



N° 882

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 avril 2013

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE SUR LA PROPOSITION DE LOI, modifiée par le Sénat, *visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne* (n° 708),

PAR MME ODILE SAUGUES,

Députée.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1^{ère} lecture : 2186, 2936 et T.A. 556 (13^{ème} législature).
2^{ème} lecture : 708.

Sénat : 118 (2010-2011), 321, 322 et T.A. 91 (2012-2013).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— MAINTENIR UNE VIGILANCE CONSTANTE AUTOUR DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE	7
II.— LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT	9
TRAVAUX DE LA COMMISSION	11
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	11
II.— EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE	15
<i>Article unique</i> (article L. 6421-2-1 [nouveau] du code des transports) : Information des passagers en cas de commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne	15
TABLEAU COMPARATIF	17

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Sénat a adopté en séance publique, le 6 février 2013, la proposition de loi visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transports sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne.

La rédaction issue des travaux du Sénat est le résultat d'un travail parlementaire collectif qui a commencé sous les législatures précédentes. Votre Rapporteure avait présenté en 2004 un rapport d'information (n° 1717) sur la sécurité du transport aérien de voyageurs, puis en 2009 un rapport d'information (n° 2164) sur la sécurité aérienne, au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne. Elle avait ensuite déposé le 21 décembre 2009 la présente proposition de loi, cosignée par plusieurs de ses collègues parmi lesquels MM. Jean-Marc Ayrault et Frédéric Cuvillier, devenus depuis respectivement Premier ministre et ministre délégué chargé des transports, de la pêche et de la mer, ou encore M. Jean-Paul Chanteguet, désormais Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Les travaux en première lecture à l'Assemblée nationale comme au Sénat ont montré le large consensus de l'ensemble des groupes politiques sur le principe de protection des vies humaines porté par la proposition de loi. Le même consensus a ensuite régné autour des amendements qui ont amélioré le texte lors de son passage dans les deux assemblées du parlement. Au stade de la deuxième lecture à l'Assemblée nationale, votre Rapporteure propose un vote conforme, le dispositif de la proposition étant parvenu à un bon équilibre entre la responsabilité des passagers et les obligations d'information incombant aux personnes physiques et morales qui commercialisent des titres de transport.

I.— MAINTENIR UNE VIGILANCE CONSTANTE AUTOUR DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Comme l'a rappelé M. le ministre délégué chargé des transports lors de son intervention au Sénat, le transport aérien est très sûr, avec un ratio d'un accident pour 5,3 millions de vols. À l'exception malheureuse du vol Rio – Paris, aucun accident n'a impliqué ces dernières années un aéronef français ou une compagnie de notre pays, ou n'est survenu sur notre territoire. La France respecte scrupuleusement les règles de l'Organisation de l'Aviation civile européenne (OACI) et de l'Union européenne, via notamment l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) et la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Elle poursuit une politique d'harmonisation des normes internationales pour maximiser la sécurité des vols. Pour autant, de nombreux incidents sont régulièrement signalés, démontrant qu'il s'agit d'un domaine dans lequel les pouvoirs publics et les professionnels ne doivent jamais relâcher leur vigilance.

Pour atteindre l'objectif d'un ratio d'un accident pour 10 millions de vols, les seules normes réglementaires ne suffisent pas. Notre pays a mis en place depuis 2008 une politique qui impose à l'ensemble des opérateurs – compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, entreprises de maintenance, services de contrôle de la sécurité aérienne – de se doter de mécanismes de gestion des risques. Il s'agit notamment de mieux les connaître pour déterminer prioritairement les mesures qui améliorent la sécurité. Cette politique prend en compte les compagnies extra-européennes opérant vers et depuis notre sol, pour lesquelles la France applique le programme *safety assessment of foreign aircraft* (SAFA), à savoir des inspections inopinées sur les aéronefs en stationnement. À lui seul, notre pays réalise un quart des contrôles de l'ensemble de l'Union européenne sur ces compagnies.

La série d'accidents en 2005, parmi lesquels figurait celui d'un appareil de la compagnie West Caribbean qui fit de nombreuses victimes martiniquaises, puis celui d'un aéronef de Yemenia en juin 2009, a accéléré la prise de conscience de la dangerosité de nombreuses compagnies. La création de la liste noire, le règlement européen n° 2111/2005 et le décret n° 2006-315 du 17 mars 2006 ont amélioré l'information des passagers sur les transporteurs et la présente proposition de loi renforce ces dispositifs, pour prendre en compte le cas des compagnies dites « de bout de ligne ». La sécurité aérienne doit toutefois solliciter notre vigilance constante car les mesures prises le sont souvent en réaction à un accident au lieu d'anticiper les problèmes. Or, si chaque acteur du débat parlementaire a conscience de la difficulté à agir sur des compagnies situées hors de l'Union européenne, nous avons du mal à mesurer les risques des évolutions économiques et sociales qui affectent le transport aérien dans l'Union européenne.

L'Europe connaît en effet les mêmes mutations que le reste du monde, à savoir la montée en puissance de nouvelles compagnies à bas coût, qui ont radicalement changé le modèle économique traditionnel en concentrant leurs activités sur une seule catégorie de desserte et en facturant chaque prestation consommée par le passager. Ces compagnies ne sacrifient nullement la sécurité (Easyjet et Ryanair ne sont impliquées dans aucun accident, pour citer les deux leaders européens, ce qui n'exclut ni les incidents ou les polémiques récentes, comme l'empot de carburant nécessaire au vol) mais leur modèle économique aboutit à ce que les pilotes constituent un élément de la rentabilité de l'entreprise, grâce à une démultiplication de leurs tâches au sol alors que leur mission fondamentale demeure d'assurer la sécurité des passagers.

La logique des compagnies à bas coût est reprise de manière croissante par les compagnies « traditionnelles » comme Air France-KLM ou Lufthansa, dans un secteur qui exige de grands volumes d'activité avec comme résultat de faibles marges. Les règlements de l'OACI et de l'Union européenne ont pour objectif d'éviter que les compagnies fassent des bénéfices au détriment de la sécurité, mais le rapport annuel de 2011 de la DGAC, qui reprend les données de l'OACI, rappelle que 43 % des accidents ont pour origine une erreur humaine (appréciation ou pilotage). L'entraînement des pilotes est à l'évidence crucial, mais il importe également de les placer dans un environnement professionnel qui leur assure un temps de repos suffisant, un salaire à la hauteur de leurs responsabilités et des périodes de formation. La réglementation doit être d'autant plus rigoureuse que les compagnies « traditionnelles » cessent actuellement leurs embauches pour des raisons économiques, alors que les compagnies à bas coût sont les principales pourvoyeuses d'emplois.

La présente proposition de loi doit être considérée comme une étape, non comme un aboutissement, car elle est discutée à une période où le trafic aérien poursuit sa croissance, y compris en Europe, pour de logiques raisons démographiques et économiques. Il nous appartient de veiller à ce que ce secteur si important de notre économie ne mette en jeu des vies humaines qu'à la marge.

II.— LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

L'article unique de la proposition de loi accentue l'obligation d'information des voyageurs lors de la vente de billets d'avion sur des compagnies figurant sur la liste noire de l'Union européenne. Rappelons que la rédaction issue des débats de l'Assemblée nationale avait, avec l'accord de votre Rapporteur, abandonné la logique initiale d'interdiction de vente de billets de ces compagnies, impossible à mettre en place en pratique, pour lui substituer celle d'un renforcement de l'information précontractuelle des voyageurs. Dans de nombreuses parties du monde, l'offre de transport aérien disponible est uniquement assurée par des compagnies sur liste noire que les passagers utilisent, faute d'alternative.

Dans la mesure où les industries du transport et du tourisme opèrent largement par internet, considérer comme un délit la vente de billets de compagnies sur liste noire aurait été inopérant, toute personne ayant un réel besoin de voyager, quelles qu'en soient les conditions, pouvant s'adresser à une agence ou à un site situés hors du territoire de l'Union européenne. L'Assemblée nationale a donc opté pour une responsabilisation conjointe des professionnels comme des passagers. Les vendeurs de billets ont l'obligation d'informer leur client de la situation de la compagnie aérienne qui effectue réellement le vol (notion de *transporteur aérien effectif*), à charge pour l'acheteur d'évaluer en toute conscience le risque qu'il prend.

Un amendement sénatorial a précisé la notion de client comme étant le passager qui achète directement pour lui-même le billet ou comme l'acquéreur qui agit pour une (ou plusieurs) tierce personne.

Le texte de l'Assemblée obligeait en outre les vendeurs à informer les acheteurs des solutions de transport de remplacement. Le Sénat a estimé que cette solution n'était pas réaliste. Il est vrai que les vendeurs n'ont pas obligatoirement connaissance des transports alternatifs ; par ailleurs, c'est souvent l'ensemble des moyens de transports d'une zone géographique qui se révèle dangereux et non la seule aviation civile, comme en témoignent les nombreux accidents maritimes (par exemple les ferries surchargés) qui se déroulent dans des pays dont les compagnies aériennes sont sur liste noire. Ces pays ne peuvent ou ne veulent, pour diverses raisons, contrôler la fiabilité technique des modes de transport.

Le Sénat a en conséquence choisi de transférer la recherche de solutions alternatives sur l'acquéreur du billet. Cette solution n'est pas des plus satisfaisantes car ce dernier ne dispose guère de plus d'informations que le vendeur, mais s'il tient à accomplir son voyage en prenant des risques, il lui appartient en toute conscience d'arbitrer entre différents inconvénients, comme l'allongement de la durée de son trajet en cas de recours à un mode alternatif ou le fait que ce mode soit d'une égale dangerosité.

Le Sénat a par ailleurs prévu que c'est avant la conclusion de la vente que l'acquéreur du billet est informé par écrit qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur liste noire. La rédaction de l'Assemblée contenait une ambiguïté qui pouvait conduire à ce que cette information soit portée à la connaissance de l'acheteur après la conclusion de la transaction, ce qui affaiblissait considérablement le dispositif de protection voulu par le législateur. Le texte du Sénat corrige cette anomalie mais comporte toutefois une légère imprécision : le mot « *lui* » au début du deuxième alinéa de l'article L. 6421-2-1 (nouveau) du code des transports doit être compris comme désignant le passager tout autant que l'acquéreur, qui sont tous deux mentionnés au premier alinéa dudit article.

La quatrième modification du Sénat a consisté à modifier la nature de la sanction en cas de manquements au dispositif de la présente loi. À la sanction pénale, s'est substituée une sanction administrative, qui est plus rapide à mettre en œuvre et qui se révélera sans doute dissuasive compte tenu de son montant (7 500 euros) par rapport aux prix des billets d'avion. Ce type de sanction est plus logique dans la mesure où le présent texte met en œuvre un échange d'information. Pour garantir la protection optimale des passagers, la sanction administrative n'empêche pas que des poursuites pénales soient ultérieurement engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal, sur le fondement de la mise en danger d'autrui. Enfin, le Sénat a précisé dans un nouvel alinéa la date d'entrée en vigueur du présent texte, au plus tard un an à compter de sa promulgation.

L'équilibre atteint par le texte, grâce au travail des deux assemblées, accompli dans une atmosphère consensuelle, permettra une meilleure protection des passagers.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission examine, en deuxième lecture, sur le rapport de Mme Odile Saugues, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne (n° 708).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Notre commission examine ce matin, en deuxième lecture, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Notre commission, alors présidée par Christian Jacob, a examiné cette proposition de loi en première lecture il y a près de deux ans et demi, le 10 novembre 2010. Le texte, ensuite voté à l'unanimité en séance publique, vient d'être adopté, à l'unanimité également, par le Sénat.

La sécurité aérienne est un sujet sensible ; nous devons agir dès que nous le pouvons, dans la mesure de nos faibles moyens, afin de montrer la voie à toute l'Union européenne, comme cela fut le cas pour les listes noires. La mission parlementaire sur ce sujet avait fait quarante préconisations ; la vingt-sixième a été appliquée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) dès 2005 ; ensuite sont intervenus le règlement européen n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 et le décret n° 2006-315 du 17 mars 2006 créant une obligation d'information des passagers.

Nous ne sommes donc pas complètement démunis.

Les compagnies dites « de bout de ligne » opèrent des vols hors de l'Union européenne : une directive ne pourrait donc pas s'appliquer à elles. Les problèmes de sécurité aérienne de certains pays sont connus : manque de moyens financiers, corruption, formation insuffisante des pilotes...

La proposition de loi que je vous présente aujourd'hui rend obligatoire une information claire des clients qui achètent un billet d'avion quand leur trajet utilise, dans ses derniers tronçons, une compagnie « de bout de ligne » figurant sur la liste noire européenne.

Le Sénat a voté plusieurs amendements : il a précisé la notion de client et transféré à l'acheteur la recherche de solutions de remplacement. Il a également précisé le moment où l'acquéreur doit être informé. Il a transformé la sanction pénale en sanction administrative, sans toutefois empêcher d'éventuelles poursuites pénales sur le fondement de la mise en danger d'autrui. Il a enfin ajouté

un alinéa portant sur la date d'entrée en vigueur de la loi, qui devra être fixée par décret.

Grâce à ce travail consensuel, nous en sommes donc arrivés à une proposition de loi équilibrée. La sécurité aérienne est un sujet trop grave pour qu'on se livre à des discussions partisans.

M. le ministre des transports ayant souhaité que ce texte entre en application dès l'été 2013, j'espère de notre commission un vote conforme. Nous pourrons ensuite inciter l'Union européenne à s'appuyer sur ce texte pour aller plus loin.

M. Gilles Savary. Le groupe SRC propose d'adopter ce texte sans le modifier à nouveau : son parcours a déjà été long. Il paraît opportun que cette loi entre en application dès que possible.

La liste noire, partie de France, est aujourd'hui devenue une référence mondiale, même si certains cas demeurent compliqués. La situation a été profondément assainie : certains pays ont dû renouveler entièrement leur flotte ; je pense notamment à l'Égypte, grand pays touristique.

L'Assemblée nationale peut donc se féliciter d'avoir créé cette liste. Allons jusqu'au bout de ce travail en votant ce texte.

M. Jean-Marie Sermier. Les dispositions actuelles – notamment l'obligation d'informer le passager du nom du transporteur effectif – ne sont pas suffisantes : cette proposition de loi, qui améliore la transparence, les complète très utilement.

Tous les passagers français doivent bénéficier d'un haut niveau de sécurité – la France réalise d'ailleurs 25 % des contrôles au niveau européen – et être informés de façon précise.

Le groupe UMP votera cette proposition de loi. Soyons néanmoins conscients qu'elle ne s'appliquera qu'en France : nous souhaitons vivement que la Commission européenne étende ces mesures à l'ensemble de l'Union, afin de ne pas pénaliser nos entreprises. Nous demandons donc au Gouvernement d'agir en ce sens.

M. Yannick Favennec. Cette proposition de loi améliore effectivement la transparence. Il faut d'ailleurs noter que nombre de billets d'avion sont aujourd'hui achetés sur internet, ce qui rend ces dispositions plus nécessaires encore.

Cette proposition de loi sert l'intérêt général et ne peut donc que nous rassembler. Le groupe UDI la votera donc en l'état.

Serait-il possible que la France agisse de façon plus volontariste encore, en instaurant, à l'image des États-Unis, un système de notation des avions et des compagnies ?

D'autre part, cette proposition de loi ne s'appliquera qu'au territoire français : il est urgent que la Commission européenne l'étende à l'ensemble des États membres, afin de ne pas pénaliser nos compagnies nationales.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est une très bonne proposition de loi : il faut bien sûr informer les voyageurs lors de l'achat d'un billet. Cette loi doit s'appliquer dès que possible au niveau européen. Ne devrait-on pas d'ailleurs aller plus loin et interdire purement et simplement la mise en vente de tels billets ?

Mme la rapporteure. Merci de cette belle unanimité.

Nous cherchons tous à aller plus loin ; mais le domaine nous échappe en grande partie. Le droit du transport aérien est en effet conçu par plusieurs instances : il y a la DGAC, mais aussi l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Eurocontrol, organisation européenne intergouvernementale de la sécurité de la navigation aérienne ; il faut encore compter avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), institution spécialisée des Nations Unies qui compte 191 États membres.

Nous ne pouvons donc légiférer que de façon limitée, mais nous pouvons montrer l'exemple.

Aux États-Unis, la *Federal Aviation Administration* (FAA) a adopté des règles très sévères et effectivement instauré une notation. Nous pourrions en effet l'imiter, mais il faudrait que cela soit fait au niveau européen et que cette notation soit régulièrement mise à jour.

La limite de l'exercice que nous menons, c'est la diplomatie : lorsqu'une compagnie d'un pays en difficulté économique – souvent, malheureusement, un pays africain ou parfois du Sud-Est asiatique – est montrée du doigt, ce pays négocie pour que sa compagnie ne soit pas inscrite sur la liste noire, en arguant que cela aggraverait sa situation. La compagnie Yemenia avait ainsi négocié pour ne pas figurer sur la liste noire.

Nous ne pouvons donc pas toujours avancer autant que nous le souhaiterions. J'avais moi aussi proposé dans un premier temps d'interdire la vente de billets lorsqu'une partie du trajet était effectuée sur une compagnie figurant sur la liste noire. Mais, de nos jours, on achète beaucoup sur internet et cette interdiction aurait été contournée. La solution que je propose aujourd'hui est donc, je le reconnais, partielle, et seulement française, mais assez satisfaisante ; elle incitera, j'espère, à une action à l'échelle de l'Union européenne.

M. Gilles Savary. La proposition de loi me paraît équilibrée : outre les problèmes diplomatiques, une interdiction poserait des problèmes pratiques, car

certaines pays ne seraient plus desservis du tout. L'Occident a bien sûr une longueur d'avance en matière de sécurité aérienne, mais j'ai moi-même emprunté beaucoup d'avions de compagnies sur liste noire... (*Sourires*)

M. Jean-Pierre Vigier. C'est avant tout une question de sécurité des passagers !

M. Gilles Savary. Tout n'est pas aussi simple ! La situation a déjà profondément changé, grâce au travail effectué ici ; aujourd'hui, l'ambition de l'Union européenne doit être d'en arriver à une liste noire universelle. Nous pourrions d'ailleurs nous servir de ce texte pour faire une adresse à la Commission.

Mme la rapporteure. Dans certains pays, les autres modes de transports ne sont d'ailleurs pas sûrs non plus !

Cette proposition de loi, j'en suis bien consciente, ne résoudra pas tous les problèmes, mais elle permettra d'alerter nos concitoyens, qui sauront les risques qu'ils prennent. Ce n'est pas toujours le cas : je pense par exemple à l'accident de l'avion affrété par le Club Med au cap *Skirring*, où il y avait une exploitation des touristes, qui payaient cher pour voler sur des avions en très mauvais état.

II.— EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

(article L. 6421-2-1 [nouveau] du code des transports)

Information des passagers en cas de commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne

L'article unique de la proposition de loi insère dans le code des transports un nouvel article L. 6421-2-1 obligeant les personnes physiques et morales procédant à la vente de billets d'avion à informer leurs clients, qu'ils soient passagers ou acquéreurs au nom d'une tierce personne, au cas où leur voyage (ou une partie de celui-ci) s'effectue sur une compagnie figurant sur la liste noire établie par l'Union européenne.

*

* *

La Commission adopte, à l'unanimité, l'ensemble de la proposition de loi, sans modification. (Applaudissements sur tous les bancs).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je vous remercie. C'est là un beau travail collectif : peu de propositions de loi arrivent au terme de la procédure législative...

Mme la rapporteure. Je veux remercier tous nos collègues. Cette proposition de loi permettra de montrer à nos concitoyens que les députés s'occupent de leurs problèmes quotidiens !

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Code des transports Sixième partie : Aviation civile Livre IV : Le transport aérien Titre II : Contrat de transport Chapitre 1^{er} : Transporte personnes et de bagages Section 1 : Le contrat de transport</p>	<p>Proposition de loi visant à sanctionner la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne</p> <p>Article unique</p> <p>La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV de la sixième partie du code des transports est complétée par un article L. 6421-2-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 6421-2-1. – Toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer explicitement l'acquéreur et le passager de cette situation ainsi que des solutions de transport de remplacement.</p>	<p>Proposition de loi visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne</p> <p>Article unique</p> <p>I. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV de la sixième partie du code des transports est complétée par un article L. 6421-2-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 6421-2-1. – Toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.</p>	<p>Proposition de loi visant à renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne</p> <p>Article unique</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par la Commission
<hr/>	<p>« Si le passager confirme l'achat d'un tel billet, il lui est indiqué par écrit de manière claire et non ambiguë qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation.</p> <p>« Est puni d'une peine de 7 500 € d'amende par titre de transport, doublée en cas de récidive, sans préjudice des poursuites pouvant être engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal, le fait de se livrer ou d'apporter son concours à la commercialisation d'un titre de transport sans respecter les mesures ordonnées en application du présent article. »</p>	<hr/> <p>« Il lui est indiqué par écrit, avant la conclusion de la vente, qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation.</p> <p>« Le fait de se livrer ou d'apporter son concours à la commercialisation d'un titre de transport sans respecter les mesures ordonnées en application du présent article est passible d'une amende administrative de 7 500 € par titre de transport, doublée en cas de récidive, sans préjudice des poursuites pouvant être engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal. »</p> <p>II <i>(nouveau)</i>. – La présente loi entre en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard un an après sa promulgation.</p>	<hr/>