

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE
Armée de l'air

CIRCULAIRE INTERMINISTÉRIELLE N° 72-63/REG/2
relative à la circulation aérienne transfrontière.

Du 4 février 1972

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR : 3e Bureau.

CIRCULAIRE INTERMINISTÉRIELLE N° 72-63/REG/2 relative à la circulation aérienne transfrontière.

Du 4 février 1972

Pièce(s) Jointe(s) :

Deux annexes.

Textes abrogés :

Circulaire interministérielle n° 264 du 11 juin 1947 (n.i. BO).

Circulaire n° 71-269 du 18 mai 1971 (BOC/A, p. 557).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 103.2.3.1.1.

Référence de publication : BOC 1976, p. 719.

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances,

à

MM. les préfets.

La circulaire interministérielle du 11 juin 1947 avait défini les mesures à prendre en cas d'atterrissage d'aéronefs en dehors des aérodromes douaniers.

Les directives qu'elles contient sont toujours valables puisque destinées à déceler et prévenir toute circulation aérienne illicite.

Mais, en raison de leur ancienneté, il m'apparaît opportun de les rappeler, étant donné le développement rapide de la circulation aérienne et, tout particulièrement, de l'aviation générale et du transport à la demande qui peut permettre l'introduction aisée sur notre territoire d'immigrants clandestins ou de trafiquants.

Le problème nouveau auquel les services de contrôle ont à faire face consiste en ce que ces avions, par leur taille, leur souplesse d'emploi et l'augmentation de leur rayon d'action peuvent, et il en est fréquemment ainsi, s'envoler à destination de l'étranger ou en revenir sur des terrains non douaniers et, ainsi, se soustraire aux contrôles des services de police, de même qu'à ceux des services de douane.

En présence de ce développement de l'aviation générale et afin de prévenir les atterrissages ou envois illicites, il convient donc de rappeler le rôle des différents services devant apporter leur concours pour le contrôle de la circulation transfrontière, étant précisé qu'aux termes du décret du 14 mars 1967 les services des renseignements généraux de la police nationale sont notamment : « chargés... *de la police de l'air et du contrôle de la circulation des personnes aux frontières* ».

D'autre part, il est rappelé que le service des douanes dont l'action s'exerce sur l'ensemble du territoire est, pour l'application de la loi douanière et des autres dispositions législatives ou réglementaires dont elle doit assurer l'application et en vue de la recherche de la fraude, habilité à procéder à la visite des marchandises et des moyens de transport et à celle des personnes.

TITRE PREMIER.
RAPPEL DE QUELQUES DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE LA RÉGLEMENTATION
AÉRONAUTIQUE.

Il a paru utile de rappeler certaines règles de la réglementation aéronautique applicable aux vols comportant le franchissement de la frontière et dont la mise en œuvre apporte des éléments susceptibles de faciliter le contrôle des services de police.

1. Pour les aéronefs civils, et dans le cadre de la circulation aérienne générale, un plan de vol doit être déposé pour tout vol transfrontière (arrêté du 25 mai 1963) (A).

Le plan de vol doit mentionner le terrain douanier autorisé pour le départ ou l'arrivée en France. Il contient des indications sur l'horaire du vol.

Le plan de vol doit être « clôturé » au terme du vol quel que soit le lieu d'atterrissage ; le commandant de bord doit à cet effet adresser un avis d'arrivée à un organisme de circulation aérienne civil ou militaire (en principe le bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée). En outre, lorsque l'aéronef est dérouteré, pour quelque raison que ce soit, l'organisme aéronautique de contrôle qui en a connaissance avise l'aérodrome de destination initialement prévu ainsi que, s'il y a lieu, l'aérodrome de déroulement.

2. Pour les aéronefs d'Etat, un plan de vol déposé dans les mêmes conditions que pour les aéronefs civils, ou un préavis de vol auprès des organismes de contrôle militaires.

Le plan de vol doit contenir les mêmes indications que pour les aéronefs civils et il doit être clôturé, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 2^o, avec avis d'arrivée donné à un organisme de circulation aérienne civil ou militaire. Quant au préavis de vol, le commandant de bord ne le détient pas, mais il doit pouvoir en fournir les références.

En toute hypothèse, en vol transfrontière, le commandant de bord d'un aéronef d'Etat doit toujours être en possession d'un ordre de mission.

Enfin, tout aéronef d'Etat étranger doit être bénéficiaire d'une autorisation de survol délivrée par l'état-major de l'armée de l'air, 2^e bureau ; le commandant de bord ne détient pas ce document, mais il doit être en mesure d'en fournir les références.

3. Les services de police ou de *gendarmerie* ou de douane *peuvent avoir communication du plan de vol ou des références de l'autorisation de survol lors des contrôles qu'ils sont amenés à effectuer à l'arrivée ou au départ d'un appareil*. En pareils cas, ils auront à s'assurer que le plan de vol ou le préavis a bien été clôturé : ainsi pourront être évités les déclenchements inutiles d'opérations de recherche et de sauvetage.

4. Les dispositions qui précèdent, tirées de la réglementation aéronautique française, sont conformes au droit aérien international ; les réglementations étrangères en ce domaine sont concordantes, elles prévoient des procédures analogues et la délivrance de documents similaires.

TITRE II.
ATTERRISSAGE OU DÉPART SUR UN « AÉRODROME DOUANIER ».

Un certain nombre de terrains d'aviation, dénommés « aérodromes douaniers », sont ouverts à la circulation aérienne internationale sur le territoire métropolitain, à des titres divers ; à titre permanent ou à la demande, de jour et de nuit ou de jour seulement, pendant toute l'année ou à titre saisonnier (1).

Lorsque l'aérodrome douanier est ouvert en permanence, les services de la police de l'air et des frontières y sont implantés et il leur appartient d'assurer les contrôles habituels.

Si, au contraire, l'aérodrome douanier est ouvert seulement selon la procédure « à la demande », le service départemental des renseignements généraux chargé de la police de l'air et des frontières en assume directement le contrôle. Celui-ci peut aussi être assuré par le seul service des douanes dans certains cas, lorsqu'une entente a été réalisée à cet effet et que, par ailleurs, aucune difficulté particulière n'est signalée.

Dans les deux cas, les dispositions doivent être prises par l'administration de l'aéroport pour que les voyageurs, quel que soit le type d'activité de l'appareil utilisé (services réguliers ou non réguliers, charters, aviation générale et transport à la demande), passent obligatoirement par les filtres de contrôle de la police, comme d'ailleurs de la douane, et ne puissent emprunter les itinéraires leur permettant de s'y soustraire.

Vous devez veiller spécialement au respect de cette prescription et si vos démarches, localement, se révèlent sans succès, me le signaler afin de me permettre d'intervenir à l'échelon central.

Il est rappelé que la gendarmerie des transports aériens, lorsqu'elle est présente sur un de ces terrains, a pour mission de signaler au responsable de la police de l'air et des frontières et à la douane tout mouvement d'aéronef qui ne serait pas conforme aux procédures établies et de prendre, le cas échéant, toutes mesures conservatoires nécessaires.

TITRE III.

ATTERRISSAGE OU DÉPART EN DEHORS D'UN AÉRODROME DOUANIER.

En dehors des aérodromes douaniers, il existe sur le territoire métropolitain environ 500 terrains ouverts au seul trafic intérieur et sur lesquels, en conséquence, ne doit s'effectuer aucun mouvement en provenance ou à destination directe de l'étranger. En effet, selon l'article L. 132-1 du code de l'aviation civile reproduit en annexe II, « les aéronefs » qui effectuent un parcours international « doivent, pour franchir la frontière, suivre la route aérienne qui leur est imposée ; ils ne peuvent se poser que sur les aérodromes douaniers ».

Un renforcement de la surveillance sur ces terrains ouverts au seul trafic intérieur s'impose en vue de déceler et de sanctionner toute circulation aérienne illicite. Cette tâche relève normalement des services de gendarmerie nationale et de sécurité publique et de douane, sous réserve du rôle dévolu au responsable de l'aérodrome ainsi que précisé ci-après.

Il ne s'agit pas, au reste, d'une nouveauté ; en effet, l'article D. 132-1 du code de l'aviation civile impose au responsable du terrain ou, en cas d'absence de ce dernier, au commandant de bord, la notification à l'autorité civile ou militaire la plus proche de tout atterrissage d'un aéronef civil en campagne, ainsi que l'avis aux services des douanes et de police de tout atterrissage hors d'un aérodrome douanier d'un aéronef effectuant un parcours international.

Il convient, toutefois, pour les mesures à prendre, de distinguer suivant que l'atterrissage fortuit a lieu sur un aérodrome gardienné, non gardienné ou sur un terrain privé, ou encore en campagne.

I. MESURES À PRENDRE EN CAS D'ATTERRISSAGE FORTUIT OU D'ENVOL AU DÉPART D'UN AÉRODROME GARDIENNÉ.

Par « aérodrome gardienné », il faut entendre tout aérodrome sur lequel se trouve une personne spécialement chargée de suivre les mouvements d'aéronefs sur ce terrain (fonctionnaire de l'aviation civile ou de la délégation militaire à l'armement, militaire des trois armées, personne commissionnée à cet effet par un aéro-club ou une chambre de commerce, etc.), désignée par le terme général de « responsable d'aérodrome ».

A. Atterrissage fortuit sur un aérodrome gardienné.

Le responsable de l'aérodrome procède à l'examen des documents de bord ; si cet examen permet d'établir qu'il s'agit d'un aéronef effectuant un vol international, les dispositions suivantes, dont certaines ne constituent qu'un rappel des obligations des agents de l'aviation civile, doivent être prises :

1. Le responsable de l'aérodrome d'atterrissage prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer qu'aucune personne ne quitte le bord, qu'aucune marchandise n'est débarquée, et pour diriger l'aéronef vers un aérodrome douanier où les formalités d'entrée en France seront normalement effectuées (douane, police, santé) ; il signale aux services de douane et de police de cet aérodrome douanier l'atterrissage de l'aéronef et les prévient de son arrivée. Par ailleurs, il s'assure que la clôture du plan de vol a été effectuée par le commandant de bord, ainsi qu'il a été indiqué au titre I. Il veille de même pour les aéronefs d'Etat titulaires d'un préavis de vol à l'envoi d'un message d'arrivée au terrain de destination initiale.

2. Au contraire si, en raison de circonstances particulières, il apparaît préférable d'autoriser le débarquement des passagers sur l'aérodrome d'atterrissage, le responsable de l'aérodrome sollicite soit directement, *soit par l'intermédiaire* de la police ou de la *gendarmerie locale* l'accord du service départemental des renseignements généraux (police de l'air et des frontières) et du service des douanes.

en cas d'accord, il prend toutes mesures conservatoires en attendant l'arrivée des fonctionnaires de ces services qui effectueront les formalités de contrôle à l'entrée en France. L'opération peut, dans ce cas, être rapprochée du contrôle à la demande sur un aérodrome non ouvert en permanence à la circulation internationale.

3. Lorsque les vérifications des documents de bord font apparaître que l'appareil ayant effectué un atterrissage fortuit se trouvait en vol intérieur, il n'y a pas lieu normalement à l'intervention des services de police ni des douanes sauf constatation directe d'éléments suspects de la part du responsable de l'aérodrome.

Il appartient néanmoins à ce dernier, en cas de doute sérieux sur la nature du vol ou sur demande qui lui est adressée par les services de police ou de douane, de vérifier que l'aéronef provient bien de l'aérodrome de départ indiqué par le commandant de bord.

Si cette vérification fait apparaître que, contrairement aux indications portées sur les documents de bord, l'appareil effectuait un vol international irrégulier, il appartient au responsable de l'aérodrome de prendre immédiatement toutes mesures conservatoires utiles et d'alerter sans délai les services de la police de l'air et des frontières et des douanes.

B. *Décollage à destination de l'étranger à la suite d'un atterrissage fortuit.*

Dans le cas où le contrôle fait apparaître que l'appareil ayant effectué un atterrissage fortuit se rendait à l'étranger après avoir été régulièrement contrôlé sur un aérodrome douanier, les mesures suivantes doivent être prises :

- le responsable de l'aérodrome vise les documents de bord et procède en cas de soupçon de fraude au contrôle de l'exactitude du manifeste et s'assure éventuellement de l'intégrité du plombage ;

- il signale l'atterrissage aux services de police et de douane de l'aérodrome douanier d'où l'avion est parti et veille à ce qu'aucun embarquement de passagers et aucun chargement ou déchargement de marchandises n'ait lieu.

Lorsque l'appareil est en mesure de poursuivre sa route à destination de l'étranger, l'autorisation de décoller peut lui être accordée par vos soins conformément aux dispositions de l'article D. 132-2 du code de l'aviation civile, c'est-à-dire après consultation des services de douane et de police (2).

Par ailleurs, dans le cas où des passagers de nationalité étrangère désirent continuer leur voyage par un autre moyen, il est possible de leur délivrer un sauf-conduit leur permettant de gagner la gare ou le port où ils pourront s'embarquer après avoir été soumis au contrôle douanier et régulariser ainsi leur entrée en France et leur sortie du territoire.

C. *Décollage initial.*

Hormis l'hypothèse exceptionnelle visée au paragraphe B) ci-dessus, l'envoi direct à destination de l'étranger à partir d'un aérodrome non douanier est interdit. Un plan de vol à destination de l'étranger ne peut donc être déposé qu'à partir d'un aérodrome douanier. C'est ainsi qu'un appareil se rendant de Pontoise à Lympme en Grande-Bretagne effectuera, par exemple, un premier vol de Pontoise à Beauvais, puis un second vol de Beauvais à Lympme ; c'est à Beauvais, aérodrome douanier, qu'il aura déposé son plan de vol, ou un préavis de vol, à destination de l'étranger.

En cas de doute sur le lieu de destination véritable d'un aéronef décollant d'un aérodrome non douanier, le responsable de l'aérodrome alertera le service de police ou de gendarmerie et de douane le plus proche. Ce dernier effectuera toutes investigations qu'il jugera nécessaires et, s'il y a lieu, alertera les autres services intéressés.

II. MESURES À PRENDRE SUR UN AÉRODROME NON GARDIENNÉ.

Il s'agira, dans la plupart des cas, d'un aérodrome sur lequel la présence du responsable n'est qu'intermittente, un ou plusieurs mouvements d'aéronefs pouvant avoir lieu hors de sa présence.

1. Le responsable de l'aérodrome est présent ; il agit comme prévu ci-dessus.

2. *En son absence, les services locaux de gendarmerie ou de police ou de douane s'efforceront de détecter tout mouvement d'aéronefs soit à partir des renseignements éventuellement recueillis en vue de vérifier par sondage si certains vols présentés comme vols intérieurs ne dissimulent pas, en réalité, des vols internationaux.*

S'ils viennent à se trouver en présence d'un appareil en provenance ou à destination directe de l'étranger, ils se substituent au responsable de l'aérodrome pour prendre les mesures de sécurité prévues dans les rubriques I. A) et I. C) du présent titre. S'il y a fraude, il appartient à chacun des services concernés et dans le cadre de ses attributions propres de prendre les mesures qui s'imposent dans les cas de l'espèce.

III. CAS PARTICULIER DES AÉRODROMES PRIVÉS.

Le contrôle de l'Etat sur ces aérodromes est prévu par la circulaire interministérielle (intérieur-transport) n° AC 12/DBA du 7 juillet 1969. Ce document prévoit, entre autres mesures, que votre arrêté d'ouverture d'un aérodrome privé imposera au requérant la *tenue d'un registre des arrivées et départs d'aéronefs. Il appartient aux services locaux de police et de gendarmerie d'assurer le contrôle et l'exploitation des renseignements qui y seront portés*, et de saisir les services spécialisés de la police de l'air et des frontières et des douanes de toute anomalie relevée, ainsi que de toute information recueillie, susceptible d'approfondissement.

Ces mêmes services agissent comme il est prévu au paragraphe I le cas échéant.

Vous voudrez bien, à la réception de la présente circulaire, faire procéder à un contrôle systématique des aérodromes privés dans votre département afin de vous assurer que les prescriptions figurant à votre arrêté d'ouverture ont bien été observées et me rendre compte du résultat de ces contrôles.

IV. MESURES À PRENDRE EN CAS D'ATERRISSAGE OU DE DÉCOLLAGE EN CAMPAGNE.

Il y a lieu d'appliquer les mesures prévues aux articles D. 132-1 et D. 132-2 rappelés ci-dessus.

A. *Atterrissages.*

1. Lorsque l'appareil se trouvait en vol international, le commandant de bord doit notifier l'atterrissage aux autorités locales civiles ou militaires les plus proches, à charge pour

celles-ci de détecter tout atterrissage qui ne serait pas notifié.

Ces autorités locales signalent l'arrivée aux services de douanes et de la police de l'air et des frontières (ou aux services de renseignements généraux) les plus proches.

2. Lorsque l'appareil se trouvait en vol intérieur, le commandant de bord notifie l'atterrissage aux autorités locales civiles ou militaires les plus proches, suivant la réglementation relative aux incidents aériens.

B. Décollage.

Il est soumis à votre autorisation qui est donnée conformément aux dispositions de l'article D. 132-2 du code de l'aviation civile visé ci-dessus au paragraphe I. B), c'est-à-dire après avis des responsables locaux de la navigation aérienne et en vol international des services des douanes et de ceux de la police de l'air et des frontières.

TITRE IV.

RAPPORTS DES SERVICES DE SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE GENDARMERIE AVEC LES SERVICES DES RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX DE LA POLICE DE L'AIR ET DES FRONTIÈRES.

Ainsi qu'il ressort des développements du titre II, la sécurité publique et la *gendarmerie interviennent en matière de police de l'air et en matière de contrôle de la circulation transfrontière*, tâches confiées à la direction centrale des renseignements généraux par le décret du 14 mars 1967, *et tiennent cette dernière informée des résultats de leur activité dans ce domaine.*

Leur concours est prêté dans les conditions suivantes :

- la sécurité publique intervient si le terrain est situé dans une circonscription de police d'Etat ;
- *la gendarmerie départementale est compétente si le terrain n'est pas dans une circonscription de la police d'Etat.*

Dans un but de simplification, *les rapports des services de sécurité publique et de gendarmerie avec les services des renseignements généraux de la police de l'air et des frontières s'établissent sur le plan départemental*, avec le chef du service départemental des renseignements généraux, chef de la circonscription de la police de l'air et des frontières de son département.

Le chef du service départemental des renseignements généraux leur fournira toutes indications nécessaires pour une exécution exacte de leur mission, en matière de réglementation, de documentation transfrontière, de diffusion de recherches, etc.

Les services de sécurité publique et de *gendarmerie assurant la surveillance de terrains non douaniers lui communiqueront tous renseignements parvenus à leur connaissance et entrant dans le cadre de ses attributions*, telles qu'elles sont définies à l'article 6 de mon arrêté du 6 juin 1969.

Dans la région parisienne, pour Orly et le Bourget, la centralisation s'effectue à la sous-direction de la police de l'air et des frontières, pour les autres aérodromes, au secteur de la police de l'air et des frontières de Paris.

Les contrôles inopinés faits par les fonctionnaires des renseignements généraux — soit par les fonctionnaires du secteur police de l'air et des frontières, soit pour ceux des services départementaux — donneront lieu à un contact préalable avec le responsable local de sécurité publique ou de gendarmerie.

Des liaisons seront établies à l'initiative de l'administration des douanes avec les chefs des services départementaux de la police de l'air et des frontières, de la sécurité publique et de la gendarmerie, pour désigner, au niveau départemental, les services douaniers appelés à intervenir pour le contrôle de la

circulation aérienne transfrontière.

Je vous prie de bien vouloir porter les présentes dispositions à la connaissance des différents services intéressés placés sous votre autorité en leur précisant que l'instruction du 11 juin 1947 ainsi que celle du 18 mai 1971 reprise par la présente circulaire sous le double timbre de mon département et du ministère de l'économie et des finances sont désormais caduques.

De son côté, la direction générale des douanes notifiera cette instruction à ses propres services.

Vous voudrez bien veiller à ce qu'une parfaite collaboration existe entre eux et me signaler toutes difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application des présentes mesures.

Les responsables locaux de la police de l'air et des frontières, *éventuellement alertés par les services* de sécurité publique, de *gendarmerie* ou des douanes, doivent rendre compte immédiatement et selon la voie hiérarchique, avec rapport circonstancié, de tout atterrissage ou envol qui serait constaté en dehors des aérodromes douaniers.

Je précise que cette circulaire n'affecte nullement le concours que l'administration des douanes, dans le cadre de ses attributions propres et des accords intervenus avec mon administration centrale, apporte, de façon traditionnelle et efficace, aux services de la police de l'air et des frontières.

En conclusion, je tiens à vous dire que je désire que les contrôles, opérés dans les conditions qui viennent d'être définies, le soient avec la courtoisie qui est normalement de règle, et notamment lorsqu'il s'agit d'usagers bien connus des services, aux fins de permettre à l'aviation d'affaire de poursuivre son développement, important pour l'économie nationale, tout en garantissant l'accomplissement de la mission essentielle que représente le contrôle de la circulation des personnes à nos frontières.

Pour le ministre de l'économie et des finances et par délégation :

Le directeur du cabinet,

Jacques CALVET.

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation :

Le préfet, directeur du cabinet,

Pierre SOMVEILLE.

(A) BO/A, p. 1402 abrogé en dernier lieu le 13 mars 1992 (BOC, p. 2038).

(1) Actuellement 94 terrains d'aviation sont ainsi ouverts à la circulation aérienne internationale, dont 53 en vertu de l'arrêté interministériel du 15 juin 1971 (JO du 26 août), les autres étant ouverts à titre officieux en vertu de NOTAMS diffusés par le secrétariat général à l'aviation civile.

(2) Cf. ANNEXE IIannexe II.

ANNEXE I.
**ARRÊTÉ DU 25 MAI 1963 RELATIF AU FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES DE LA
FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR LES AÉRONEFS EN VOL VFR. (1)**

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

Vu le décret n° 57-597 du 13 mai 1957 portant définition des types de circulation aérienne et fixant les conditions d'établissement de leur réglementation ;

Vu le décret n° 57-598 du 13 mai 1957 et ses décrets modificatifs, fixant les règles de l'air, les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 26 septembre 1957 et ses arrêtés modificatifs relatifs aux procédures pour les organismes civils de la circulation aérienne et aux procédures de vol pour les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale,

ARRÊTE :

Art. 1er. Le dépôt d'un plan de vol, en régime de vol à vue est obligatoire pour tout vol qui doit franchir les frontières de la France métropolitaine.

Art. 2. Dans la case 15 du plan de vol, le commandant de bord doit, comme point de repère caractéristique, donner le point de franchissement de la frontière, la vitesse de l'avion et le temps mis pour arriver à ce point.

Art. 3. Le secrétaire général à l'aviation civile est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Pour le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et par délégation :

Le secrétaire général à l'aviation civile,

P. MORONI.

(1) BO/A, p. 1402 ; [abrogé en dernier lieu le 13 mars 1992 (BOC, p. 2038)].

ANNEXE II.
TEXTES DU CODE DE L'AVIATION CIVILE VISÉS DANS LA CIRCULAIRE.

Art. L. 132-1. Ainsi qu'il est dit à l'article L. 78 du code des douanes :

1. Les aéronefs qui effectuent un parcours international doivent, pour franchir la frontière, suivre la route aérienne qui leur est imposée ;
2. Ils ne peuvent se poser que sur les aérodromes douaniers.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, à raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative, d'atterrir aux aéroports douaniers.

Art. D. 132-1. Hormis les cas prévus par les deuxième et troisième alinéas de l'article R. 132-1, tout atterrissage d'un aéronef civil hors d'un aérodrome régulièrement établi doit être notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens. Tout atterrissage, hors d'un aéroport douanier, d'un aéronef effectuant un parcours international doit être signalé aux services des douanes et de police les plus proches.

Art. D. 132-2. Sans préjudice des pénalités qu'il encourt éventuellement pour les infractions qu'il aurait commises, le pilote peut être autorisé, sur sa demande et sous sa responsabilité, à décoller du lieu où il s'est posé.

L'autorisation est délivrée par le préfet territorialement compétent, sur avis favorable du représentant local des services de la navigation aérienne, et après consultation des services des douanes et de police, lorsqu'il s'agit d'un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant. Elle tient compte du type de l'aéronef, de l'état du terrain et des dégagements.