la Convention des Nations unies sur l'immunité juridictionnelle des Etats et de leurs biens du 2 décembre 2004 (Kessedjian, *ibidem*, §28).

Sur la notion d'aéronef d'Etat

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (la Convention), à laquelle sont parties tant la France que le Congo, ne contient pas de définition positive de ce qu'est un aéronef d'Etat.

Tout au plus l'article 3 de la Convention, intitulé "Aéronefs civils et aéronefs d'Etat", a-t-il pour objet d'exclure les aéronefs d'Etat de son champ d'application.

Aux termes du paragraphe (b) de cet article 3, *les aéronefs utilisés dans les services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat* ; cette liste n'est pas exhaustive.

L'absence de définition claire de ce qu'est un aéronef d'Etat en droit international a été regrettée par la 36^e session du Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale, organisation internationale instituée par la Convention de Chicago qui, dans une note de travail LC/36-WP/2-6 du 29 septembre 2015, a notamment relevé les incertitudes

liées à la classification des aéronefs utilisés dans d'autres services d'Etat que les services militaires, de douane ou de police.

Ces incertitudes avaient déjà été relevées dans une étude circonstanciée de 1993, annexée au compte rendu de la 29^e session du même Comité en date du 3 mars 1994, LC/29-WP/2-1, laquelle, en son point 5.3.3, propose 11 critères pour déterminer ce qu'est un aéronef ou un vol d'Etat, applicables mêmes aux aéronefs présentés comme militaires de douane ou de police.

Ces critères sont la nature de la cargaison transportée, la propriété, le contrôle de l'exploitation, l'immatriculation, le secret du vol, la qualité des passagers et de l'équipage, l'immatriculation et la nationalité de l'avion, la qualité de l'opérateur, la documentation de bord, la zone d'opérations, la soumission aux contrôles douaniers.

Il ressort de ces travaux comme de la doctrine que parmi ces critères de distinction entre l'aéronef civil et l'aéronef d'Etat, le plus important est celui de l'utilisation de l'appareil, parfois indissociable de l'équipement dont il a été doté par son constructeur (Dupont, Droit aérien, éd. Pédone, 2015, §177).

En droit interne, l'annexe à un décret n°99-16 du 8 janvier 1999 définissait l'aéronef d'Etat comme celui *appartenant à un Etat ou affrété ou loué par lui et utilisé par cet Etat dans des services militaires, de douane ou de police ou pour l'exécution de missions gouvernementales.*

Ce texte a été abrogé en 2009, de sorte qu'il n'existe plus de texte normatif en vigueur définissant la notion d'aéronef d'Etat en droit interne.

Il est assuré que les aéronefs non exclusivement affectés à des services militaires, de douane ou de police ne disposent pas, du seul fait de leur propriété par un Etat, d'un statut permanent d'aéronef d'Etat ; il est raisonnable de postuler qu'est un aéronef d'Etat un appareil appartenant à un Etat et affecté par lui de manière exclusive et permanente au service d'une administration régaliennne, en tout cas si cette administration est celle des armées, de la douane ou de la police.

Selon le paragraphe (c) de l'article 3 de la Convention de Chicago, aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir sauf autorisation spéciale.

En France, prise pour l'application de la Convention, l'instruction interministérielle n°111 fixant les règles de survol du territoire français par les aéronefs d'Etats étrangers approuvée par arrêté du Premier ministre en date du 20 janvier 2017 distingue en son article 3 trois types d'autorisation diplomatique de survol : l'autorisation permanente avec notification de survol, qui peut être justifiée par une raison d'ordre diplomatique ; l'autorisation permanente avec exemption de notification, qui répond surtout à un usage militaire ; l'autorisation occasionnelle.

Il résulte des articles 1^{er} et 2 de cette instruction que si de telles autorisations sont "diplomatiques", c'est qu'elles sont des actes de souveraineté et doivent, en France, être sollicitées auprès du ministre des affaires étrangères par l'ambassade à Paris de l'Etat demandeur.

Contrairement à ce que soutient la République du Congo, l'appellation de ces autorisations (en anglais Diplomatic Clearance, ou DIC) ne présume en aucune manière le caractère diplomatique de l'usage de l'aéronef considéré : une telle autorisation est nécessaire à tout aéronef déclaré par

l'Etat étranger demandeur comme aéronef d'Etat dès lors qu'il s'agit pour cet aéronef de pénétrer dans l'espace aérien français.

Ainsi, un aéronef peut être tenu pour un aéronef d'Etat dès lors qu'à sa discrétion, par un acte de souveraineté, un Etat le déclare tel à un autre à l'occasion d'un vol international ; l'autorisation de survol rendue nécessaire par les termes de l'article 3 de la Convention de Chicago marque la reconnaissance de ce statut par un acte souverain de l'Etat auquel elle est demandée.

La catégorisation doublement discrétionnaire qui découle d'une telle autorisation de survol est temporaire et peut s'appliquer à un appareil n'étant pas la propriété de l'Etat considéré et qu'il a affrété ou loué, tout comme il est loisible à un Etat, pour un appareil dont il est propriétaire, même affecté en permanence à une activité régaliennne, de ne pas solliciter auprès d'un autre d'autorisation de survol impliquant le statut d'aéronef d'Etat à l'occasion d'un vol international.

D'une manière générale, l'expression de vol d'Etat serait donc plus exacte que celle d'aéronef d'Etat (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, rapport du 19 avril 2019 relatif à l'identification des vols d'Etat).

Sur l'immunité d'exécution reconnue aux aéronefs d'Etat étrangers

La coutume internationale, exprimée à l'article 3, §3, de la Convention des Nations unies sur les immunités juridictionnelles des Etats et de leurs biens du 1er mars 2004, non entrée en vigueur, reconnaît aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui "des privilèges et des immunités" exclus du champ de cette Convention.

Si, par aéronef appartenant à un Etat ou exploité par lui et bénéficiant de privilèges et d'immunités, on peut entendre "aéronef d'Etat", cette Convention ne définit pas les contours de cette immunité.

Le droit international coutumier reconnaît aux aéronefs d'Etat une immunité telle qu'elle prohibe la fouille et l'inspection de l'appareil, y compris par des autorités d'Etat, sans l'accord de son capitaine (voir par exemple l'avis de la Commission de Venise n°363/2005 du 17 mars 2006, §95).

A fortiori (Kessedjian, *ibidem*, §122), l'aéronef d'Etat jouit d'une immunité d'exécution.

La Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs signée à Rome le 29 mai 1933 n'a pas été ratifiée par la France ni par la République du Congo. Elle exprime cependant l'état du droit coutumier international en énonçant, en son article 3 :

Sont exempts de saisie conservatoire :

a) les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté.

Par construction, cette Convention ne protège pas ces aéronefs "exclusivement affectés à un service d'Etat", catégorie proche de celle des aéronefs d'Etat, contre une saisie qui ne serait pas conservatoire.

Mais le droit international des immunités n'autorise pas ici l'interprétation a contrario selon laquelle une saisie pratiquée en vertu d'un titre exécutoire

serait autorisée sur un aéronef d'Etat ; il peut être retenu que, selon le droit coutumier international, un aéronef d'Etat déclaré comme tel, appartenant à un Etat et affecté par lui de manière exclusive et permanente au service d'une administration régaliennne, ne peut faire l'objet d'aucune saisie.

Pour autant, rien n'interdit à un Etat de renoncer à l'immunité d'exécution sur un aéronef d'Etat dont il est propriétaire, la protection reconnue par la coutume internationale à l'aéronef d'Etat étant instituée dans l'intérêt de ses propres relations internationales, sans porter aucune atteinte à son droit absolu d'en disposer ; de ce point de vue, l'aéronef d'Etat ne se distingue en aucune manière d'un autre.

Or l'arrêt du 27 février 2020 sur le fondement duquel la saisie a ici été pratiquée retient, par des motifs qui sont le soutien nécessaire de son dispositif, que la République du Congo a valablement renoncé à son immunité pour, dans son dispositif, autoriser expressément la saisie des aéronefs lui appartenant, à la seule exception de ceux utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice des fonctions de sa mission diplomatique, sans distinguer le cas des aéronefs d'Etat.

La République du Congo n'invoque pas l'article 3, §3, de la Convention de 2004, ni l'immunité d'exécution que le droit international coutumier reconnaît aux aéronefs d'Etat.

Il n'y a pas lieu de suppléer d'office le moyen pris de cette immunité, ce à quoi du reste s'opposeraient les termes de l'arrêt infirmatif du 27 février 2020 qui, pour être rendu en matière gracieuse et non contradictoire, est exécutoire, ne peut faire l'objet d'aucun recours suspensif d'exécution et est donc passé en force de chose jugée.

Sur la saisissabilité d'un aéronef d'Etat étranger en droit interne

En application de l'article L. 241-1 du code des procédures civiles d'exécution, les dispositions particulières relatives à la saisie des aéronefs sont celles qui figurent au code des transports.

L'article L. 6100-1 du code des transports, inséré à la sixième partie de ce code, consacrée à l'aviation civile, dispose :

Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Seules les dispositions du titre III du livre Ier de la présente partie relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, sont applicables aux aéronefs militaires, et aux aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public.

Ainsi, les dispositions du code des transports relatives à la saisie conservatoire et à la vente forcée des aéronefs, figurant au titre II du livre Ier de cette sixième partie, ne sont pas applicables aux aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public, lesquels sont, de ce fait, insaisissables.

L'actuel article L. 6100-1 du code des transports codifie une partie de la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, qui disposait en son article 2 :

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

En substance, ce texte n'a pas été modifié depuis, ni à la suite de l'adhésion

de la France, en 1947, à la Convention de Chicago, ni pour l'adapter aux évolutions du secteur du transport aérien ou du droit international aérien; il est conçu pour protéger certains aéronefs appartenant à la République française.

Il ne protège pas les aéronefs étrangers, puisqu'il résulte des articles L. 6123-3 du code des transports et R. 233-9 du code de l'aviation civile, qui en organisent le régime, que l'exécution forcée sur des aéronefs de nationalité étrangère est possible, ce que prévoyait déjà l'article 17 de la loi du 31 mai 1924.

L'exclusion prévue à l'article L. 6100-1 ne fait donc pas obstacle à la saisie d'un aéronef de nationalité étrangère dont est propriétaire un Etat étranger.

L'extension du champ d'application de cette exclusion aux aéronefs d'Etat étrangers n'est aucunement réclamée par la République du Congo.

L'envisager d'office excéderait ce qui est nécessaire à la résolution du présent litige, dès lors que, selon la décision de justice passée en force de chose jugée dont l'exécution est poursuivie, la République du Congo a valablement renoncé à son immunité d'exécution.

Au demeurant, si la catégorie des aéronefs militaires ou appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public a pu inspirer celle des aéronefs d'Etat, une telle extension se heurterait à la différence sensible de leur contenu, s'agissant des aéronefs non militaires, ne serait-ce que parce que les dispositions de l'article L. 6100-1 n'ont pas pour objet la protection d'un aéronef qui ne serait reconnu comme aéronef d'Etat que ponctuellement, à la faveur d'une autorisation diplomatique de survol, ou parce qu'un service public peut ne pas être régalien, en tout cas au sens du (b) de l'article 3 de la Convention de Chicago ; elle se heurterait encore au principe de l'interprétation restrictive des exceptions au droit de gage des créanciers ; enfin, à la difficulté de l'appréhension de la notion de service public dans un litige international.

De surcroît, si l'article L. 6123-1 du code des transports limite le droit de saisir à titre conservatoire des "aéronefs français et étrangers affectés à un service d'Etat ou à des transports publics", catégorie en partie proche de celle des aéronefs d'Etat, aucune restriction de cette nature n'est prévue par le droit interne s'agissant de la procédure de saisie-vente.

En somme, si le juge français reconnaît aux aéronefs d'Etat étrangers l'immunité d'exécution consacrée par le droit coutumier international, ce n'est pas en vertu de son droit interne, inadapté, mais par l'application directe des règles issues de cette coutume, que n'invoque pas la République du Congo.

De là, en l'espèce, il convient de faire application des seules dispositions des articles L. 111-1-1 et suivants du code des procédures civiles d'exécution relatives à l'exécution sur les biens des Etats étrangers, qu'il n'y a pas lieu de combiner avec les restrictions prévues aux articles L. 6100-1 et L. 6123-1 susvisés, dont la République du Congo ne se prévaut au reste pas.

Sur la portée de l'autorisation délivrée au créancier par l'arrêt du 27 février 2020

L'article 111-1-2 du code des procédures civiles d'exécution dispose, dans sa rédaction issue de la loi du 9 décembre 2016, dite Sapin 2 :

Des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution forcée visant un bien appartenant à un Etat étranger ne peuvent être autorisées par le juge que si l'une des conditions suivantes est remplie :

1° L'Etat concerné a expressément consenti à l'application d'une telle mesure ;

(...)

3° Lorsqu'un jugement ou une sentence arbitrale a été rendu contre l'Etat concerné et que le bien en question est spécifiquement utilisé ou destiné à être utilisé par ledit Etat autrement qu'à des fins de service public non commerciales et entretient un lien avec l'entité contre laquelle la procédure a été intentée.

Pour l'application du 3°, sont notamment considérés comme spécifiquement utilisés ou destinés à être utilisés par l'Etat à des fins de service public non commerciales, les biens suivants :

a) Les biens, y compris les comptes bancaires, utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique de l'Etat ou de ses postes consulaires, de ses missions spéciales, de ses missions auprès des organisations internationales, ou de ses délégations dans les organes des organisations internationales ou aux conférences internationales ;

(...)

L'article 111-1-3 du même code énonce :

Des mesures conservatoires ou des mesures d'exécution forcée ne peuvent être mises en oeuvre sur les biens, y compris les comptes bancaires, utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique des Etats étrangers ou de leurs postes consulaires, de leurs missions spéciales ou de leurs missions auprès des organisations internationales qu'en cas de renonciation expresse et spéciale des Etats concernés.

Il résulte de ses travaux préparatoires comme de ses termes mêmes que la loi du 9 décembre 2016 constitue une transposition partielle de la Convention des Nations unies sur l'immunité juridictionnelle des Etats et de leurs biens de 2004.

L'expression de "fonctions d'une mission diplomatique" qui y figure est celle employée par la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961.

Des articles 1er et 3 de la Convention de Vienne, il résulte que par "mission diplomatique", il faut entendre la représentation diplomatique d'un Etat dans un autre Etat, constituée notamment par un chef de mission, des membres de la mission, des membres du personnel, etc., logée dans des locaux de la mission.

En substance, une mission diplomatique est le plus souvent, en France, ce qui communément désigné comme une ambassade.

L'arrêt de la cour d'appel de Paris en date du 27 février 2020 sur le fondement duquel a été pratiquée la saisie contestée, retenant notamment que la République du Congo avait expressément renoncé à son immunité d'exécution et qu'il ne saurait être imposé au créancier d'un Etat de justifier d'une renonciation à l'immunité d'exécution autre qu'expresse lorsque les mesures d'exécution envisagées ne portent pas sur des biens de nature diplomatique, écarte la demande de la société Commisimpex fondée sur les dispositions de l'article L. 111-1-3 du code des procédures civiles d'exécution et sur celles de l'article L. 111-1-2, 3°, pour l'accueillir sur le fondement de l'article L. 111-1-2, 1°.

Dans son dispositif, la cour d'appel exclut la saisie de tous biens, aéronefs compris, utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique de la République du Congo, reprenant ainsi les termes exacts des articles L. 111-1-2 et L. 111-1-3 du code des procédures civiles d'exécution.

Autrement dit, ce qu'interdit cet arrêt, c'est uniquement la saisie des biens affectés à l'ambassade dont dispose à Paris la République du Congo.

La question de savoir à qui incombe la charge de la preuve de ce que le bien saisi entre dans l'exclusion prévue par l'arrêt du 27 février 2020 est discutée par les parties.

La créancière fait valoir à juste titre que la présomption instituée au 2^e alinéa de l'article L. 111-1-2 est inapplicable lorsque l'Etat a renoncé à son immunité d'exécution.

La question de savoir si doit jouer ici la présomption d'affectation aux fonctions de la mission diplomatique d'un Etat attachée par la jurisprudence aux biens se présentant comme affectés à cette mission est sans objet, dès lors qu'il est constant que l'aéronef en cause n'est pas affecté à l'ambassade de la République du Congo en France, de sorte qu'il n'est pas utilisé ou destiné à être utilisé dans l'exercice des fonctions de sa mission diplomatique au sens de la Convention de Vienne, ce dont il résulte que sa saisie est autorisée par l'arrêt du 27 février 2020 sur le fondement duquel la mesure d'exécution litigieuse a été pratiquée.

Ce seul constat impose d'écarter la contestation de la République du Congo et, par voie de conséquence, sa demande de dommages intérêts.

Sur l'usage de l'aéronef saisi

C'est au prix d'une dénaturaison tant des dispositions des articles L. 111-1-1 et suivants du code des procédures civiles d'exécution que de l'arrêt de la cour d'appel de Paris faisant application de ces textes que la République du Congo prétend que par "exercice des fonctions de sa mission diplomatique", il faudrait entendre l'usage diplomatique de l'aéronef en cause.

Néanmoins, le débat entre les parties s'étant noué exclusivement sur ce terrain, les arguments proposés de part et d'autre seront brièvement examinés au regard d'une définition de travail de ce qu'est la diplomatie, entendue comme l'action politique conduite par un Etat dans le domaine des relations internationales.

La demanderesse soutient, en substance, que l'aéronef saisi est un aéronef d'Etat affecté à la présidence de la République du Congo et destiné à son activité diplomatique, savoir aux déplacements du chef de l'Etat congolais, M. Sassou Nguesso.

Cet aéronef en cause est la propriété de la République du Congo.

Il n'est pas de ceux visés aux (b) de l'article 3 de la Convention de Chicago, savoir un aéronef affecté de manière permanente à un service militaire, de douane ou de police.

Ce n'est donc qu'en fonction de son utilisation qu'il pourrait se voir reconnaître le statut d'aéronef d'Etat.

L'Etat débiteur produit le certificat d'immatriculation de l'avion délivré par son ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande congolais le 24 octobre 2014 ; selon ce certificat, l'avion a pour propriétaire "la présidence de la République" ; il faut comprendre que l'avion est affecté à la présidence de la République, ce qui est un indice fort d'utilisation pour des missions régaliennes, lesquelles peuvent être de nature non diplomatiques.

Cependant, ce certificat se réfère expressément à la Convention de Chicago de 1944, ce qui exclut le statut permanent d'aéronef d'Etat.

L'Etat débiteur produit encore un courrier en date du 19 mai 2018 par lequel le secrétaire général de la présidence de la République du Congo indique à la société Luxaviation qu'elle a été choisie pour assurer le management opérationnel de l'appareil en cause.

Le contrat passé avec cette société n'est pas produit et l'existence d'une telle convention est indifférente à l'usage de l'appareil.

Si cette pièce confirme que l'appareil est affecté à la présidence de la République du Congo, elle le prive de l'un des critères qui en feraient un aéronef d'Etat, puisque, par l'effet de ce contrat, les personnels de bord et la maintenance de l'appareil se trouvent assurés par des tiers plutôt que par des agents d'Etat.

L'Etat débiteur verse également aux débats :

- une lettre du même secrétaire général adressée le 9 juin 2020 au juge de l'exécution, selon laquelle l'aéronef en cause est exclusivement affecté à la représentation diplomatique de la République du Congo et notamment aux voyages officiels de son président ;
- une note verbale de l'ambassade de la République du Congo en France en date du 10 juin 2020 confirmant l'affectation de l'appareil aux voyages officiels du président.

Ces deux pièces, établies pour les seuls besoins de la cause, sont dépourvues de valeur probante.

L'Etat débiteur fait surtout valoir que, le 5 juin 2020, le ministère des affaires Etrangères français a délivré à l'Ambassade de la République du Congo en France une autorisation diplomatique de survol.

Mais cette autorisation diplomatique de survol était nécessaire au regard de la Convention de Chicago dès lors que l'aéronef en cause était déclaré d'Etat par la République du Congo ; elle n'est qu'occasionnelle ; elle se présente comme délivrée en vue de la seule réalisation d'une opération de maintenance.

Au moment où l'aéronef a atterri en France, le 5 juin 2020, l'autorisation diplomatique de survol a épuisé ses effets, une telle autorisation n'étant destinée qu'à garantir la souveraineté de l'espace aérien français.

Or la saisie contestée a été pratiquée le 8 juin à 11h00, trois jours plus tard.

La question de savoir si le statut d'aéronef d'Etat de l'appareil a pu persister entre son atterrissage en France et le moment de la saisie n'est pas discutée par les parties ; elle est ici indifférente, dès lors qu'un aéronef d'Etat peut être affecté à un autre usage que celui des relations internationales de l'Etat qui en est propriétaire.

Il n'est pas allégué que l'aéronef en cause fasse l'objet d'une autorisation

diplomatie permanente de survol par la France ; la République du Congo ne produit aucune autorisation diplomatique de survol française si ce n'est celle du 5 juin 2020 ; elle ne soutient pas que l'appareil ait fait l'objet d'autorisations diplomatiques de survol dans d'autres pays que la France.

La société Commisimpex produit (pièce 60) le carnet de route de l'aéronef ouvert le 21 mars 2020, appréhendé au moment de la saisie litigieuse. Huit des neuf pages de ce carnet sont consacrées à des vols intérieurs à la République du Congo, spécialement entre Brazzaville et Oyo ; la neuvième se rapporte à un aller-retour vers Madagascar en vue d'un approvisionnement en "Covid Organics CVO", une substance vendue pour lutter contre le virus du Covid-19, ce qui est sans lien avec une activité diplomatique.

La créancière soutient d'autre part, sans être contredite, qu'entre le 8 mars 2019 et le 17 février 2020, à 4 reprises, le chef de l'Etat congolais a utilisé l'aéronef litigieux pour d'autres vols intérieurs sans lien avec une activité diplomatique.

Enfin, la créancière établit qu'entre le 31 août 2018 et le 8 février 2020, le président de la République du Congo a effectué 17 vols internationaux, en voyage officiel et dans l'exercice de son activité diplomatique, sur d'autres aéronefs que l'appareil en cause, notamment sur un Boeing 787.

De son côté, l'Etat débiteur se borne à soutenir que si le président de la République du Congo se rend à Oyo, sa ville natale, la destination intérieure la plus fréquente sur le carnet de route de l'avion, c'est qu'il y reçoit des chefs d'Etat étranger. Elle verse aux débats un extrait de Jeune Afrique se rapportant la tenue à Oyo, les 12 et 13 mars 2020, d'une réunion d'un groupe de travail Union africaine-ONU consacré à la crise lybienne. Mais il n'allègue nullement que pour se déplacer entre Brazzaville et Oyo à cette occasion, le président Sassou Nguesso ait utilisé l'aéronef en cause.

Ainsi, l'Etat débiteur, qui ne conteste aucun des faits mis au jour par la créancière relatifs à l'usage par le président Sassou Nguesso des aéronefs à sa disposition, ne propose aucune liste des aéronefs affectés à son usage diplomatique, n'offre aucune preuve de ce que l'appareil en cause a effectivement transporté le chef de l'Etat congolais à l'occasion d'un quelconque voyage officiel à l'étranger, enfin s'abstient de produire les documents de bord de l'appareil retraçant l'ensemble de ses vols à type de carnet de route, ou aucun plan de vol.

En somme, alors même que l'utilisation de tout aéronef implique, ne serait-ce que pour en garantir la maintenance nécessaire à la sécurité des vols, une traçabilité complète de son utilisation, la République du Congo ne verse aux débats aucun élément probatoire qui permettrait de relier l'utilisation de l'appareil à l'exercice de l'activité diplomatique du président Sassou Nguesso, lien qu'en elle-même l'affectation de l'aéronef en cause à la présidence de la République n'établit pas, tandis que la société créancière prouve son usage à des fins autres que l'activité diplomatique du président de la République du Congo.

Ainsi, quand bien même l'aéronef en cause serait demeuré un aéronef d'Etat au moment de sa saisie, son utilisation n'est reliée à aucune activité diplomatique établie.

Dès lors, même s'il fallait interpréter le dispositif de l'arrêt du 27 février 2020 comme interdisant la saisie des aéronefs affectés à l'activité diplomatique de la République du Congo, la contestation ne pourrait qu'être écartée.

Sur les demandes accessoires

L'équité impose d'allouer à la société créancière, à titre d'indemnité de procédure, la somme fixée au dispositif.

PAR CES MOTIFS,

le juge de l'exécution

Met hors de cause la société Dassault Falcon Service ;

Rejette les demandes de mainlevée et de dommages intérêts formulées par la République du Congo ;

Condamne la République du Congo à verser à la société Commissions Import Export la somme de 15.000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

Condamne la République du Congo aux dépens.

LE GREFFIER

LE JUGE DE L'EXÉCUTION

Morgane GRAFFIN

Cyril ROTH