

Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2012/0062(COD)</p>	Procédure terminée
<p>Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime</p> <p>Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Voir aussi 2012/0065(COD)</p> <p>Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail 4.15.15 Santé et sécurité au travail, médecine</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	S&D SIMPSON Brian Rapporteur(e) fictif/fictive PPE KOUMOUSAKOS Georgios ALDE MEISSNER Gesine Verts/ALE TAYLOR Keith ECR ROSBACH Anna	23/04/2012
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Commission européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie Transports, télécommunications et énergie	3196 3171	29/10/2012 07/06/2012
Comité économique et social européen	DG de la Commission	Commissaire	
Comité européen des régions	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Evénements clés			
23/03/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0129	Résumé
29/03/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/06/2012	Débat au Conseil	3171	Résumé
29/10/2012	Débat au Conseil	3196	

27/11/2012	Vote en commission, 1ère lecture		
22/01/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0394/2012	
01/07/2013	Débat en plénière		
02/07/2013	Résultat du vote au parlement		
02/07/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0294/2013	Résumé
22/07/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
12/08/2013	Signature de l'acte final		
12/08/2013	Fin de la procédure au Parlement		
14/08/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2012/0062(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD) Voir aussi 2012/0065(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/09186

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2012)0129	23/03/2012	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES1600/2012	11/07/2012	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE494.856	17/09/2012	EP	
Amendements déposés en commission	PE497.910	22/10/2012	EP	
Amendements déposés en commission	PE498.063	23/10/2012	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0394/2012	23/01/2013	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0294/2013	02/07/2013	EP	Résumé
Projet d'acte final	00024/2013/LEX	12/08/2013	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)625	24/09/2013	EC	

Informations complémentaires	
Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex
Acte final	
Directive 2013/38 JO L 218 14.08.2013, p. 0001 Résumé Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués	

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

OBJECTIF : modifier la directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'État du port pour l'aligner sur les exigences de la convention du travail maritime (CTM), adoptée en 2006.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime (CTM), dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.

La CTM prévoit des droits étendus et une protection au travail pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et de l'État du pavillon de leur navire. Elle poursuit le double objectif d'assurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer et de garantir une concurrence loyale pour des armateurs de qualité. Elle définit les droits des gens de mer à des conditions de travail décentes dans une série de domaines et a été élaborée de manière que l'on puisse l'appliquer à l'échelle mondiale, la comprendre facilement, la mettre à jour et la faire respecter de façon homogène.

La [décision 2007/431/CE](#) du Conseil a autorisé les États membres à ratifier la convention. Les États membres devraient la ratifier au plus vite.

Le contrôle par l'État du port est régi par la [directive 2009/16/CE](#), qui vise à faire radicalement diminuer le nombre de navires ne répondant pas aux normes. En outre, une grande partie des normes de la CTM est mise en œuvre dans la législation de l'Union européenne au moyen de la directive 2009/13/CE.

Au niveau de l'UE, la directive 2009/16/CE renvoie déjà à la CTM et aux normes de l'OIT mais elle doit être mise à jour afin de prendre en compte les nouveaux documents et dispositions introduits par la CTM.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la politique de l'UE concernant les professions maritimes. Elle fait suite à la communication de la Commission intitulée «[Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018](#)», ainsi qu'au livre blanc de la Commission intitulé «[Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#)» qui souligne l'importance d'un agenda social pour le transport maritime.

La proposition est étroitement liée à la [proposition de directive](#) relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE.

ANALYSE D'IMPACT : une vaste consultation publique organisée en juin 2011 a permis aux États membres et aux parties prenantes d'exprimer leur point de vue.

De l'avis général, il était nécessaire d'actualiser la législation relative à l'État du pavillon et à l'État du port afin d'assurer le respect des exigences fixées par la CTM. Des effets positifs spécifiques ont été épinglés: renforcement de la sécurité maritime, amélioration de la qualité des transports maritimes, conditions de concurrence plus équitables entre opérateurs UE et hors UE et entre pavillons UE et hors UE. Les parties intéressées ont également mentionné l'amélioration de la qualité des emplois pour tous les gens de mer.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CONTENU : la proposition modifie la directive sur le contrôle par l'État du port de manière à:

- inclure les nouveaux documents découlant de la CTM, à savoir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime parmi les documents que doivent vérifier les inspecteurs;
- étendre la portée des inspections à de nouveaux éléments (par exemple, l'existence d'un contrat de travail adéquat signé par les deux parties pour chacun des gens de mer et contenant les clauses requises);
- étendre la portée de l'enquête en cas de plainte et prévoir la procédure adéquate.

En complément des déclarations politiques conjointes, la Commission examine actuellement s'il est nécessaire de présenter des documents explicatifs accompagnant la notification des mesures de transposition au cas par cas. En vertu du principe de proportionnalité, il a été jugé que des documents explicatifs ne se justifiaient pas dans le cadre de la proposition car celle-ci ne modifie qu'un nombre limité d'obligations légales d'une directive existante. La présente proposition ne comprend donc pas de considérants sur des documents explicatifs.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

Le Conseil a pris note de l'état des travaux sur deux propositions de directives définissant les [responsabilités des États du pavillon](#), d'une part, et des États du port, d'autre part, pour ce qui est de la mise en œuvre de la convention du travail maritime adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Les instances préparatoires du Conseil n'ont entamé que récemment les débats sur les propositions de la Commission. Le rapport sur l'avancement des travaux élaboré par la présidence montre que, d'une manière générale, les États membres ont bien accueilli les propositions, encore qu'ils aient fait part de préoccupations en ce qui concerne :

- l'absence d'analyses d'impact;
- la nécessité d'éviter d'imposer une charge administrative supplémentaire aux administrations publiques et à l'industrie du transport maritime en cette période de crise économique;
- la nécessité d'aligner davantage le texte des projets de directives sur celui de la CTM 2006 en y introduisant, dans certains cas, son libellé exact.

Certaines délégations ont mis en avant certaines questions figurant dans le rapport sur l'avancement des travaux.

Proposition relative aux États du port :

- Un besoin de clarification a été ressenti en ce qui concerne la situation des États membres qui n'ont pas ratifié la convention et concernant l'introduction d'une disposition destinée à éviter toute réduction du niveau de protection sociale des travailleurs à la suite de la mise en œuvre de la directive.
- Un autre sujet de préoccupation concerne la possibilité de soumettre les navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié plusieurs conventions à des inspections supplémentaires à tout moment, en sus des inspections périodiques. La plupart des délégations contestent cette proposition. La Commission a entrepris d'expliquer plus en détail les modalités de fonctionnement de ce régime d'inspection et son éventuelle incidence. Dans l'attente de cette analyse, et malgré la forte opposition des délégations, la présidence a choisi de ne pas proposer une révision ou une suppression de cette disposition.
- Les délégations s'interrogent également d'une manière générale sur le lien entre les définitions des termes «équipage» et «compagnie» dans la directive relative au contrôle par l'État du port et les définitions légèrement différentes des termes «gens de mer» ou «marin» et «armateur» dans la CTM 2006.
- La Commission propose d'introduire une «clause de non-régression». Toutefois, plusieurs délégations jugent cette disposition trop vaste et imprécise. La présidence se penchera encore sur les moyens de rendre cette disposition plus claire.
- De nombreuses délégations ont exprimé des préoccupations concernant le libellé des dispositions conférant des pouvoirs d'exécution à la Commission, estimant qu'elles décrivent de manière trop détaillée les mesures d'exécution. Elles demandent donc un libellé qui se rapproche davantage de la formulation plus générale qui figure dans l'actuelle directive relative au contrôle par l'État du port.
- En ce qui concerne la disposition relative aux actes délégués, qui offre à la Commission la possibilité d'actualiser la liste des instructions adoptée dans le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (article 15 et annexe VI de la directive actuelle), certaines délégations ont exprimé de vives préoccupations. La Commission a émis une réserve sur toutes les modifications concernant les dispositions relatives aux actes d'exécution et aux actes délégués.
- Pour ce qui est de la procédure de traitement des plaintes relatives à la CTM 2006, plusieurs délégations ont demandé un libellé plus proche du texte de cette dernière. Des demandes de même nature ont été faites en ce qui concerne les dispositions relatives à la suppression des anomalies et à l'immobilisation.

Les ministres ont invité les instances préparatoires du Conseil à poursuivre l'examen des propositions.

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Brian SIMPSON (S&D, UK) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Application de la directive : les députés souhaitent préciser que l'établissement de normes internationales minimales ne justifie en aucun cas l'affaiblissement des normes européennes existantes lorsque celles-ci offrent un niveau de protection plus élevé.

Les autres amendements visent à aligner plus rigoureusement le texte de la directive relative au contrôle par l'État du port sur celui de la convention du travail maritime (CTM) de 2006.

Inspections : les députés estiment qu'il convient de tenir compte des recommandations élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, en suivant notamment les recommandations contenues dans le guide détaillé à l'usage de l'inspecteur pour la vérification de la CTM.

Non-conformité avec les prescriptions de la CTM : les députés proposent de créer un article distinct permettant de bien marquer que les mesures en cas de non-conformité devraient être prises dès qu'un cas de manquement aux prescriptions de la CTM est établi, que ce soit à l'issue du dépôt d'une plainte ou non.

Plaintes : les amendements renforcent les clauses relatives à la confidentialité des plaintes pour réduire le risque que les gens de mer se sentent freinés dans leur démarche de dépôt de plainte par crainte d'avoir à subir par la suite des conséquences négatives. Ainsi, l'identité du plaignant ne devrait pas être révélée au capitaine ni à l'armateur concerné.

Les amendements stipulent qu'une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) pourra être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur devra entreprendre une enquête initiale et pourra également procéder à une inspection plus détaillée. Le cas échéant, l'inspecteur devra s'employer à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

Lorsqu'une plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément à la directive, l'État du port devra transmettre une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général de l'Organisation internationale du travail (OIT). Les statistiques et informations relatives aux plaintes devraient être consignées et portées à la connaissance des parties, notamment les organisations d'armateurs et de gens de mer.

Suppression des anomalies et immobilisation du navire : le texte amendé précise que l'autorité compétente de l'État du port dans lequel le navire est inspecté devra faire en sorte que le navire soit immobilisé lorsque la sûreté des gens de mer ou lorsqu'un défaut de conformité qui constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) est constaté.

Si le navire est empêché d'appareiller, l'inspecteur devrait en informer sans délai l'État du pavillon et inviter un de ses représentants à être présent, si possible, et demander une réponse de l'État du pavillon.

Transposition : les députés proposent de réduire de douze mois à un mois la période de transposition de manière à ce que les États membres soient en parfaite conformité lorsque la CTM entrera en vigueur.

Actes délégués : les amendements proposés sur cette question reflètent la position habituelle du Parlement selon laquelle la délégation de pouvoir ne devrait pas être accordée pour une durée indéterminée mais pour une période cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive, et que la Commission devrait élaborer un rapport sur la façon dont elle a utilisé ses pouvoirs avant qu'une prorogation soit envisagée.

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

Le Parlement européen a adopté par 679 voix pour, 20 contre et 13 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Application de la directive : les amendements visent à aligner plus rigoureusement le texte de la directive relative au contrôle par l'État du port sur celui de la convention du travail maritime (CTM) de 2006 adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006 à Genève.

La directive amendée fait également référence : i) à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001); ii) à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «hydrocarbures de soute»).

Niveau de protection du droit social : selon le texte amendé, les mesures adoptées afin d'appliquer la directive ne doivent pas entraîner une réduction, par rapport à la situation existante dans chaque État membre, du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux gens de mer dans les domaines auxquels s'applique la directive.

Si l'autorité compétente de l'État du port constate, lorsqu'elle met en œuvre ces mesures, une violation manifeste du droit de l'Union à bord de navires battant pavillon d'un État membre, elle devra en informer immédiatement toute autre autorité compétente concernée afin que de nouvelles mesures soient prises, s'il y a lieu.

Inspections: les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention visée à la directive devront veiller à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention. Ce navire devra être soumis à une inspection plus détaillée, conformément aux procédures mises en place par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port signé à Paris le 26 janvier 1982.

Rapport d'inspection au capitaine : lorsqu'il est constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM 2006, l'inspecteur devra porter immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Plaintes : les amendements renforcent les clauses relatives à la confidentialité des plaintes pour réduire le risque que les gens de mer se sentent freinés dans leur démarche de dépôt de plainte par crainte d'avoir à subir par la suite des conséquences négatives. Ainsi, l'identité du plaignant ne devra pas être révélée au capitaine ni à l'armateur concerné.

Le texte stipule qu'une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) pourra être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur devra entreprendre une enquête initiale et pourra également procéder à une inspection plus détaillée. Le cas échéant, l'inspecteur devra s'employer à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

Lorsqu'une plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément à la directive, l'État du port devra transmettre une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général du Bureau international du travail. Les organisations de gens de mer et d'armateurs concernées de l'État du port devront également être informées. En outre, l'État du port devra transmettre régulièrement les statistiques et les informations relatives aux plaintes ayant fait l'objet d'un règlement au directeur général du Bureau international du travail.

Suppression des anomalies et immobilisation du navire : lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou que des anomalies constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM 2006 (y compris les droits des gens de mer), l'autorité compétente de l'État du port du lieu où le navire est inspecté devra faire en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation ne sera levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que l'autorité compétente aura marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies.

En cas d'immobilisation, l'autorité compétente devra informer immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire.

Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave et répétée les prescriptions de la CTM 2006, (y compris les droits des gens de mer), l'autorité compétente devra le notifier immédiatement à l'État du pavillon.

Mise en uvre : lorsqu'elle adopte des actes d'exécution, la Commission devra tenir compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquise dans le cadre du système d'inspection dans l'Union et s'appuyer sur les compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris.

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

OBJECTIF : modifier la directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'État du port pour l'aligner sur les exigences de la convention du travail maritime (CTM), adoptée en 2006.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

CONTENU : la directive définit les responsabilités des États du port pour ce qui est de la mise en uvre de la Convention du travail maritime adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée «CTM 2006»), dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes mises à jour figurant dans les conventions et recommandations internationales du travail maritime en vigueur, ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.

La CTM 2006 fixe des normes relatives au travail maritime pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et du pavillon des navires à bord desquels ils servent.

Les modifications introduites à la directive 2009/16/CE consistent en particulier à :

- inclure de nouveaux documents à vérifier, à savoir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime;
- étendre le champ d'application des inspections à d'autres prescriptions de la Convention du travail maritime. Le texte stipule que les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention visée à la directive devront veiller à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention. Ce navire sera soumis à une inspection plus détaillée, conformément aux procédures mises en place par le «mémorandum d'entente de Paris» sur le contrôle par l'État du port signé à Paris le 26 janvier 1982.
- établir des modalités de traitement des plaintes : une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la CTM 2006 pourra être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprendra une enquête initiale. La nouvelle directive renforce les clauses relatives à la confidentialité des plaintes pour réduire le risque que les gens de mer se sentent freinés dans leur démarche de dépôt de plainte par crainte d'avoir à subir par la suite des conséquences négatives. Ainsi, l'identité du plaignant ne devra pas être révélée au capitaine ni à l'armateur concerné.
- faire d'une infraction grave et répétée à la Convention du travail maritime un motif d'immobilisation d'un navire. L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation ne sera levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies révélées ou que l'autorité compétente aura marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies.

Les mesures adoptées afin d'appliquer la directive ne doivent pas entraîner une réduction, par rapport à la situation existante dans chaque État membre, du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux gens de mer dans les domaines auxquels s'applique la directive.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/08/2013, la date d'entrée en vigueur de la CTM 2006.

TRANSPOSITION : 21/11/2014.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de permettre à la Commission d'actualiser rapidement les procédures pertinentes. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans (renouvelable) à compter du 20 août 2013. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.