

مسألة الشركات ذات السفينة الوحيدة *THE QUESTION OF THE SINGLE SHIP COMPANIES*

مفتاح بوجلال
أستاذ التعليم العالي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة وهران 2 - الجزائر
bfethi@hotmail.com

تاريخ النشر : 2020/12/26	تاريخ القبول : 2020/12/23	تاريخ الإرسال : 2020/12/20
--------------------------	---------------------------	----------------------------

للاشارة لهذا المقال :

مفتاح بوجلال : " مسألة الشركات ذات السفينة الوحيدة"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، السنة 2020، ص ص (07-18).

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

ملخص:

إن المسؤولية المترتبة على استغلال التجاري للسفينة فرض السعي لإيجاد آليات تسمح بتحديدتها، في ظل القواعد المعمول بها شأن الشركات التجارية. ولقد كانت الشركات ذات السفينة الوحيدة من بين أقدم وأحدث هذه الآليات في نفس الوقت، من خلال استعمالها لفكرة تخصيص الذمة المالية وفيما بعد لمفهوم الشخصية الاعتبارية للشركات التجارية. تتحقق هذه المسألة بالتوافق بين أحكام قانون الشركات التجارية وأحكام القانون البحري ذات المصدر الدولي والداخلي، وكذا مع مراعاة القواعد الخاصة للقانون التجاري وكذا القواعد العامة للقانون المدني عند الاقتضاء.

Résumé :

La responsabilité découlant de l'exploitation commerciale du navire, a l'imposé de chercher et de trouver, des mécanismes permettant sa limitation, à la lumière des règles applicables aux sociétés commerciales. Les sociétés du navire unique, figuraient à la fois, parmi les plus anciens et les plus récents de ces mécanismes, par leur utilisation de l'idée de l'affectation du patrimoine, et plus tard du concept de personnalité morale des sociétés commerciales. Cette figure est réalisable, par la compatibilité entre les dispositions du droit des sociétés commerciales et les dispositions du droit maritime de sources internationales et nationales, ainsi que par la prise en compte des règles particulières du droit commercial et le cas échéant, par les règles générales du droit civil.

Summary :

The liability arising from the commercial operation of the ship, made it necessary to seek and find mechanisms allowing its limitation, in the light of the rules applicable to commercial companies. The single ship companies were among the oldest and most recent of these mechanisms, by their use of the idea of the allocation of assets, and later of the concept of corporate personality of commercial companies. This figure is achievable, by the compatibility between the rules of commercial company law, and maritime law from international and national sources, as well as by taking into account the particular rules of commercial law and, where appropriate, by general rules. of civil law.

تمهيد:

لقد كانت التجارة البحرية، بالنظر إلى مساحة المسطحات البحرية وأهميتها في النقل والتبادلات التجارية الدولية¹، من بين أبرز النشاطات التجارية، التي أدت تصميم أشكال الشراكات أو الشركات القائمة بتلك الأعمال، المتضمنة لنسبة معتبرة من مختلف أنواع المخاطر التي يتوجب تفاديها في سبيل تحقيق أكبر قدر من الأرباح أو المصالح التجارية. لقد استعملت شركة التوصية البسيطة على سبيل المثال، من أجل السماح للنبلاء ورجال الكنيسة في أوربا إبان القرون الوسطى، من استثمار ثرواتهم باشتراك مع التجار أصحاب السفن في التجارة عبر البحر الأبيض المتوسط.

لكن استغلال تصاميم الشركات لم يتوقف عند هذا الحد²، ذلك أنه وبغرض تفادي المسؤولية المترتبة عن التسيير الملاحي والتجاري للسفن وعمليات البحرية، أضحت آليات تركيب الشركات المتمتعة بالشخصية الاعتبارية، هياكل لشركات التجهيز أو التسليح (armement) البحري³، تستعمل على مختلف أنواعها لأغراض، لإنشاء عدد من الشركات التجارية بحسب عدد السفن المجهزة المستغلة، عن طريق ما يسمى بالشركات ذات السفينة الوحيدة⁴ (Single Ship Companies). ولعل الغرض من ذلك هو استفادة مالكي و/أو مجهزي السفن من قناعات الشركات في مواجهة

¹ - Jean-Paul Pancraccio, *Droit de la mer*, Dalloz, 1^{re} édition, 2010, n°5, p. 3 : « Le rôle de l'océan dans la vie internationale elle-même est considérable : il continue d'assurer en effet la quasi-totalité des échanges intercontinentaux de marchandises (...). L'importance actuelle du shipping et de la navigation générale démontre qu'il n'a rien perdu de sa fonction d'échange et de lien ».

² - René Rodière, *Droit maritime, le navire*, Dalloz, 1980,

³ - Philippe Delebecque, *Les "singles ship companies"*, article à consulter, via le lien Internet : <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/Singleshipcompany.pdf>, n°1, p. 1 : « Sans doute les grandes compagnies maritimes, Maersk, MSC, CMA-CGM, ... utilisent-elles les techniques sociétaires les plus sophistiquées qui vont des Holding et des SA aux SAS, en passant par les SASU qui ne sont que des filiales à 100 % de groupes, et en revenant aux commandites simples ou par actions ».

⁴ - Martine Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, Paris, 1988, n°220, p. 121.

الغير الدائنين، لتحديد مسؤوليتهم أو حتى تجنبها، من خلال منعهم من الرجوع على السفن الأخرى المملوكة لهم، بمناسبة عمليات الاستغلال التجاري للسفن البحرية⁵.

لكن على الرغم من أهميتها القانونية والعملية المعتبرة، فإن مسألة الشركات ذات السفينة الوحيدة، غير معالجة مباشرة من طرف القواعد القانونية المهمة بالاستغلال التجاري للسفن، سواء على صعيد التنظيمات القانونية الدولية المختلفة⁶ أو حتى على صعيد المنظومات الداخلية المتشابهة أو حتى المتميزة عن بعضها البعض، كما هو شأن القانون الجزائري⁷ على غرار قانون الفرنسي⁸؛ وهو ما يدعو بلا شك إلى النظر في كفاءتها ومشروعيتها في منظور الأحكام المختلفة التي تتدخل في إنشائها وتركيبها على أساس هياكل قانون الشركات في محيط القانون البحري، بحسب ما إذا كانت هذه الشركة المالكة للسفينة الوحيدة مستغلة لها (أولا) أو كانت مالكة لكنها

⁵ - Jean-Pierre BEURIER, *Le transport maritime, le droit et le désordre économique international*, in « *Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNEUDEC* », Pedone, Paris, 2003, p. 89.

⁶ - أنظر على التوالي:

Décret n°64-72 du 2 mars 1964, portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privileges et hypothèques maritimes (signée à Bruxelles le 10 avril 1926), J.O.R.A. du 31 mars 1964, n°27, p. 406. Décret n°64-174 du 8 juin 1964, portant adhésion à la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957, J.O.R.A. du 10 juillet 1964, n°56, p. 772. Décret n°64-171 du 8 juin 1964, portant adhésion à la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, J.O.R.A. du 17 juillet 1964, n°58, p. 794.

المرسوم الرئاسي رقم 474-03 المؤرخ في 6 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس 1999، الجريدة الرسمية المؤرخة 10 ديسمبر 2003، العدد 77، ص.5.

⁷ - طبقاً للأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 أبريل 1976، العدد 29، ص.496. المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 يونيو 1998، العدد 47، ص.3. والقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية المؤرخة في 18 غشت 2010، العدد 46، ص.8.

⁸ - على خلاف التشريع الجزائري، فإن تشريع الفرنسي أضحى منذ سنة 2010، يتضمن تقنياً يجمع كافة طرائق النقل ومن بينها البحري :

غير مستغلة (ثانياً) أو حتى غير مالكة بيد أنها تكون مستغلة للسفينة الوحيدة (ثالثاً).

أولاً: الشركة المالكة المستغلة

يتم الاستغلال التجاري للسفن عادة من طرف أصحابها مباشرة، بمعنى أن الشركات المالكة للسفن تتولى تجهيزها⁹، لممارسة مختلف النشاطات الاقتصادية، لاسيما منها نقل والصيد البحريين¹⁰، واستغلال الثروات البحرية أو بصفة عامة أي نشاطات¹¹. والصورة البسيطة للتركيب في مثل هذه الحالة، هي أن تتولى هذه الشركة (الأم) المالكة للأسطول البحري، إنشاء شركات تابعة تكون كل منها مالكة لسفينة وحيدة، تتولى استغلالها التجاري، دون تدخل مباشر للشركة الرئيسية.

يمكن القول أن استبعاد أو تحديد المسؤولية في مثل هذه الحالة، طبقاً لمنظور قواعد قانون الشركات التجارية¹²، ليس ممكناً مبدئياً، إن كان الشركاء أو الشريك الوحيد ذوي مسؤولية غير محدودة في مواجهة ديون الشركة ذات السفينة الوحيدة، وهو ما يفيد استبعاد صفة الشريك المتضامن في شركة السفينة الوحيدة، كونه مسؤولاً مسؤولية غير محدودة وتضامنية عن الديون المترتبة عن الاستغلال التجاري للشركة ذات السفينة الوحيدة. وفق هذه الرؤية، فإن الأمر لا يتعلق فقط بشركات الأشخاص، بمعنى جميع الشركاء في شركات التضامن¹³ أو الشريك المتضامن في شركة التوصية البسيطة¹⁴، وإنما يمتد أيضاً إلى شركات الأموال، من خلال الشريك المتضامن في شركة التوصية بالأسهم¹⁵. في المقابل، يجوز تبني صفة الشريك

⁹ - René Rodière, *Droit maritime*, Dalloz, 6^{ème} édition, 1974, n°233, p. 191.

¹⁰ - المادة 568 من القانون البحري.

¹¹ - René Rodière, op. cit., n°235, p. 192.

¹² - المادة 544 وما بعدها في القانون التجاري. بالمقارنة مع أحكام الشركات التجارية في القانون التجاري الفرنسي : Art. L. 210-1 et suivants Code de commerce français.

¹³ - المادة 551 من القانون التجاري.

¹⁴ - المادة 553 مكرر 1 من القانون التجاري.

¹⁵ - المادة 715 ثالثاً الفقرة 1 من القانون التجاري.

الموصي أو المساهم لمالك رأسمال الشركة، ليقصر دور الشريك المتضامن صاحب الحصص الصناعية¹⁶، في تولي مهام التسيير، مع إمكانية تحديد مسؤوليته عن طريق وسيط المؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة.

لعل الشكل المناسب للشركات التجارية التي من الممكن أن تعتمد كقناع للتجنب المسؤولية المترتبة على السفينة هي بالتأكيد الشركات التي تشمل شركاء غير المسؤولين عن ديون الشركة ولا عن خسائرها إلا في حدود حصصهم في رأسمالها، وهو ما يعني بالدرجة الأولى شركات المساهمة (التقليدية)¹⁷، علاوة عن الشركات ذات المسؤولية المحدودة المتعددة الشركاء أو ذات الشريك الوحيد¹⁸. مع العلم أن صيغة المؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة (E.U.R.L)، تمثل النموذج الأمثل في القانون الجزائري، في ظل غياب شكل ما يسمى شركة المساهمة المبسطة ذات الشخص (S.A.S.U.) الوحيدة المعمول بها في ظل القانون الفرنسي¹⁹ أو حتى صيغة ما يعرف بالمؤسسة الفردية ذات المسؤولية المحدودة (E.I.R.L.) المعروفة أيضا في نفس القانون²⁰.

لكن مثل هذه الحماية القانونية، التي يسمح بها قناع الشركة ذات الشخصية الاعتبارية (الفعلية)، للشركة ذات السفينة الوحيدة، يمكن أن تتلاشى إذا كانت الغاية منه هي المساس بالمصالح المشروعة للغير، إذ أضحى القضاء الفرنسي في ظل قواعد ما يسمى بنظام الإجراءات الجماعية أو نظام صعوبات المؤسسات في ظل القانون التجاري الفرنسي²¹، يتجاوز في ترتيب المسؤولية، هياكل القناع، بحجة مفهوم

¹⁶ - المادة 423 من القانون المدني.

¹⁷ - المادة 592 الفقرة 1 من القانون التجاري.

¹⁸ - المادة 564 من القانون التجاري.

¹⁹ - Art. L. 227-1 Code de commerce français.

²⁰ - Art. L. 526-6 Code de commerce français.

²¹ - Art. L. 620-1 et s. Code de commerce français.

الشخص الاعتباري الوهمي (*fictivité de la personne morale*) أو حالة الذمم المالية المختلطة²² (*confusion des patrimoines*).

ثانيا: الشركة المالكة غير المستغلة

ليس من الضروري أو من المفيد تجاريا في كل الحالات، للمجهز (المالك) استغلال السفن بصفة شخصية، إذ يجري وفق مقتضيات اقتصادية معينة، إيجارها أو استئجارها (*affrètement*)، لصالح متعاملين اقتصاديين آخرين، يتولون عادة استغلالها تجاريا²³. وفق هذا المنظور الواقعي، تقرر أحكام القانون الجزائري بالنسبة للسفن المسجلة في إقليم الجزائر، أنه « يمكن ممارسة نشاطات إيجار السفن من طرف أي شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو أي شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وله صفة المجهز ويكون مركز نشاطاته الرئيسي في القطر الجزائري »²⁴. حينئذ يطرح التساؤل، حول تحديد مسؤولية المؤجر (*fréteur*) المجهز صاحب السفينة الوحيدة²⁵، الذي يتولى تسييرها الملاحي، اتجاه الديون البحرية المترتبة على عاتق المستأجر (*affréteur*) الذي يقوم من جانبه بتسييرها التجاري، بالمقارنة مع ما هو معمول به فقها وقضائيا في ظل القانون الفرنسي²⁶.

²² - André Jacquemont, *Droit des entreprises en difficulté*, Litec, 7^e édition, 2011, n°180, p. 115.

²³ - Philippe Delebecque, op. cit., p. 5 : « Il faut dire que la demande est souvent en ce sens. Ainsi la grande compagnie maritime française, CMA-CGM, a-t-elle à peu près la moitié de sa flotte en affrètement ».

²⁴ - المادة 649 من القانون البحري. بالمقارنة مع الأحكام الواردة في قانون النقل الفرنسي : Art. L. 5421-1 al. 1 Code des transports français : « Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur ».

²⁵ - في شأن بعض الملاحظات المتعلقة بصياغة المادة 649 من القانون البحري، المذكورة أعلاه، راجع : F. Boukhatmi, *Nationalité du navire, qualité d'armateur, d'affréteur et de transporteur en droit maritime algérien, quelques amalgames*, in « Problèmes récurrents du droit maritime algérien », journée d'étude, 22 avril 2006, Faculté de Droit, Université d'Oran, textes réunis par F. Boukhatmi, 2008, p. 83.

²⁶ - Philippe Delebecque, préc.

إن القاعدة العامة المعمول بها في مثل هذه الأحوال، تقضي مبدئياً بتنفيذ الدائن (البحري) على أموال المدين (المستأجر) دون سواه، لكن مع مراعاة الحالات الخاصة التي تكون فيها تلك الديون مضمونة بامتياز بحري مقرر قانوناً لصالح المستأجر²⁷. مع الإشارة إلى أن الامتياز مادام حقا عينياً، فإنه لا يتعد بطبيعته إلى أموال أخرى لم تكن محل الضمان، بحيث أنه لا يجوز للدائن مثلاً، الحجز على سفينة أخرى مملوكة للمؤجر المدين، غير السفينة المرتبطة بالدين الذي يؤسس للامتياز.

ثالثاً: الشركة غير المالكة المستغلة

تتحقق هذه الوضعية عادة، في حالة الملكية المشتركة للسفينة (الوحيدة)، والتي تعد من أقدم صيغ الاستغلال الجماعي للسفينة²⁸، بحيث تصبح هذه صيغة من الشراكة أو الشركة (*société des quirataires*)، محل مساءلة من قبل الدائنين، وفق نظام قانوني خاص، دون أن تكون مالكة للسفينة المعنية بالدين البحري، على اعتبار أن ملكية السفينة تظل في ذمة الشركاء (*quirataires*) في الملكية. كما يمكن أن تكون الشركة مستغلة للسفينة بدون ملكيتها لها، في حالة تقديمها كإسهام في شركة لكن على سبيل الانتفاع فقط.

أما فيما يخص شركة الملكية المشتركة، تتوجب الإشارة ابتداءً إلى أنه يجوز أن تكون السفينة محل ملكية مشتركة (*copropriété*)، سواء من خلال الاتفاق على الشراء²⁹ مثلاً، أو بحكم الواقع في حالة وفاة المالك الوحيد، بحيث تنتقل ملكية السفينة إلى الورثة، باعتبارها من أموال التركة. ومع مراعاة بعض الاستثناءات³⁰، لا يتناول

²⁷ - المادة 73 من القانون البحري. بالمقارنة مع الأحكام الواردة في قانون النقل الفرنسي:

Art. L. 5114-8 Code des transports français.

²⁸ - Martine Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, op. cit., n°220, p. 121.

²⁹ - المادة 50 من القانون البحري.

³⁰ - كما هو الأغلبية المطلوبة لموافقة الشركاء في الملكية المشتركة على رهن السفينة، طبقاً للمادة 59 من القانون البحري.

القانون البحري الجزائري، خلافا لقانون النقل الفرنسي³¹، تنظيم الملكية المشتركة للسفينة³²، وهو ما يستلزم الرجوع إلى قواعد العامة في شأن الملكية الشائعة³³.

وبالمقارنة مع ما هو معمول به في القانون الفرنسي، فإن البعض في الفقه الفرنسي³⁴، كان يضيف على الملكية المشتركة وصف الشركة، ليعترف القضاء الفرنسي³⁵، بعد ذلك بشخصيتها الاعتبارية، على أساس النصوص السابقة الخاصة بالسفن البحرية³⁶، والتي أضحت فيما بعد، تشكل الجزء التشريعي من قانون النقل الفرنسي، المتعلقة بالنقل البحري والملاحة البحرية³⁷.

تنص الأحكام الحالية في القانون الفرنسي³⁸، على أنه لا يسأل الشركاء في الملكية المشتركة عن ديونها، إلا في حدود حصصهم أو أنصبتهم (*quirats*)، لتصبح الملكية المشتركة للسفينة، عبارة عن تجمع ذو مسؤولية محدودة بالنسبة لهؤلاء الشركاء، وهذا ما لم يكونوا مسيرين³⁹ أو مسؤولين شخصيا، بمقتضى كفالة عينية أو شخصية، عن ضمان ديون استغلال السفينة المملوكة على الشيوع. كما تجب الإشارة إلى أن الملكية المشتركة، تظل مقتصرة على سفينة وحيدة، إذ أنه لكل سفينة ملكية مشركة خاصة بها، وهذا حتى ولو كانت كل شركة ملكية مشتركة مشكلة من نفس

³¹ - Arts L. 5114-30 et suivants Code des transports français.

³² - بل أن صيغة نص المادة 28 الفقرة 1 من القانون البحري، التي تشترط لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية « أن تكون ملكا كاملا » لشخص طبيعي أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري «، تبعث لأول وهلة على الالتباس في جواز الملكية المشتركة للسفينة.

³³ - المادة 713 وما بعدها من القانون المدني.

³⁴ - Emmanuel Du Pontavice, *Une nouvelle personne morale : la société de quirataire ?* Revue trimestrielle de droit commercial, 1963, 1.

³⁵ - Com. 15 avril 2008, Bull. civ. IV, n°119 : « la copropriété instituée pour l'exploitation des navires par le chapitre IV de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 dispose de la personnalité morale lui donnant la capacité d'ester en justice ».

³⁶ - Loi n°67-5 du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, J.O.R.F. du 4 janvier 1967, n°3, p. 106.

³⁷ - Arts L. 5111-1 et suivants Code des transports français.

³⁸ - Arts L. 5114-39 al. 1 Code des transports français.

³⁹ - Arts L. 5114-38 Code des transports français.

الشركاء، على اعتبار أن ملكيتهم للسفينة قائمة على أساس أنصبتهم أو حصصهم كحق عيني⁴⁰، وليس كحق شخصي كما في عقد الشركة التقليدية.

لكن نظام حصص الشركة التقليدية، لا ينفي أيضا إنشاء الشركة السفينة الوحيدة، حينما يتم تقديم هذه الأخيرة كإسهام (*apport*) بمناسبة تأسيس شركة تجارية أو الانضمام إلى شركة قائمة، على أن يتم ذلك على سبيل الانتفاع⁴¹ (*jouissance*)، بحيث أن تقديم الأموال العينية على سبيل الانتفاع، يستدعي تبعا لقواعد الشركة الواردة في القانون المدني، تطبيق أحكام الإيجار⁴². لكن أحكام الإيجار في مثل هذه الحالة، تعني سوى تقديم المال إلى الشركة، لتصبح هذه الأخيرة مستفيدة من استغلالها للسفينة، مقابل حصص تكون للشريك المعني في هذه الشركة السفينة الوحيدة، لتستبعد أحكام عقد استئجار السفن الواردة في القانون البحري⁴³. غير أنه تطبق في المقابل، قواعد القانون البحري، المتعلقة بقيد القانون الأساسي في سجل السفن⁴⁴، كون أن هذه الوثيقة الرسمية وجوبا⁴⁵، تتضمن كل البيانات المطلوبة حول وضعية السفينة الوحيدة في مواجهة كل من الشريك كمالكها والشركة كمستغلة لها

⁴⁰ - Martine Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, op. cit., n°221, p. 121 : « la copropriété porte sur un seul navire. Le navire est divisé en parts ou quirats (...). On hésite de parler d'apports car le quirataire conserve un droit réel sur son quirat ».

⁴¹ - المادة 422 من القانون المدني.

⁴² - Mohamed Salah, *Les sociétés commerciales*, t.1, les règles communes, la société en nom collectif, la société en commandite simple, EDIK, Oran, 2005, n°85, p. 58 : « lorsque l'apport consiste en la simple jouissance d'un bien, la loi prévoit l'application des dispositions relatives au contrat de bail. L'apporteur du bien en nature met ce bien à la disposition de la société (..) et cette dernière n'acquiert qu'un droit personnel contre l'apporteur ».

⁴³ - المادة 640 وما بعدها من القانون البحري.

⁴⁴ - المادة 49 من القانون البحري.

⁴⁵ - المادة 545 الفقرة 1 من القانون التجاري.

طيلة مدة الشركة، تبعا لبنود القانون الأساسي⁴⁶، بحيث لا تدخل السفينة باعتبارها مال منقول مقدم على سبيل الانتفاع، في الذمة المالية للشركة⁴⁷.

خاتمة :

تجد الشركة ذات السفينة الوحيدة استعمالا رائجا لها في مجال الاستغلال التجاري للسفن البحرية، في كونها إحدى الآليات المستخدمة لتحديد مخاطر المغامرة البحرية حسب التعبير القديم، والتي ما فتئت تزداد مع مرور الوقت والتطور الذي عرفته الملاحة البحرية والمنافسة الشديدة بين مختلف المتعاملين في نشاطات التجارة البحرية، بالاستناد على قواعد قانون الشركات التجارية إلى جانب القواعد الأخرى المرتبطة بالمعاملات التجارية، بغية تحصيل فاعلية الهياكل والتركيبات الاتفاقية الممكنة في ميدان الشركات التجارية.

كما يستلزم مبدأ المشروعية في المقابل، استعمال قناع الشركات ذات السفينة الوحيدة، دون المساس بحقوق الغير، من خلال استحداث وسائل قانونية تسمح باكتشاف وتحديد استخدامها غير المشروع، ولما لا تقنين وصياغة هذه الآليات القانونية المضادة، لتسهيل استعمالها من طرف القضاء. لكن هذا الأمر هو بالتأكيد مسألة أخرى.

⁴⁶ - المادة 546 من القانون التجاري.

⁴⁷ - Maurice Cozian, Alain Viandier et Florence Deboissy, *Droit des sociétés*, Litec, 21^e édition, 2008, n°116, p. 57.

المراجع:

- Jean-Paul PANCRAIO, Droit de la mer, Dalloz, 1^{re} édition, 2010.
- Philippe Delebecque, Les "singles ship companies", article consultable via le lien : <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/Singleshipcompany.pdf>
- René RODIÈRE, Droit maritime, Dalloz, 6^{ème} édition, 1974.
- René RODIÈRE, Droit maritime, le navire, Dalloz, 1980.
- René RODIÈRE et Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, Dalloz, 12^e édition, 1997.
- André JACQUEMONT, Droit des entreprises en difficulté, Litec, 7^e édition, 2011.
- Maurice COZIAN, Alain VIANDIER et Florence DEBOISSY, Droit des sociétés, Litec, 21^e édition, 2008.
- Mohamed SALAH, Les sociétés commerciales, t.1, les règles communes, la société en nom collectif, la société en commandite simple, EDIK, Oran, 2005.
- Antoine VIALARD, Droit maritime, Puf, 1^{re} édition, 1997.
- Martine REMOND-GOUILLOUD, DROIT MARITIME, Pedone, Paris, 1988.
- Jean-Pierre BEURIER, Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, in Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNEUDEC, Pedone, Paris, 2003.