

COM(2021) 753 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 07 décembre 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 07 décembre 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures contre les opérateurs de transport qui facilitent la traite des êtres humains ou le trafic de migrants en lien avec l'entrée irrégulière sur le territoire de l'Union européenne, ou qui se livrent à ces pratiques

E 16282



Strasbourg, le 23.11.2021
COM(2021) 753 final

2021/0387 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant des mesures contre les opérateurs de transport qui facilitent la traite des êtres humains ou le trafic de migrants en lien avec l'entrée irrégulière sur le territoire de l'Union européenne, ou qui se livrent à ces pratiques

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• **Justification et objectifs de la proposition**

L'Union et les États membres sont parties à plusieurs conventions et protocoles des Nations unies destinés à lutter contre la criminalité transnationale organisée, le trafic de migrants et la traite des êtres humains, à savoir:

- la Convention des Nations unies sur la criminalité transnationale organisée¹,
- le protocole additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants²,
- le protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée³.

Ces activités illégales s'appuyant très souvent sur différents moyens et modes de transport, il est nécessaire d'associer étroitement les opérateurs de transport à la prévention et à la lutte contre ces activités.

Plusieurs initiatives sectorielles ont déjà été prises à l'échelon international dans ce domaine. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la circulaire 357 intitulée «*lignes directrices sur les comptes rendus de cas de traite de personnes à communiquer par les équipages de conduite et de cabine*»⁴ et la circulaire 352 qui comporte des «*lignes directrices sur la formation des équipages de cabine: mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*»⁵. Conformément à ces circulaires, les autorités de l'aviation civile des États devraient demander aux opérateurs de transport d'élaborer des politiques, des procédures, des formations et des orientations à l'intention de leurs employés sur ces questions. L'Association du transport aérien international (IATA) a également publié une résolution dénonçant la traite des personnes en 2018 et a élaboré des documents d'orientation à l'intention de ses membres⁶. L'Organisation maritime internationale (OMI) a publié des mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer⁷. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a publié des orientations visant à garantir la sécurité et la sûreté des gens de mer et des personnes secourues⁸.

¹ <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

² <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

³ <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>

⁴ https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Cir352_French.pdf

⁵ https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Cir357_fr.pdf

⁶ <https://www.iata.org/contentassets/8e5bb5f5bfa04057a8826cf042cd4df9/human-trafficking-guidelines-v1.pdf> and <https://www.iata.org/contentassets/8e5bb5f5bfa04057a8826cf042cd4df9/resolution-trafficking-persons-agm2018.pdf>

⁷ <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MSC.1-Circ.896-Rev.2.pdf>

⁸ <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/large-scale-rescue-at-sea.pdf>

De nombreux opérateurs de transport ont mis en place des stratégies visant à éviter, au mieux de leurs possibilités, de se rendre complices de la traite des personnes et du trafic de migrants. Dans certains cas toutefois, ces stratégies ne sont pas en place ou sont mal mises en œuvre.

Les événements récents ont également montré comment les migrants peuvent être instrumentalisés à des fins politiques et comment certains opérateurs de transport ont contribué à des activités de trafic de migrants et de traite des êtres humains qui ont mis en péril la vie de personnes vulnérables et la sécurité des frontières extérieures de l'Union et, dans certains cas, en ont tiré profit.

Il est dès lors nécessaire, pour éviter de telles situations, d'adopter une législation ciblant les opérateurs de transport qui facilitent la traite des êtres humains ou le trafic de migrants en lien avec l'entrée illégale sur le territoire de l'UE, ou qui se livrent à ces pratiques. Pour atteindre efficacement cet objectif, il convient que cette législation soit applicable dans l'ensemble de l'Union. Les conditions de son application devraient être formulées de la manière la plus proche possible de celles prévues par la convention des Nations unies susmentionnée qui a été ratifiée par l'écrasante majorité des pays du monde, y compris tous les États membres de l'Union. Ainsi, l'Union sera en mesure d'utiliser pleinement les outils offerts par cette convention, y compris dans les situations envisagées à l'article 15, paragraphe 2, de ladite convention, dans les cas où des activités de trafic de migrants ou de traite des êtres humains sont menées en vue de commettre des infractions graves dans l'Union.

Le présent règlement devrait donc prévoir un cadre juridique permettant à l'Union d'adopter les mesures qui devraient être prises contre les opérateurs de transport, tous modes confondus (aérien, maritime, fluvial, ferroviaire et routier), impliqués dans les activités susmentionnées. Les mesures à imposer devraient être appropriées et proportionnées compte tenu des circonstances propres à chaque cas de figure. Ces mesures devraient prévoir, en particulier, d'empêcher toute nouvelle extension ou la limitation des opérations de transport actuelles, de suspendre les licences ou autorisations accordées en vertu du droit de l'Union, de suspendre le droit de survoler l'UE, de transiter par son territoire ou d'effectuer des escales dans les ports de l'Union, de suspendre les droits de se ravitailler en carburant ou de procéder à un entretien au sein de l'Union ou de suspendre les droits d'exploitation à destination, en provenance et au sein de l'Union.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition complète l'action extérieure de l'Union, y compris sa politique étrangère et de sécurité commune. Compte tenu de l'éventuelle dimension de sécurité en cause, il convient que la stratégie globale concernant les mesures à prendre soit définie en coordination avec le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 91 et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les questions de transport.

- **Subsidiarité**

Étant donné que l'objectif de la présente proposition, à savoir garantir une conception harmonisée des mesures contre les opérateurs de transport, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses effets, de sa complexité, de son caractère transfrontalier et international, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut

prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.

- **Proportionnalité**

La présente proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

- **Choix de l'instrument**

Afin de garantir une protection uniforme et efficace des migrants et des autres personnes touchés par de telles activités illégales, les règles à établir à cet égard devraient prendre la forme d'un règlement. Des mesures humanitaires adéquates devraient accompagner les présentes mesures.

3. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES

Depuis le début de la crise aux frontières extérieures de l'UE avec la Biélorussie, l'UE a utilisé tous les leviers diplomatiques et les outils de dialogue dont elle dispose, aux niveaux tant politique que technique.

La Commission et le haut représentant ont multiplié les visites aux principaux pays d'origine et de transit. Les autorités de ces pays tiers se sont vu rappeler les obligations qui leur incombent en vertu des conventions internationales relatives à la traite des êtres humains et au trafic de migrants et ont été averties de la situation à la frontière de l'UE avec la Biélorussie, des risques d'exploitation de leurs ressortissants et des personnes en transit, de la nécessité d'informer activement leurs citoyens des risques et des dangers encourus en cas de migration irrégulière vers l'Europe, ainsi que des possibles retombées négatives sur les relations de ces pays avec l'UE. Des contacts directs avec les compagnies aériennes et avec les autorités de l'aviation civile font partie des actions de sensibilisation entreprises.

Toutes les parties consultées ont convenu de la nécessité de veiller à ce que des outils efficaces et appropriés soient mis en place pour lutter contre le trafic de migrants et la traite des êtres humains, en particulier contre l'utilisation de moyens de transport commerciaux dans ce contexte, et de veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour protéger la vie et la sécurité des personnes instrumentalisées à des fins politiques.

- **Droits fondamentaux**

Le traitement des données à caractère personnel respectera les obligations en matière de protection des données à caractère personnel prévues par le règlement (UE) 2016/679⁹ et le règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil¹⁰.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition est sans incidence sur le budget de l'Union.

⁹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

¹⁰ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Toute mesure adoptée en vertu du présent règlement sera limitée dans le temps et fera l'objet d'un réexamen conformément à l'article 3, paragraphe 2.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

La structure de la proposition est la suivante:

Article premier: Objet et champ d'application

Article 2: Définitions

Article 3: Mesures concernant les opérateurs de transport

Article 4: Droit d'être entendu

Article 5: Règles de procédure

Article 6: Coopération avec les pays tiers

Article 7: Information et droits des passagers

Article 8: Procédure de comité

Article 9: Entrée en vigueur

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant des mesures contre les opérateurs de transport qui facilitent la traite des êtres humains ou le trafic de migrants en lien avec l'entrée irrégulière sur le territoire de l'Union européenne, ou qui se livrent à ces pratiques

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La traite des êtres humains et le trafic de migrants mettent en péril la vie et la sécurité des migrants, et en particulier des personnes les plus vulnérables.
- (2) L'instrumentalisation des migrants, par laquelle des acteurs étatiques facilitent la migration irrégulière à des fins politiques, est un phénomène de plus en plus préoccupant, qui peut impliquer le trafic de migrants ou la traite d'êtres humains en relation avec l'entrée illégale sur le territoire de l'Union, mettant ainsi en danger la vie et la sécurité de ces personnes, tout en constituant une menace pour la sécurité aux frontières de l'Union.
- (3) Ces activités illégales s'appuyant très souvent sur différents moyens et modes de transport, il est nécessaire de cibler les opérateurs de transport dans le cadre de la prévention et de la lutte contre ces activités. La lutte contre la traite des êtres humains et le trafic de migrants commande de prévoir des mesures à l'égard des opérateurs de transport commercial qui facilitent de telles activités illégales ou s'y livrent. Ces mesures devraient s'appliquer non seulement lorsque les opérateurs de transport utilisent les moyens de transport pour la traite des êtres humains et le trafic de migrants, mais aussi dans les cas où ils participent activement aux activités d'un groupe criminel organisé actif dans la traite des personnes et le trafic de migrants, en ayant connaissance soit de l'objet et de l'activité générale de ce groupe criminel organisé, soit de son intention de commettre ces infractions, ou lorsqu'ils aident ou facilitent la perpétration de ces infractions, y compris lorsque ces opérateurs de

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO C [...] du [...], p. [...].

transport et ces groupes criminels organisés sont soutenus par un État. Les mesures en question peuvent cibler les activités des opérateurs de transport même lorsque ces derniers ne transportent pas de personnes ou de migrants vers l'Union. Ces mesures ne devraient pas avoir d'incidence sur les activités des opérateurs non commerciaux, en particulier les activités humanitaires.

- (4) Compte tenu de l'éventuelle dimension de sécurité en cause, il convient que la stratégie globale concernant les mesures à prendre soit définie en coordination avec le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité.
- (5) La procédure pour l'adoption de mesures contre des opérateurs de transport qui participent à la traite d'êtres humains ou au trafic de migrants devrait permettre de prendre rapidement des décisions. Ces mesures devraient à tout moment être nécessaires, proportionnées et limitées dans le temps. Le cas échéant, il devrait être possible d'étendre les mesures. L'éventail des mesures qu'il est possible de prendre contre des opérateurs de transport devrait être suffisamment large pour cibler efficacement le comportement spécifique du transporteur concerné.
- (6) Conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil¹³ et à l'article 8 de la directive 87/540/CEE du Conseil¹⁴, les gestionnaires et les opérateurs de transport doivent respecter des conditions d'honorabilité pour pouvoir fournir certains services de transport dans l'Union. Les États membres devraient tenir compte de toute mesure prise par la Commission en vertu du présent règlement lorsqu'ils évaluent si les gestionnaires et les opérateurs de transport satisfont ou continuent de satisfaire à cette exigence.
- (7) Afin de garantir l'adoption rapide de mesures contre des opérateurs de transport, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour imposer de telles mesures au moyen d'actes d'exécution immédiatement applicables. Des compétences d'exécution devraient également être conférées à la Commission aux fins de l'adoption de règles détaillées sur les procédures à suivre avant que de telles mesures ne soient adoptées. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.
- (8) Garantir le respect du droit des personnes d'être entendues avant que ne soit adoptée une mesure individuelle qui les affecte défavorablement est fondamental. Avant d'adopter des mesures contre des opérateurs de transport, la Commission devrait, tout en tenant compte de l'urgence de la procédure, veiller à ce que ces derniers se voient offrir la possibilité d'être entendus. Il devrait également être possible, avant de prendre des mesures, d'inviter les opérateurs de transport à cesser sans délai toute activité liée à la traite des êtres humains ou au trafic de migrants.
- (9) Avant de prendre des mesures contre des opérateurs de transport établis dans des pays tiers, la Commission devrait consulter les autorités compétentes de manière

¹³ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.).

¹⁴ Directive 87/540/CEE du Conseil du 9 novembre 1987 relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et internationaux et visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres concernant cette profession (JO L 322 du 12.11.1987, p. 20).

¹⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

appropriée, en vue de coordonner leurs actions. Elle devrait également pouvoir demander à ces autorités de prendre toute mesure pertinente dans ce contexte.

- (10) Les mesures prises contre des opérateurs de transport au titre du présent règlement devront être rendues publiques. Les actes d'exécution imposant de telles mesures devraient donc être publiés sans délai au *Journal officiel de l'Union européenne* et les acteurs concernés par les opérations de transport devraient porter ces mesures à la connaissance des passagers, tant sur leur site internet que, le cas échéant, dans leurs locaux.
- (11) Le présent règlement est sans préjudice de l'application de la directive 2011/36/UE¹⁶ concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes, qui établit, entre autres, des mécanismes appropriés pour l'identification précoce des victimes, l'assistance et l'aide aux victimes, détermine les sanctions et définit la responsabilité des personnes morales qui pratiquent la traite des êtres humains.
- (12) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits des passagers établis par les règlements (CE) n° 261/2004¹⁷, (CE) n° 1107/2006¹⁸, (CE) n° 1371/2007¹⁹, (UE) n° 181/2011²⁰ et (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil²¹. En particulier, les droits au remboursement, au réacheminement et à l'indemnisation devraient être préservés. En outre, il n'y a pas lieu de considérer l'annulation d'opérations de transport en raison de l'application de mesures prises par la Commission comme une circonstance extraordinaire.
- (13) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir garantir, dans l'ensemble de l'Union, une conception harmonisée des mesures contre les opérateurs de transport, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses effets, de sa complexité, de son caractère transfrontalier et international, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (14) Bien qu'il ait une incidence sur la liberté d'entreprise consacrée à l'article 16 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, le présent règlement respecte

¹⁶ Directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes et remplaçant la décision-cadre 2002/629/JAI du Conseil (JO L 101 du 15.4.2011, p. 1).

¹⁷ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1).

¹⁸ Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO L 204 du 26.7.2006, p. 1).

¹⁹ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

²⁰ Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

²¹ Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

le contenu essentiel de cette liberté et ne la limite que dans la mesure nécessaire pour atteindre les objectifs de prévention et de lutte contre l'utilisation de moyens de transport commerciaux à des fins de trafic de migrants et de traite des êtres humains.

- (15) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la situation aux frontières extérieures de l'UE avec la Biélorussie, il est jugé approprié d'invoquer l'exception au délai de huit semaines prévu à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (16) Eu égard à la nécessité impérieuse de s'attaquer sans délai à toute instrumentalisation des personnes vulnérables, le présent règlement devrait entrer en vigueur de manière urgente le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles visant à prévenir et à combattre l'utilisation de moyens de transport commerciaux pour se livrer au trafic de migrants ou à la traite des personnes, ou pour faciliter de telles activités.

Il énonce notamment les mesures qui peuvent être prises en vue d'empêcher ou de restreindre les activités des opérateurs de transport qui, en lien avec l'entrée illégale de ces migrants et personnes sur le territoire de l'Union européenne:

- a) utilisent des moyens de transport pour se livrer au trafic de migrants ou à la traite des personnes; ou
 - b) ayant connaissance soit du but et de l'activité générale d'un groupe criminel organisé actif dans le trafic de migrants ou la traite des personnes, soit de son intention de commettre ces infractions, participent activement aux activités criminelles d'un tel groupe; ou
 - c) organisent, dirigent, aident, encouragent, facilitent ou conseillent la perpétration du trafic de migrants ou de la traite des personnes impliquant un groupe criminel organisé.
2. Le présent règlement établit également des mesures visant à garantir que les États membres tiennent compte, lorsqu'ils évaluent l'honorabilité des gestionnaires et des opérateurs de transport, des mesures prises par la Commission en raison des actes des opérateurs de transport visés au paragraphe 1.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «traite des personnes», le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation;
- b) «trafic de migrants», le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement un avantage, l'entrée illégale dans l'Union d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent;
- c) «infraction grave», un acte constituant une infraction passible d'une peine privative de liberté dont le maximum ne doit pas être inférieur à quatre ans ou d'une peine plus lourde;
- d) «groupe criminel organisé», un groupe structuré de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves ou les infractions de trafic de migrants ou de traite des personnes, pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage;
- e) «opérateur de transport», toute personne physique ou morale effectuant une opération de transport à titre commercial par tout mode de transport, notamment par voie aérienne, maritime, fluviale, ferroviaire ou routière;
- f) «entrée illégale», le franchissement de frontières alors que les conditions nécessaires à l'entrée légale dans l'État membre d'accueil ne sont pas satisfaites.

Article 3

Mesures concernant les opérateurs de transport

1. Sans préjudice de l'application de mesures pénales et administratives nationales, lorsqu'un opérateur de transport facilite une activité visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, ou pratique une telle activité, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution immédiatement applicables, décider de prendre des mesures à son encontre. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure visée à l'article 8, paragraphe 2. Ils sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires et proportionnées et peuvent consister à adopter l'une ou plusieurs des actions suivantes:

- a) empêcher toute nouvelle extension des opérations de transport actuelles sur le marché de l'Union, ou limiter ces opérations;
- b) suspendre le droit d'assurer des services de transport au départ, à destination ou à l'intérieur de l'Union;
- c) suspendre le droit de survoler le territoire de l'Union;
- d) suspendre le droit de se ravitailler en carburant ou de procéder à un entretien au sein de l'Union;
- e) suspendre le droit d'escale et d'entrée dans les ports de l'Union;

- f) suspendre le droit de transiter par le territoire de l'Union;
- g) suspendre les licences ou autorisations accordées en vertu du droit de l'Union autorisant les opérations au sein de l'Union ou le transport international de voyageurs.

La période d'application de ces mesures ne doit pas dépasser un an. Elles devront être réexaminées, s'il y a lieu, et pourront être reconduites.

3. Les États membres tiennent compte des mesures prises par la Commission conformément au paragraphe 1, lorsqu'ils évaluent l'honorabilité des gestionnaires et des opérateurs de transport aux fins de l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 et de l'article 8 de la directive 87/540/CEE.

Article 4

Droit d'être entendu

Avant d'adopter l'une des mesures visées à l'article 3, la Commission veille, tout en tenant compte de l'urgence, à ce que l'opérateur de transport concerné se voie offrir la possibilité d'être entendu. L'opérateur de transport peut être invité à cesser sans délai toute activité mentionnée à l'article 1^{er}, paragraphe 1.

Article 5

Règles de procédure

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les procédures à suivre pour l'adoption des mesures visées à l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure visée à l'article 8, paragraphe 3.

Article 6

Coopération avec les pays tiers

Avant de prendre toute mesure, en vertu de l'article 3, contre des opérateurs de transport établis dans des pays tiers, la Commission consulte de manière appropriée les autorités compétentes du pays concerné en vue de coordonner leurs actions. La Commission peut demander à ces autorités de prendre toute mesure utile.

Article 7

Information et droits des passagers

1. Les actes d'exécution adoptés par la Commission en vertu de l'article 3 sont publiés sans délai au Journal officiel de l'Union européenne.

2. Les opérateurs de transport, les autorités nationales chargées de l'application des règles, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Agence européenne pour la sécurité maritime et les entités gestionnaires des ports, des aéroports, des gares et d'autres infrastructures pertinentes sur le territoire des États membres, portent les mesures prises par la Commission en application de l'article 3 à la connaissance des passagers, tant sur leur site internet que, le cas échéant, dans leurs locaux.

3. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par les règlements (CE) n° 261/2004, (CE) n° 1107/2006, (CE) n° 1371/2007, (UE) n° 181/2011 et (UE) n° 1177/2010.

4. Aux fins des règlements susmentionnés, l'annulation d'opérations de transport en raison de l'application de mesures prises par la Commission en vertu de l'article 3 n'est pas considérée comme une circonstance extraordinaire.

Article 8

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 9

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président