



N° 843

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 avril 2018.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant l'approbation du **protocole additionnel** à l'accord du 9 octobre 1997 entre le Gouvernement de la **République française** et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les **autorités de police et les autorités douanières** concernant l'emploi transfrontalier d'aéronefs*

PAR Mme Isabelle RAUCH

Députée

ET

ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :

Sénat : **62, 281, 282** et T.A. **62** (2017-2018)

Assemblée nationale : **670**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. L'UTILITÉ DES AÉRONEFS DANS LA COOPÉRATION POLICIÈRE TRANSFRONTALIÈRE FRANCO-ALLEMANDE	7
A. UNE COOPÉRATION TRÈS DÉVELOPPÉE	7
1. Le cadre juridique	7
2. Un bilan positif	8
B. L'INTÉRÊT D'Y INCLURE LES MOYENS AÉRIENS	10
II. LE PROTOCOLE ADDITIONNEL	11
A. SON OBJET	11
B. SON DISPOSITIF	12
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	17
ANNEXE 1	19
ANNEXE 2	21
ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	23

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

La coopération transfrontalière en matières policière et douanière exige une amélioration permanente et par conséquent régulière de ses moyens et de ses méthodes.

Elle repose de plus en plus sur l'usage d'aéronefs, notamment d'hélicoptères, détenus par les États, lesquels ne relèvent donc pas des règles de passage des frontières applicables aux aéronefs civils, mais de dispositions spécifiques multilatérales ou négociées d'État à État.

C'est dans cette perspective qu'il est demandé à l'Assemblée nationale d'examiner, après le Sénat, le projet de loi autorisant l'approbation du protocole additionnel à l'accord du 9 octobre 1997 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones transfrontalières entre les autorités de police et les autorités douanières, dit « Accord de Mondorf », concernant l'emploi transfrontalier d'aéronefs.

Ce texte vise à mettre en œuvre l'alinéa 3 de l'article 17 de l'accord selon lequel *« les parties s'engagent à réunir le plus rapidement possible les conditions préalables à l'utilisation par les services de police des moyens aériens, dans le cadre de l'observation ou de la poursuite ou à l'occasion d'autres interventions transfrontalières décidées en commun »*.

Il est indispensable pour autoriser l'emploi de moyens aériens par les autorités de police et de douanes françaises et allemandes dans l'accomplissement de leurs missions transfrontalières et pour le faire dans un cadre juridique clair.

La convention d'application de l'accord de Schengen exclut en effet l'utilisation des moyens aériens pour les poursuites transfrontalières.

La seule question concerne le délai entre l'accord de Mondorf et le présent accord.

Entrepris dès 2001, un premier cycle de négociation s'est interrompu en 2004 en raison de divergences d'ordre technique. Entamé en 2011 sur l'initiative de la France, le second cycle a abouti au présent protocole additionnel signé en marge du dix-huitième Conseil des ministres franco-allemand le 7 avril 2016 à Metz. Il a fallu non seulement veiller à la sécurité juridique des actions policières et douanières concernées, mais aussi au respect des règles de sécurité aériennes. Un dispositif *sui generis* de circulation aérienne transfrontalière pour les interventions transfrontalières et les mécanismes d'assistance mutuelle a donc dû

être élaboré. De nombreux avantages d'ordre opérationnel en sont attendus pour la surveillance et les autres opérations de police et de recherche, et même pour les opérations de protection de personnalités lors du passage de la frontière.

Son application ne saurait faire l'objet d'une quelconque prévention dès lors qu'il s'agit d'améliorer la sécurité et que cela s'inscrit dans le cadre d'une coopération transfrontalière particulièrement riche entre la France et l'Allemagne, en particulier dans le domaine de la police et des douanes, et cela dans tous les domaines, y compris le ferroviaire et le fluvial.

Par conséquent, de même que le Sénat, l'Assemblée nationale peut autoriser l'approbation de cet accord qui relève par son objet du domaine législatif et ainsi de l'article 53 de la Constitution. Pour sa part, l'Allemagne a ratifié le 3 mai 2017.

I. L'UTILITÉ DES AÉRONEFS DANS LA COOPÉRATION POLICIÈRE TRANSFRONTALIÈRE FRANCO-ALLEMANDE

La frontière commune à la France et à l'Allemagne s'étend sur quelque 450 kilomètres. Elle couvre trois *Länder* du côté allemand (Sarre, Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg) et trois départements du côté français (Bas-Rhin, Haut-Rhin et Moselle), lesquels appartiennent à la région du Grand Est. En 2015, près de 48 000 personnes résidant sur le territoire de la région Grand Est traversaient quotidiennement la frontière pour travailler en Allemagne.

La coopération transfrontalière locale repose non seulement sur le dialogue entre la préfecture de région et ses interlocuteurs allemands, mais aussi sur les relations établies entre l'ensemble des administrations concernées de part et d'autre de la frontière. Trois conférences sur la coopération transfrontalière, rassemblant également les collectivités et la société civile, sont intervenues depuis 2013.

A. UNE COOPÉRATION TRÈS DÉVELOPPÉE

1. Le cadre juridique

La coopération transfrontalière policière franco-allemande repose principalement sur le droit de l'Union européenne, et subsidiairement sur des accords bilatéraux.

Concernant le droit européen, le renforcement de l'espace Schengen repose principalement sur :

– la Convention d'application de l'accord de Schengen (CAAS) du 19 juin 1990, entrée en vigueur au 26 mars 1995 et intégrée dans le droit de l'Union européenne au titre de « l'acquis de Schengen » ;

– la décision-cadre 2006/960 du Conseil du 18 décembre 2006 relative à la simplification de l'échange d'informations et de renseignements entre les services répressifs des États membres de l'Union européenne (« initiative suédoise ») ;

– la décision du Conseil de l'Union européenne 2008/615/JAI du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière et la migration illégale, qui a transcrit dans l'ordre juridique de l'Union européenne la plupart des dispositions du traité dit « de Prüm », signé le 27 mai 2005, par sept États de l'Union européenne dont la France et l'Allemagne.

Concernant les accords bilatéraux, le principal d'entre eux est celui relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et

douanières dit « Accord de Mondorf », signé à Mondorf-les-Bains (Luxembourg), le 9 octobre 1997.

Il a ouvert le champ de la coopération à l'ensemble des domaines de l'action policière et douanière et complété la liste des services compétents pour sa mise en œuvre. Il a conduit à la création du centre de coopération policière et douanière (CCPD) situé à Kehl, ainsi qu'au développement d'une coopération directe entre services opérationnels de police et de douane dans la zone frontalière, comprenant des patrouilles mixtes, des centres de commandement communs, la coordination du déploiement des forces et des échanges d'informations en matière de recherche.

Des instruments bilatéraux sont venus compléter ce cadre juridique :

– la convention relative aux bureaux de contrôle nationaux juxtaposés et aux gares communes d'échange à la frontière franco-allemande, signée le 18 avril 1985 ;

– l'accord intergouvernemental relatif à la coopération dans l'exercice des missions de police de la navigation sur le secteur franco-allemand du Rhin, signé le 10 novembre 2000 ;

– l'accord intergouvernemental relatif à la réadmission et au transit des personnes en situation irrégulière, signé le 10 février 2003, et son protocole d'application signé le 19 septembre 2005 ;

– l'arrangement technique entre le ministre de la Défense de la République française, d'une part, et le ministre de l'Intérieur du *Land* de Bade-Wurtemberg, le ministre de l'Intérieur du *Land* de Rhénanie-Palatinat et le conseiller d'État, chef du département des Affaires économiques et sociales du canton de Bâle-Ville, d'autre part, relatif à l'utilisation commune d'un sonar par la région de gendarmerie d'Alsace et ses homologues allemands et helvétiques, signé le 15 septembre 2006 ;

– la déclaration commune relative au renforcement des patrouilles mixtes à bord des trains circulant dans les zones frontalières et sur les axes internationaux, signée les 2 et 6 juin 2016.

2. Un bilan positif

La coopération policière transfrontalière entre la France et l'Allemagne est très riche et le dialogue entre administrations concerne non seulement la préfecture de région, mais aussi les services concernés de part et d'autre de la frontière.

Il porte à la fois sur la sécurité publique, la police aux frontières et la police judiciaire. En matière de coopération technique, il existe également des formations linguistiques, des formations communes d'équipes de plongeurs, des séminaires de formation inter-services franco-allemande en faveur des enquêteurs

d'unités de recherches et des unités territoriales frontalières, des formations communes pour les services de police aux frontières et des exercices transfrontaliers communs.

En matière de sécurité publique, des services communs franco-allemands permettent à des agents des forces de l'ordre de chacun des pays de participer à des opérations sur le territoire voisin. Des opérations de prévention des deux côtés de la frontière sont ainsi menées par des patrouilles mixtes et des contrôles routiers ciblés organisés conjointement de part et d'autre de la frontière, afin de lutter principalement contre l'insécurité routière, mais aussi contre les vols avec effraction et le trafic de déchets.

Le Rhin ayant le statut d'un fleuve international, la première unité mixte fluviale au niveau européen a été créée à titre expérimental en 2011. Elle assure une mission de surveillance générale sur les 182 kilomètres du Rhin franco-allemand et devrait être pérennisée par un accord bilatéral spécifique.

En matière de police aux frontières, des patrouilles communes ont lieu sur les réseaux routier et ferroviaire. Elles sont organisées depuis octobre 2006 sur le réseau ferré dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle et dans les *Länder* de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et de Bade-Wurtemberg. Dans le domaine routier, des contrôles communs sont mis en place depuis mars 2007 sur les points de passage frontaliers, pour lutter contre l'immigration irrégulière, notamment pour les autocars des lignes internationales.

Sur le fondement de la décision 2008/615/JAI précitée, des « *brigades européennes* » ou « *commissariats européens* » ont été établis dans un but préventif, à l'occasion des manifestations de grande envergure ou pour appuyer les unités territoriales dans des zones d'affluence saisonnière.

Dans le domaine de la police judiciaire, la coopération directe entre les unités frontalières se concrétise en particulier par le recueil et l'échange de renseignements afin de lutter contre la criminalité transfrontalière.

Différents mécanismes de concertation régulière ont été mis en place, dans cette perspective, entre services opérationnels de la zone frontalière :

– le mécanisme dit « Petit-Schengen », réunion semestrielle qui permet des échanges réguliers entre services opérationnels (services de sécurité et douanes) et autorités judiciaires des deux pays sur les phénomènes de délinquance les plus significatifs et les modes d'investigation et de coopération les plus adaptés ;

– les réunions mensuelles tri-nationales dites « TRINAT » organisées depuis 1995 dans le cadre de la Conférence du Rhin Supérieur et qui sont l'occasion d'échanges réguliers entre services opérationnels français, allemands et suisses ;

– un groupe d’experts dédié à la prévention et à la sécurité, qui a été constitué dans le cadre de la création de l’Euro-district Strasbourg/Ortenau en 2011, associant les services de police et de gendarmerie des deux pays, ainsi que des représentants des collectivités territoriales et des parquets, afin de permettre l’émergence d’une approche intégrée des questions de sécurité à l’échelle de ce bassin de populations.

Enfin, les services opérationnels créent des structures de coordination et d’échanges d’informations *ad hoc*, lorsqu’il convient de renforcer la coopération contre des formes de criminalité spécifiques ou des modes opératoires particuliers.

B. L’INTÉRÊT D’Y INCLURE LES MOYENS AÉRIENS

L’article 3 de la convention de Chicago de 1944 relative à l’aviation civile internationale prévoit que celle-ci ne s’applique pas aux aéronefs d’État. Ces derniers ne peuvent survoler le territoire d’un autre État ou y atterrir, que si autorisation leur en est donnée par voie d’accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

Par ailleurs, l’article 41 de la convention d’application de l’accord de Schengen (CAAS), qui prévoit la possibilité de poursuites transfrontalières, exclut l’utilisation des moyens aériens à cette fin.

La France a cependant souhaité à partir de la fin des années 1990 rendre possible la coopération policière dans ce domaine par la voie d’un accord bilatéral. C’est ainsi que l’Accord de Mondorf de 1997 appelle, à l’article 17, alinéa 3, la France et l’Allemagne à réunir les conditions juridiques pour permettre et faciliter l’emploi de moyens aériens dans le cadre de leur coopération transfrontalière en matière policière et douanière.

Une première négociation a eu lieu entre 2001 et 2004 en application de cette disposition mais n’a pu aboutir en raison de différences d’appréciation entre services concernant les règles de circulation aériennes applicables aux aéronefs concernés.

Les travaux ont repris en 2011, sur l’initiative des services français. Une première phase de négociations a permis d’établir les éléments généraux du texte et de définir notamment les missions qui peuvent être réalisées dans le cadre d’interventions transfrontalières avec une assistance mutuelle par voie aérienne. La deuxième phase a spécifiquement concerné les règles de circulation aérienne applicables et les modalités de coordination opérationnelle et de liaison technique pour garantir tant la sécurité juridique de la coopération envisagée que le respect des exigences de la navigation aérienne civile. Un délai supplémentaire a par ailleurs été nécessaire pour finaliser cet engagement bilatéral et la formulation de certaines mesures.

II. LE PROTOCOLE ADDITIONNEL

A. SON OBJET

Le protocole additionnel vise à permettre l'emploi d'aéronefs d'État selon un régime dérogatoire au droit commun de la circulation aérienne générale et selon des modalités adaptées aux nécessités et aux contraintes opérationnelles résultant du type de coopération envisagé.

Il couvre deux types de situations :

– d'une part, la prolongation dans l'autre État d'interventions ayant débuté sur le territoire du premier État ;

– d'autre part, l'assistance mutuelle, lorsque les moyens aériens de l'un des deux États ne suffisent pas à réaliser une opération, soit en raison de leur insuffisance, soit parce que l'opération implique une collaboration entre les deux États.

La mise en œuvre du protocole apportera, outre la sécurité juridique, plusieurs avantages :

– des bénéfices opérationnels, en améliorant l'efficacité des interventions de police administrative qui ne peuvent pas toujours faire l'objet d'une planification préalable. Tel est notamment le cas de la surveillance et du suivi de flux en zone frontalière, de la recherche de personnes, du déplacement urgent d'équipes techniques et/ou de matériels spécialisés ;

– la mobilisation de moyens plus importants pour la gestion d'événements de grande envergure : manifestations, rassemblements et sommets internationaux exigeant une coordination accrue en matière d'ordre public de part et d'autre de la frontière ; escortes assurant la protection de personnalités ; translations judiciaires ;

– la meilleure exécution de certaines missions de police judiciaire, telles que la surveillance de personnes impliquées dans certaines activités criminelles, les poursuites transfrontalières en cas de flagrance ou les livraisons surveillées.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une véritable mutualisation, le protocole permettra aux autorités de police et de douane des deux États de disposer de moyens aériens plus importants, ce qui aura des conséquences positives sur le coût de leur maintien en condition opérationnelle.

Les moyens concernés sont les suivants :

– côté français, le groupement des forces aériennes de la gendarmerie Est dispose de cinq hélicoptères et la brigade de police aéronautique de la direction

zonale Est de la police aux frontières loue deux avions CESSNA-172 basés à Nancy-Essey. En septembre 2017, la section aérienne de la gendarmerie (SAG) de Metz a pu acquérir, sous financement européen, deux micro-drones tactiques de type NX 70, dans le cadre d'une expérimentation visant à évaluer l'utilité opérationnelle d'aéronefs télé-pilotés dans le cadre de missions de police ;

– concernant les moyens aériens des différents services de police allemands concernés, on compte neuf hélicoptères : six en Bade-Wurtemberg, deux en Rhénanie-Palatinat et un basé à Donaueschingen qui appartient à la *Bundespolizei*, laquelle dispose par ailleurs d'une grosse flotte de moyens aériens qu'elle peut donc projeter si besoin est dans la zone frontalière.

B. SON DISPOSITIF

Le protocole est articulé selon un préambule et onze articles.

Le préambule précise qu'il s'agit du protocole additionnel à l'accord du 9 octobre 1997 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et les autorités douanières concernant l'emploi transfrontalier d'aéronefs, protocole qui a été signé à Metz le 7 avril 2016.

Ce protocole vise à mettre en application le paragraphe 3 de l'article 17 de l'accord de Mondorf (voir annexe 1), qui vise à permettre l'emploi « des moyens aériens, dans le cadre de l'observation ou de la poursuite [transfrontalière] ou à l'occasion d'autres interventions transfrontalières »

L'article 1^{er} énonce l'objet du protocole : autoriser l'emploi transfrontalier de moyens aériens par les autorités et services compétents dans l'exécution de leurs missions de police administrative, judiciaire, police aux frontières ou missions douanières. Ces missions incluent notamment les enquêtes judiciaires et douanières, la gestion de l'ordre public lors d'événements transfrontaliers, le transport de matières nucléaires et les opérations de recherche et de secours aux personnes.

L'article 2 précise que c'est le droit en matière de circulation aérienne de l'État sur lequel s'effectue le vol qui s'applique par défaut lors des missions transfrontalières. Les agents des deux parties sont donc soumis aux mêmes prescriptions dans ce domaine. Les autorités et services concernés restent toujours maître et donc responsable du vol.

L'article 3 distingue trois régimes de vol :

– les vols effectués de jour selon le régime du « vol à vue », lesquels ne sont pas soumis à l'obligation de plan de vol (paragraphe 1), en conformité avec des exigences opérationnelles par nature ni prévisibles ni planifiables ;

– les vols suivant le régime du « vol aux instruments » ne peuvent être effectués que dans un espace aérien contrôlé et sont placés sous la surveillance de l’organisme de contrôle compétent (paragraphe 2) ;

– les vols de nuit, pour lesquels les plans de vol sont transmis aux organismes compétents et peuvent l’être par radio en cours de vol (paragraphe 3).

L’article 4, à portée technique, indique les codes et fréquences utilisés par les avions et hélicoptères.

L’article 5 confirme explicitement la possibilité pour des agents d’une partie d’embarquer, de plein droit, à bord d’aéronefs de l’autre partie, dans le respect du droit de l’État de l’aéronef.

L’article 6 précise que chaque partie prend en charge, sauf arrangement contraire, les frais liés à l’emploi de ses aéronefs.

L’article 7 traite du régime de responsabilité civile des agents de chaque partie, les dispositions de l’article 21 de la décision 2008/615/JAI8 s’appliquant par analogie (voir annexe 2).

L’article 8 vise à favoriser la coordination des services opérationnels en zone frontalière en précisant que les centres communs de coopération policière et douanière (CCPD) doivent être informés des opérations en cours, en particulier en cas de franchissement de la frontière.

L’article 9 règle le suivi de la mise en œuvre du présent protocole, en cas d’évolution des conditions de droit ou de fait affectant la coopération organisée par le présent protocole. L’évaluation des interventions transfrontalières d’aéronefs est effectuée, conformément aux dispositions de l’article 23 de l’accord de 1997 (voir annexe 1), par deux groupes de suivi (groupe de travail commun au niveau central, groupe des experts au niveau local).

L’article 10 rappelle que la convention sur l’assistance mutuelle en cas de catastrophes ou accidents graves signée avec l’Allemagne le 3 février 1977 s’applique dans le cadre de ces interventions, de sorte que chaque partie doit informer l’autre de tout événement l’intéressant. Cette disposition vise notamment à prévenir une éventuelle confusion entre interventions de secours et interventions de police.

L’article 11 indique que le protocole entrera en vigueur deux mois après notification par chaque partie de l’achèvement de ses procédures internes (paragraphe 1). Il est conclu pour une durée illimitée, mais peut être dénoncé à tout moment par notification, avec préavis de six mois ; il cesse d’être en vigueur si l’accord de 1997 ne l’est plus (paragraphe 2). Le protocole peut être amendé par les parties d’un commun accord.

CONCLUSION

Les modalités prévues pour le recours aux aéronefs dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Mondorf entre l'Allemagne et la France sur la coopération policière et douanière n'appellent pas de réserve.

Elles sont compatibles avec les dispositions applicables à la navigation civile. Le régime dérogatoire prévu est en outre relativement souple, puisqu'il ne soumet pas les vols effectués de jour selon le régime de « vol à vue » à l'obligation de dépôt d'un plan de vol. De fait, il est difficile de définir à l'avance la durée et le trajet des vols d'aéronefs utilisés dans le cadre de missions de police comme de douane.

Les bénéfices opérationnels à attendre du protocole additionnel sont donc importants non seulement pour les opérations de police au quotidien, mais aussi pour la lutte contre les infractions et la criminalité transfrontalières et la gestion des événements de grande envergure et leurs exigences en termes d'ordre public.

L'Allemagne a d'ailleurs déjà procédé à la ratification, le 3 mai 2017.

Votre rapporteure recommande par conséquent d'adopter le présent projet de loi visant à autoriser son approbation.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa séance du mercredi 4 avril 2018 à 9h30.

Après l'exposé de la rapporteure et suivant son avis, la commission *adopte* le projet de loi à l'unanimité.

ANNEXE 1

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et les autorités douanières (ensemble une déclaration), signé à Mondorf-les-Bains le 9 octobre 1997

Article 17

1. Lors d'une observation ou d'une poursuite transfrontalières, les agents de police ou de douane de l'État voisin sont soumis, pour ce qui concerne la circulation, aux mêmes dispositions légales que les policiers et les douaniers de la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'exerce l'observation ou la poursuite. Les Parties contractantes s'informent mutuellement de la réglementation en vigueur sur ce point.

2. Les moyens techniques nécessaires pour faciliter l'observation ou la poursuite transfrontalières peuvent être utilisés pour autant que cela est admis par la législation de la Partie contractante sur le territoire national de laquelle l'observation ou la poursuite est effectuée.

3. Les Parties contractantes s'engagent à réunir le plus rapidement possible les conditions préalables à l'utilisation par les services de police des moyens aériens, dans le cadre de l'observation ou de la poursuite ou à l'occasion d'autres interventions transfrontalières décidées en commun par les autorités désignées à l'article 1er. Les Parties contractantes s'informent mutuellement de la réalisation de ces conditions et s'efforcent d'étendre cette possibilité aux autorités douanières.

Article 23

1. Un groupe de travail commun composé de représentants des Parties contractantes vérifie périodiquement la mise en œuvre du présent accord et identifie les compléments ou actualisations éventuellement nécessaires.

2. Un groupe d'experts composé de représentants des autorités visées à l'article 1er se réunit à intervalles réguliers ou dès lors que la nécessité se fait sentir et vérifie la qualité de la coopération, discute de stratégies nouvelles, harmonise les plans d'intervention, de recherche et de patrouille, échange des statistiques et coordonne des programmes de travail.

ANNEXE 2

Décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière

Article 21

Règles générales en matière de responsabilité civile

1. Lorsque les fonctionnaires d'un État membre se trouvent en mission sur le territoire d'un autre État membre en vertu de l'article 17, leur État membre est responsable des dommages qu'ils causent pendant le déroulement de la mission, conformément au droit de l'État membre sur le territoire duquel ils opèrent.

2. L'État membre sur le territoire duquel les dommages visés au paragraphe 1 sont causés assume la réparation de ces dommages dans les conditions applicables aux dommages causés par ses propres agents.

3. Dans le cas visé au paragraphe 1, l'État membre dont les fonctionnaires ont causé des dommages à quiconque sur le territoire d'un autre État membre rembourse intégralement à ce dernier les sommes qu'il a versées aux victimes ou à leurs ayants droit.

4. Lorsque des fonctionnaires d'un État membre se trouvent en mission sur le territoire d'un autre État membre en vertu de l'article 18, cet État membre est responsable, conformément à son droit national, des dommages qu'ils causent pendant le déroulement de la mission.

5. Lorsque les dommages visés au paragraphe 4 résultent d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle, l'État membre d'accueil peut s'adresser à l'État membre d'origine afin que celui-ci rembourse les sommes qu'il a versées aux victimes ou à leurs ayants droit.

6. Sans préjudice de l'exercice de ses droits à l'égard des tiers et à l'exception du paragraphe 3, chaque État membre renonce, dans le cas prévu au paragraphe 1, à demander à un autre État membre le remboursement du montant des dommages qu'il a subis.

ANNEXE

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

Est autorisée l'approbation du protocole additionnel à l'accord du 9 octobre 1997 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et les autorités douanières concernant l'emploi transfrontalier d'aéronefs, signé à Metz le 7 avril 2016, et dont le texte est annexé à la présente loi.