

Texte français (titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973).

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

IXe CHAMBRE

A R R Ê T

n° 226.359 du 10 février 2014

A.203.588/IX-7545

En cause : Ellis STOOOP
assisté et représenté par
Me Frank Stevens, avocat,
ayant son cabinet à 2000 Anvers,
De Burburestraat 6-8
où il est fait élection de domicile

contre :

l'ÉTAT BELGE, représenté par
le secrétaire d'État à la Mobilité,
assisté et représenté par Me Eric Van Hooydonk, avocat,
ayant son cabinet à 2000 Anvers,
Emiel Banningstraat 21-23
où il est fait élection de domicile

I. Objet du recours

1. Le recours, introduit le 9 février 2012, a pour objet l'annulation de « l'arrêté royal du 30 novembre 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume, tel qu'il a été publié au Moniteur belge du 12 décembre 2011, et notamment de ses articles 13 et 20 ».

I. Déroulement de la procédure

2. La partie défenderesse a déposé un mémoire en réponse et la partie requérante a déposé un mémoire en réplique.

M. Alexander Van Steenberge, auditeur, a fait rapport.

La partie requérante a déposé un dernier mémoire. La partie défenderesse a déposé un dernier mémoire.

Les parties ont été convoquées à l'audience, qui a eu lieu le 4 novembre 2013.

M. Daniël Moons, conseiller d'État, a fait rapport.

Me Frank Stevens, avocat, qui comparaît pour la partie requérante, et Me Bjorn Cloots, avocat, loco Me Eric Van Hooydonk, avocat, qui comparaît pour la partie défenderesse, ont été entendus.

M. Alexander Van Steenberge, auditeur, a donné un avis contraire au présent arrêt.

Il a été fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, énoncées au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Les faits

3.1. La loi du 5 juin 1972 'sur la sécurité des bâtiments de navigation' (ci-après : la loi du 5 juin 1972) a pour but d'assurer la sécurité des bâtiments belges et de la navigation en général.

L'article 2, § 1^{er}, de la loi précitée, telle qu'il a été modifié par la loi du 22 janvier 2007 'modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et la loi du 30 juillet 1926 instituant un conseil d'enquête maritime' (ci-après : la loi du 22 janvier 2007), dispose ce qui suit :

« Aucun navire ou navire de plaisance belge ou étranger ne peut prendre la mer à partir d'un port belge ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou dans les eaux intérieures et aucun navire ou navire de plaisance ne peut prendre la mer à l'étranger sous pavillon belge sans être en état de sécurité. »

La loi du 22 janvier 2007 a inséré un chapitre IV^{bis} « Prescriptions de sécurité pour les bateaux fluviaux et les bateaux de plaisance, la surveillance et le contrôle du respect des conventions internationales, de la loi et des règlements » dans la loi du 5 juin 1972. Les articles 17^{bis} et 17^{ter} de ce chapitre sont importants pour l'espèce. Ils s'énoncent comme suit :

- Article 17^{bis} :

« Aucun bateau ne peut prendre la mer à partir d'un port belge, ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou dans les eaux intérieures sans être en état de sécurité et sans être muni des certificats tels que déterminés par le Roi selon l'article 17^{ter} concernant la sécurité de la navigation et concernant la prévention de la pollution par les bateaux pour autant que ces derniers certificats concernent des prescriptions techniques relatives à l'équipement et l'exploitation du bateau en vue de la protection de l'environnement.

Aucun bateau de plaisance ne peut prendre la mer à partir d'un port belge ou naviguer dans les eaux maritimes belges ou dans les eaux intérieures sans être en état de sécurité. »

- Article 17^{ter} :

§1^{er} Le Roi détermine :

[...]

3° les conditions dans lesquelles chaque bateau doit se trouver pour être en état de sécurité, notamment les prescriptions relatives :

[...]

f) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et autres attestations similaires qui peuvent être exigés de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres de l'équipage. »

3.2. L'arrêté royal du 9 mars 2007 'portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume' (ci-après : l'arrêté royal du 9 mars 2007) a été pris en exécution de l'article 17^{ter} de la loi du 5 juin 1972.

L'article 25 de cet arrêté royal prescrit les règles relatives à l'équipage minimum des remorqueurs. Jusqu'au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal actuellement attaqué, l'article 25 s'énonçait comme suit :

« Outre le conducteur, l'équipage minimum des remorqueurs est fixé comme suit :

[...]

- Remorqueurs de port qui sont à la disposition des navires de mer pour l'assistance, le remorquage, le sauvetage et le renflouage : 1 mécanicien ou 1 timonier ou 1 matelot. »

3.3. Dans une lettre du 3 décembre 2010, le président du SLFP Port demande au secrétaire d'État à la Mobilité de modifier l'article 25 précité et de rendre obligatoire, pour les remorqueurs de port, un équipage constitué au minimum de trois personnes (capitaine, mécanicien et matelot) parce qu'un équipage de deux personnes seulement, entraînerait des risques inacceptables au niveau de la sécurité. Cette demande est motivée de manière circonstanciée. Les motifs concernent essentiellement :

- les exigences en matière de sécurité d'un point de vue technique rendant nécessaire la présence d'un troisième membre d'équipage, à savoir d'un mécanicien responsable de la commande des moteurs et des installations techniques des remorqueurs.

- la sécurité de l'équipage du remorqueur (de port).

La lettre précitée conclut en ces termes :

« Nous sommes dès lors convaincus qu'un équipage constitué de deux personnes seulement, est injustifiable et entraîne des risques considérables pour le navire remorqué, pour la navigation maritime à proximité ainsi que pour l'équipage du remorqueur lui-même. »

Le 14 janvier 2011, le secrétaire d'État à la Mobilité répond que l'arrêté royal du 9 mars 2007 impose un équipage minimal et qu'il ne fait pas obstacle à l'extension de l'équipage si elle est requise pour des raisons de sécurité. Le secrétaire d'État observe ensuite qu'il n'a pas connaissance de situations d'insécurité résultant de l'article 25 et qu'une révision de l'arrêté

royal du 9 mars 2007 est en cours mais qu'une adaptation de l'article 25 n'est pas à l'ordre du jour dans l'immédiat.

Dans une lettre du 29 mars 2011 au secrétaire d'État à la Mobilité, les organisations syndicales CGSP, CSC Services publics et SLFP indiquent elles aussi que, pour les remorqueurs de port, un équipage composé de deux personnes comporte des risques inacceptables en matière de sécurité pour le navire remorqué, pour les autres navires à proximité ainsi que pour l'équipage du remorqueur lui-même et que, partant, un équipage composé de trois membres est un minimum.

Dans une lettre du 16 juin 2011, le secrétaire d'État répond que son administration a préparé un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 mars 2007 dans lequel l'article 25 a été adapté en s'inspirant de l'exemple néerlandais et en tenant compte des préoccupations exprimées par les organisations syndicales.

3.4. Dans ce projet d'arrêté royal, l'équipage minimum des remorqueurs de port se différencie selon la force de traction (bollard pull) maximale que le navire peut exercer. En ce qui concerne les remorqueurs de port d'une force de traction maximale inférieure à 15 tonnes, l'équipage minimal est maintenu à deux – un conducteur et un matelot – pour les remorqueurs de port d'une force de traction maximale se situant entre 15 et 25 tonnes, on prévoit un équipage minimum de trois membres – un conducteur et deux matelots – et pour les remorqueurs de port dont la force de traction est supérieure à 25 tonnes, l'équipage minimal passe à quatre – un conducteur, un matelot garde-moteur et deux matelots.

Le 11 avril 2011, ce projet de texte est examiné par la commission Navigation intérieure. Y sont représentés les organisations de navigation intérieure, les intermédiaires, les chargeurs (FEB) et les syndicats. La commission se réunit sous la présidence d'un représentant de la partie

défenderesse. La commission précitée marque son accord avec la hausse précitée du nombre de membres d'équipage.

Une concertation a ensuite lieu avec les gouvernements régionaux. Le projet soumis ne prévoit plus, en ce qui concerne les remorqueurs de port dont la force de traction est supérieure à 25 tonnes, qu'un minimum de trois membres d'équipage, à savoir un conducteur, un matelot garde-moteur et un matelot et, en ce qui concerne les remorqueurs dont la force de traction maximale se situe entre 15 et 25 tonnes, qu'un minimum de deux membres d'équipage, à savoir un conducteur et un matelot.

Ni le gouvernement wallon, ni le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, ne formulent d'observations sur le texte. Le gouvernement flamand approuve l'avant-projet le 28 octobre 2011 à la condition qu'il y ait au préalable une concertation avec les partenaires sociaux sur, notamment, les adaptations projetées relatives aux prescriptions concernant l'équipage et aux exigences applicables aux bateaux à passagers et aux remorqueurs.

La section de législation du Conseil d'État ne formule aucune observation dans son avis 49.859/4 du 13 juillet 2011 portant sur le projet en ce qui concerne l'équipage minimum requis pour les remorqueurs de port.

3.5. L'article 13 de l'arrêté actuellement attaqué, qui a été publié au Moniteur belge du 12 décembre 2011, remplace l'article 25 de l'arrêté royal du 9 mars 2007, dans les termes suivants, en ce qui concerne les remorqueurs de port :

« L'équipage minimum des remorqueurs de port est défini au tableau de l'annexe VI, partie b). »

L'article 20, 1°, de l'arrêté présentement attaqué insère une annexe VI à l'arrêté royal du 9 mars 2007, dont la rubrique b) s'énonce comme suit :

« [...] »

b) Equipage minimum des remorqueurs de port

Groupe selon la force F *	Dénomination des membres d'équipage	Nombre
F < 15 tonnes	Conducteur Matelot	1 1
F > = 15 tonnes	Conducteur Mécanicien ou timonier ou matelot	1 1

*F = la force de traction maximale (bollard pull) qu'un bateau peut exercer au moyen d'un câble de remorquage sur un objet à remorquer, telle qu'indiquée dans un certificat délivré par une organisation reconnue en la matière ou, à défaut, une force de traction calculée sur base de 20 kg/kW de la puissance de propulsion installée. »

En ce qui concerne le nombre minimum de membres d'équipage de remorqueurs de port, on en revient ainsi à la disposition initiale de l'article 25 de l'arrêté royal du 9 mars 2007 dans lequel ce nombre était également fixé à deux.

3.6. Le 23 janvier 2012, le secrétaire fédéral des secteurs maritimes de l'Union belge des ouvriers du transport écrit au secrétaire d'État que nonobstant le fait que la modification de l'arrêté royal du 9 mars 2007 avait été approuvée après concertation en séance de la commission Navigation intérieure du 11 avril 2011, il lit dans le Moniteur belge du 12 décembre 2011 que les remorqueurs « peuvent naviguer avec un équipage composé de 2 membres », ce qui est, aux yeux du secrétaire fédéral, inacceptable et va à l'encontre des accords conclus entre l'autorité et les partenaires sociaux.

3.7. Le 3 mars 2012, le secrétaire d'État à la Mobilité répond qu'il a « pris bonne note du fait que l'arrêté royal du 30 novembre 2011 relatif à l'équipage minimum des remorqueurs de port ne comprenait pas la disposition

inscrite dans le projet, soumis à la commission Navigation intérieure du 11 avril 2011 pour examen. »

Il souligne le rôle consultatif de la commission précitée et la possibilité que « des modifications puissent encore être apportées au texte de l'arrêté royal lors de phases ultérieures ». Il fait à cet effet référence à la procédure d'association des gouvernements régionaux et à l'avis du Conseil d'État ainsi qu'à « d'autres considérations ou avis ».

Le secrétaire d'État fait encore référence à l'arrêté royal du 9 mars 2007, qui est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2007, qui n'a jamais été attaqué et qui n'a pas entraîné de problèmes sur le terrain nonobstant le fait qu'il renferme une disposition permettant à des remorqueurs de port de naviguer avec un équipage de deux personnes.

Le secrétaire d'État conclut que l'arrêté royal du 30 novembre 2011 « n'a donc apporté aucun changement à la réglementation sur ce point [l'équipage composé de deux personnes] et qu'il n'entrevoit pour l'instant aucune raison de modifier la disposition concernée ».

Il souligne enfin qu'il s'agit d'un équipage minimum et que rien n'empêche les partenaires sociaux de convenir qu'un nombre plus important de membres d'équipage est nécessaire.

IV. Précision de l'objet du recours

4. Il ressort de la requête que le requérant conteste uniquement les articles 13 et 20 de l'arrêté attaqué en ce qu'ils fixent l'équipage minimum des remorqueurs de port.

V. Recevabilité du recours

Point de vue des parties

5. Dans sa requête, le requérant indique qu'en sa qualité de capitaine de remorqueur en service auprès de l'entreprise de remorquage d'Anvers, il a un intérêt direct et personnel à l'annulation des articles 13 et 20 de l'arrêté attaqué en ce qu'ils fixent l'effectif minimal des remorqueurs de port, ce qui peut le conduire à l'avenir à exercer sa profession en ayant à bord un seul membre d'équipage au lieu de deux.

5.1. La partie défenderesse conteste cet intérêt.

5.2. Dans une première exception, elle soulève que le requérant ne produit aucun document prouvant sa qualité de capitaine de remorqueur de port et qu'il ne démontre donc pas qu'il est personnellement touché par l'arrêté attaqué.

5.3. Dans une deuxième exception, la partie défenderesse expose que le préjudice allégué par le requérant n'est pas direct, certain et actuel. Elle émet cette exception comme suit :

- Le préjudice allégué n'est pas direct puisqu'il ne découle pas de l'arrêté attaqué. L'arrêté attaqué ne fait qu'imposer une norme minimale et – en ce qui concerne les remorqueurs de port dans le port d'Anvers – c'est la Régie portuaire communale d'Anvers qui décide finalement de l'effectif. Ce n'est que si la Régie portuaire décidait de réduire à deux le nombre de membres d'équipage à bord des remorqueurs de port, que l'intérêt actuel légalement requis pour attaquer cette décision naîtrait en ce qui concerne le requérant. Dans la pratique, la navigation s'effectue toujours avec trois membres d'équipage. L'arrêté attaqué n'y fait pas obstacle et, partant, ne procure pas d'intérêt actuel au requérant. De surcroît, l'arrêté attaqué n'a pas apporté de modifications de fond aux prescriptions relatives à l'équipage minimum des remorqueurs de port car sous l'empire de l'ancienne réglementation aussi, le minimum s'élevait à deux de sorte que le préjudice n'est pas certain.

- Le préjudice allégué est purement hypothétique puisqu'il ne naîtra qu'après la décision éventuelle de la Régie portuaire communale d'Anvers de ramener à deux personnes l'équipage de ses remorqueurs de port.
- Le préjudice allégué n'est pas non plus actuel puisqu'il ne se matérialiserait qu'au cas où Régie portuaire décidait de réduire à deux le nombre de membres d'équipage à bord des remorqueurs de port. Jusqu'à présent, une telle décision n'a pas été prise et dans la pratique, on navigue toujours en ayant à bord un équipage de trois personnes.

5.4. La partie défenderesse soulève dans une troisième exception que l'annulation demandée par le requérant ne lui procurera aucun avantage personnel et direct. Elle expose à cet égard qu'une annulation ferait renaître les dispositions, antérieurement en vigueur, de l'article 25 de l'arrêté royal du 9 mars 2007, telles qu'elles s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de l'arrêté attaqué, et que ces dispositions sont identiques quant à leur contenu à celles qui font l'objet de griefs de la part du requérant étant donné qu'elles prévoient elles aussi un minimum de deux membres d'équipage. Et quand bien même serait-il admis qu'une annulation ne ferait pas renaître ces dispositions, le requérant n'en tirerait aucun avantage dès lors qu'elle engendrerait un vide juridique où plus aucune norme minimum d'équipage de remorqueurs de port ne s'appliquerait, ce qui détériorerait davantage encore la position du requérant.

6. Dans son dernier mémoire, la partie défenderesse souligne l'absence de rapport de causalité directe entre l'arrêté attaqué et le préjudice invoqué par le requérant puisque le préjudice – tenant en ce que le requérant devra exercer à l'avenir sa profession avec seulement un membre d'équipage à bord – ne se manifesterait que si les organes compétents de la Régie portuaire communale d'Anvers décident, après concertation avec les syndicats du personnel de ramener à deux le nombre de membres d'équipage à bord des remorqueurs de port. Ce n'est que si une telle décision est prise que peut naître, pour le requérant, l'intérêt actuel légalement requis pour attaquer la décision de la Régie portuaire communale d'Anvers. La partie défenderesse indique ensuite que la circonstance que pourrait être à nouveau examinée, consécutivement à

l'éventuelle annulation des articles de l'arrêté attaqué, la possibilité de porter l'effectif minimum à trois membres d'équipage, ne procure pas au requérant l'intérêt légalement requis.

Appréciation

7.1. Selon l'article 19, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, un recours en annulation visé à l'article 14, § 1^{er}, de ces lois, peut être porté devant la section du contentieux administratif par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt. Un requérant dispose de cet intérêt requis en droit si deux conditions sont remplies : tout d'abord, il doit subir un préjudice personnel, direct, certain et actuel du fait de l'acte administratif attaqué ; ensuite, l'annulation de cet acte qui interviendra éventuellement doit lui procurer un avantage direct et personnel, si minime soit-il.

7.2. La première exception de la partie défenderesse au sujet du défaut de qualité du requérant manque en fait, vu qu'il ressort d'une attestation d'emploi du 4 juillet 2012, jointe à son mémoire en réplique, qu'il est employé auprès de la Régie portuaire communale d'Anvers en qualité de capitaine de remorqueur depuis le 5 février 2002. Il s'ensuit également que les dispositions de l'arrêté royal attaqué, lesquelles sont contestées par le requérant, se rapportent directement à l'exercice de sa profession.

La première exception est rejetée.

7.3. En outre, pour qu'il soit fait droit à l'annulation demandée, il n'est pas requis qu'elle procure au requérant un avantage tangible immédiat. Comme le rappelait en effet le Conseil d'État dans ses arrêts n^{os} 220.244 du 10 juillet 2012 et 222.835 du 12 mars 2013, l'intérêt d'un requérant à contester un arrêté réglementaire s'apprécie plutôt sagement.

Il découle de ce qui précède que le fait que le requérant aurait, consécutivement à l'annulation éventuelle de l'arrêté attaqué ou d'une de ses

parties, à nouveau la possibilité de voir sa situation réglée plus favorablement, suffit à justifier un intérêt à contester l'arrêté précité, comme il a été précisé. Par le nouvel arrêté, la partie défenderesse a en effet manifesté sa volonté de vouloir instaurer de nouvelles dispositions et son annulation permet par conséquent au requérant d'entrevoir d'autres dispositions qui lui seraient plus favorables.

Comme l'assemblée générale de la section du contentieux administratif du Conseil d'État l'a par ailleurs considéré dans son arrêt n° 187.998 du 17 novembre 2008, il n'est pas non plus porté atteinte à la légitimité de l'intérêt par le fait qu'une éventuelle annulation de certains articles de l'arrêté attaqué entraînerait un retour à la situation antérieure. La volonté du requérant n'est d'ailleurs pas de revenir à la situation antérieure mais d'aboutir à la mise en place d'une autre réglementation, davantage adéquate et équitable à ses yeux, où la sécurité constitue le motif principal pour l'ensemble des acteurs impliqués dans les services des remorqueurs de port.

7.4. Par conséquent, l'intérêt du requérant est direct et actuel et en aucune manière hypothétique.

7.5. Les deuxième et troisième exceptions sont dès lors rejetées.

VI. Du bien-fondé du recours

Point de vue des parties

8. Dans la deuxième branche du premier moyen, le requérant invoque la violation du principe de prudence comme principe général de bonne administration.

9. Après avoir pris connaissance des pièces du dossier administratif et du mémoire en réponse, le requérant apporte dans son mémoire en réplique des précisions au sujet de la violation du principe de prudence que doit observer l'administration.

Il relève que :

« S'il est vrai que l'administration compétente avait dans un premier temps elle-même proposé de prévoir un effectif minimum de 3 personnes, proposition que nul n'a critiquée et qui a au contraire été soutenue au sein de la commission Navigation intérieure et même si cette réglementation ne faisait que confirmer la situation sur le terrain, le secrétaire d'État compétent a néanmoins modifié en toute dernière minute la réglementation proposée, et ce sans une quelconque concertation préalable et uniquement pour satisfaire les intérêts commerciaux de la [R.P.C.] et a inscrit dans l'A.R. un effectif minimum de 2 personnes seulement ».

10. Dans son dernier mémoire, le requérant y ajoute que « l'autorité a fait croire à toutes les parties concernées que, par son nouvel arrêté, elle entendait suivre une direction déterminée pour, en fin de compte, changer radicalement de cap au tout dernier moment à la demande d'une seule partie [...] sans consulter à ce sujet les autres parties concernées ni même les en informer. Un tel procédé n'est ni raisonnable, ni prudent ».

11. Dans son dernier mémoire, la partie défenderesse fait en substance valoir que le fait qu'il a été proposé dans les projets initiaux de porter à trois personnes l'équipage minimum de remorqueurs de port et que le choix de maintenir les prescriptions minimum d'équipage n'est intervenu que tardivement dans le processus décisionnel et sans nouvelle concertation avec les intéressés, n'est nullement contraire aux principes de bonne réglementation et ne porte pas atteinte au devoir de prudence.

Appréciation

12. Le requérant a développé un nouveau grief, en ce qui concerne le principe de prudence, à tout le moins a-t-il donné à ce moyen un autre fondement en concentrant la violation du principe de prudence sur la violation du devoir de prudence qui incombe à l'administration dans l'élaboration d'un arrêté royal réglementaire.

Le requérant ne pouvait le faire qu'au stade de son mémoire en réplique, après avoir pris connaissance des documents du dossier administratif qu'il ne connaissait pas jusque là.

Partant, le nouveau grief est recevable.

13. Le grief du requérant se résume essentiellement au fait que ce n'est qu'en fin de processus décisionnel que le nombre de membres d'équipage des remorqueurs de port a été réduit au nombre de deux, à savoir un conducteur, un matelot ou un matelot garde-moteur, et ce à l'initiative du secrétaire d'État compétent.

La partie défenderesse ne conteste nullement que la modification est intervenue à la fin du processus décisionnel, sans une quelconque concertation avec les intéressés. On relèvera à cet égard que ni la commission Navigation intérieure, ni la section de législation du Conseil d'État, ni les gouvernements régionaux n'avaient connaissance du texte qui a finalement été intégré dans les articles attaqués de l'arrêté.

Ainsi, la partie défenderesse écrit-elle dans sa lettre du 3 mars 2012, sans la moindre justification, qu'elle « a pris bonne note du fait que l'arrêté royal du 30 novembre 2011 relatif à l'équipage minimum des remorqueurs de port ne comprenait pas la disposition inscrite dans le projet, soumis à la commission Navigation intérieure du 11 avril 2011 pour examen ».

Cette disposition finale n'était pas la conséquence d'un avis de la section de législation du Conseil d'État, pas plus qu'elle n'était la résultante d'une concertation avec les gouvernements régionaux.

La partie défenderesse reconnaît par conséquent que le texte a été modifié tout au long du processus décisionnel sans concertation préalable avec les instances qui étaient intervenues – et qui devaient intervenir – dans l'élaboration des dispositions modificatives alors que cette modification

soudaine ne s'appuie sur aucun des avis ni aucune forme de concertation antérieurs.

Tout ceci témoigne d'une négligence manifeste dans l'élaboration de la réglementation, et ce indépendamment de la question de savoir si l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, a été en outre été violé.

14. La deuxième branche du moyen est fondée dans la mesure indiquée.

DÉCISION

- 1. Le Conseil d'État annule les articles 13 et 20 de l'arrêté royal du 30 novembre 2011 'modifiant l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume' dans la mesure où ils fixent l'équipage minimum des remorqueurs de port.**
- 2. Le présent arrêt sera publié par extrait dans les mêmes formes que l'arrêté partiellement annulé.**
- 3. Les dépens du recours en annulation, fixés à 175 euros, sont mis à la charge de la partie défenderesse.**

Le présent arrêt a été prononcé à Bruxelles, à l'audience publique du 10 février 2014, par le Conseil d'État, IXe chambre, composée de :

Geert Van Haegendoren,	président de chambre,
Daniël Moons,	conseiller d'État,
Bert Thys,	conseiller d'État,
assistés par	
Vera Wauters,	greffier.
Le greffier	Le président

Vera Wauters

Geert Van Haegendoren

TRADUCTION ETABLIE CONFORMEMENT À L'ARTICLE 63,
ALINEA 1^{er}, DES LOIS SUR LE CONSEIL D'ÉTAT,
COORDONNEES LE 12 JANVIER 1973