



قائمة الاسئلة

القانون البحري والجوي - ()- المستوى الثالث -قسم القانون التجاري - العام - كلية الشريعة والقانون - الفترة الرابعة - درجة الامتحان (90) أ.م.د/ عبدالخالق صالح معزب

(1) اختلف الفقهاء في تعريف الملاحة البحرية، فاعتمد جانب منهم عند تعريفهم للملاحة البحرية على معيار:

(1) - الموانئ البحرية.

(2) + المخاطر البحرية.

(3) - أشخاص الملاحة البحرية.

(4) - لا شيء مما ذكر .

(2) الطبيعة القانونية للصوصي والأجمال وقوارب النجاة الملحقة بالسفينة:

(1) + تعتبر جزءاً من السفينة يسري عليها ما يسري على السفينة دون الحاجة إلى ذكر ذلك في أي تصرف يرد على السفينة.

(2) - لا تعتبر جزءاً من السفينة ولا يسري عليها ما يسري على السفينة.

(3) - لا تعتبر جزءاً من السفينة إلا إذا اتفق الأطراف على ذلك.

(4) - لا تعتبر جزءاً من السفينة إلا بموافقة مالك السفينة على ذلك.

(3) تسري أحكام القانون البحري اليمني على السفينة التي:

(1) - تقل حمولتها الإجمالية عن خمسة عشر طناً.

(2) - تقل حمولتها الإجمالية عن عشرين طناً.

(3) + تزيد حمولتها الإجمالية عن عشرين طناً.

(4) - تزيد حمولتها الإجمالية عن خمسة عشر طناً.

(4) بسبب أن السفينة لا تخضع لقاعدة (الحياسة في المنقول سند الملكية) فإنه لا يمكن:

(1) - بيع السفينة بيعاً رضائياً.

(2) - توقيع الحجز على السفينة تحفظياً.

(3) - اعتبار السفينة شخصاً قانونياً.

(4) + رهن السفينة رهناً حيازياً.

(5) لمرتبة(درجة) السفينة أهمية (عملية) تتمثل في:

(1) - اشهار اسم السفينة.

(2) - إشهار عقد رهن السفينة للغير.

(3) + وضع درجة السفينة بالاعتبار عند استثمار السفينة.

(4) - وضع درجة السفينة بالاعتبار عند تحديد العلاقات التعاقدية بين هيئة التصنيف ومالك السفينة.

(6) لتسجيل السفينة أهمية كبيرة تبرز في عدة جوانب مثل:

(1) - إعطاء الأولوية بالدخول والخروج من الموانئ.

(2) - معرفة نوع المحرك الذي تستخدمه السفينة.

(3) + إثبات ملكية السفينة وجنسيته وموطنها.

(4) - تمكين المرشد البحري من القيام بمهامه.

(7) عند تزامم عدة ديون بحرية ممتازة في المرتبة الأولى فإن قاعدة ترتيب سداد تلك الديون داخل المرتبة الأولى تكون:

(1) - الترتيب العكسي لتاريخ نشوء الديون فالدين الناشئ آخرأ يتم سداده أولاً.

(2) + قسمة غرماء.

(3) - بحسب تاريخ نشوء الدين فالدين الناشئ أولاً يتم سداده أولاً.

(4) - يقدم من يحوز صك رهن على السفينة على الدائنين الآخرين.

(8) كل عمل أدى إلى نتيجة نافعة لمساعدة السفينة يعتبر ديناً ممتازاً ويقع في المرتبة:

(1) - الأولى.

(2) - الثانية.

(3) + الثالثة.

(4) - الرابعة.

(9) يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة غير المملوكة للمدين المستأجر أو أية سفينة أخرى يمتلكها المستأجر في حالة:

(1) + إذا تولى المدين المستأجر الإدارة الملاحية لتلك السفينة بنفسه أو أحد وكلائه.

(2) - إذا كان مالك السفينة أجنبياً غير يمني.

(3) - إذا كان سبب الحجز ديناً ولو لم يكن ذلك الدين بحرياً.

(4) - إذا تبين أن المالك المؤجر لا يعلم أن ديناً قد نشأ على السفينة المؤجرة.

(10) من شروط نيابة ربان السفينة عن المجهز:





- (1) - أن يكون الربان يمينياً.
- (2) - أن تكون السفينة خارج ميناء التسجيل.
- (3) + عدم تواجد الربان والمجهز أو وكيل المجهز في نفس المكان
- (4) - لا شيء مما ذكر .
- (11) إذا كان الغير حسن النية، فإنه وفيما يتعلق بحجية سند الشحن البحري النظيف في العلاقة بين الناقل وذلك الغير:
- (1) - لا يجوز للناقل أو الغير إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (2) - يجوز للناقل دون الغير إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (3) + يجوز للغير دون الناقل إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (4) - لا شيء مما ذكر .
- (12) لا يجوز للناقل البحري شحن البضائع على سطح السفينة إلا:
- (1) + إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن
- (2) - إذا لم تتسع عنابر السفينة لشحن البضائع فيها.
- (3) - إذا لم يدفع الشاحن أجرة النقل.
- (4) - إذا كانت الرحلة قصيرة لا تتعدى 300 ميل بحري.
- (13) من عيوب البيع \_\_\_\_\_ أن البائع هو من يتكفل باختيار الناقل وشركة التأمين والتعاقد معهما نظير ثمن إجمالي يتم الحصول عليه من المشتري.
- (1) - فوب (B.O.F).
- (2) + سيف (F.I.C).
- (3) - البيع بسفينة معينة.
- (4) - البيع بسفينة غير معينة.
- (14) تحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع بـ:
- (1) + مئة ريال عن كل كيلو جرام من البضاعة
- (2) - ألف ريال عن كل كيلو جرام من البضاعة.
- (3) - عشرين ألف ريال عن كل كيلو جرام من البضاعة.
- (4) - ثلاثين ألف ريال عن كل كيلو جرام من البضاعة.
- (15) من أفرع البيع سيف (F.I.C):
- (1) - البيع فوت (T.O.F).
- (2) - البيع فوب (B.O.F).
- (3) - البيع اكس وورك (work-Ex).
- (4) + البيع سي أند إف (F&C).
- (16) الاتفاقية الدولية التي عرفت الطائرة وانضمت إليها الجمهورية اليمنية هي:
- (1) - اتفاقية بان أمريكان 1928م.
- (2) - اتفاقية وارسو 1929م.
- (3) + اتفاقية شيكاغو 1944م.
- (4) - اتفاقية مونتريال 1999م.
- (17) يكون محل الامتياز على الطائرة وفق احكام القانون اليمني:
- (1) - الطائرة فقط.
- (2) - الطائرة وأجرة النقل وملحقات الطائرة وملحقات الأجرة.
- (3) + الطائرة أو ثمنها أو التأمين عليها إن هلكت.
- (4) - الطائرة وأجرة النقل فقط.
- (18) يقع امتياز مستحقات قائد الطائرة وطاقم العمل على الطائرة وفق أحكام القانون اليمني في المرتبة:
- (1) - الأولى.
- (2) - الثانية.
- (3) - الثالثة.
- (4) + لا شيء مما ذكر .
- (19) الحجز التحفظي الذي يصدر على الطائرة يكون صحيحاً وفق أحكام القانون اليمني إذا صدر من:
- (1) - رجال الإدارة دون غيرهم.
- (2) - رئيس المحكمة المختصة دون غيره.
- (3) + رجال الإدارة أو أعوان القضاء.





- (4) - أي موظف رسمي في أي محكمة بالجمهورية اليمنية.  
(20) واحد من الآتي يعتبر شرطاً لتمتع الطائرة بالجنسية اليمنية:  
(1) - تسيير رحلات منتظمة من وإلى الجمهورية اليمنية.  
(2) - أن يكون قائد الطائرة يمني الجنسية.  
(3) + التسجيل في السجل العام للطائرات الوطنية.  
(4) - أن يكون للطائرة تسجيل مشترك.
- (21) إذا اعتدى مسافر على آخر بالضرب على متن طائرة أثناء الطيران فإن المسافر المتضرر يستطيع الحصول على التعويض إذا كان النقل يخضع لـ:  
(1) - اتفاقية وارسو 1929م.  
(2) - بروتوكول لاهاي 1955م.  
(3) - بروتوكول مونتريال الإضافي الرابع 1975م.  
(4) + بروتوكول مونتريال الخاص (المؤقت) 1966م.
- (22) إذا علمت أن كل من اليمن وفلسطين وجنوب أفريقيا أعضاء في اتفاقية مونتريال 1999م فإن المسافر (علي الريمي) الذي تضرر في رحلته يستطيع الحصول على تعويض مقداره 100000 حق سحب خاص في حالة واحدة من الحالات التالية:  
(1) - أفلعت الطائرة بحسب الاتفاق بين علي الريمي وشركة الطيران من مطار صنعاء الدولي في رحلة مباشرة إلى مطار سينون الدولي ولكنها تعطلت بُعيد الإقلاع فاضطرت للهبوط في مطار القدس الدولي قبل مواصلة الرحلة.  
(2) - أفلعت الطائرة من مطار صنعاء الدولي في رحلة مباشرة بحسب الاتفاق إلى مطار عدن الدولي لكن مسافراً سعودياً اختطفها بعد إقلاعها وأجبرها على الهبوط في مطار جوهانسبورغ الدولي بجنوب أفريقيا.  
(3) + أفلعت الطائرة بحسب الاتفاق من مطار صنعاء الدولي إلى مطار القدس الدولي ولكنها تعطلت بُعيد الإقلاع فعادت وهبطت في مطار صنعاء دون إتمام الرحلة.  
(4) - أفلعت الطائرة بحسب الاتفاق من مطار صنعاء الدولي في رحلة مباشرة إلى مطار سينون الدولي ولكنها مرت بالأجواء الفلسطينية والأفريقية.
- (23) لا يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة وفق اتفاقية مونتريال 1999م عن طريق إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان نتيجة لـ:  
(1) + سوء التغليف الذي قام به الناقل.  
(2) - سوء التغليف الذي قام به الشاحن.  
(3) - عيب ذاتي بالبضائع.  
(4) - خلل كامن في البضائع.
- (24) يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت البضاعة وفق اتفاقية مونتريال 1999م عن طريق إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان نتيجة لـ:  
(1) - سوء التغليف الذي قام به الناقل.  
(2) + سوء التغليف الذي قام به الشاحن.  
(3) - خلل بالطائرة كان الناقل يعتقد أنه بسيط ولن يسبب الحادثة التي وقعت وسببت ضرراً للبضائع.  
(4) - خطأ غير مقصود من أحد مضيفي الطيران التابعين للناقل.
- (25) تكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة والبضائع وفق بروتوكول لاهاي 1955م:  
(1) - مبلغ 125 بونكاريه فرانك عن كل كيلو جرام.  
(2) - مبلغ 200 بونكاريه فرانك عن كل كيلو جرام.  
(3) + مبلغ 250 بونكاريه فرانك عن كل كيلو جرام.  
(4) - مبلغ 500 بونكاريه فرانك عن كل كيلو جرام.
- (26) من أنواع النقل غير الخاضع لاتفاقية وارسو 1929م رغم توافر شروط انطباقها عليه:  
(1) - النقل الجوي الذي تقوم به شركات النقل الجوي لحساب الدولة.  
(2) - النقل الجوي الدولي الذي تقوم به شركة نقل جوي باستخدام طائرة صغيرة.  
(3) - النقل الجوي للمسافرين المتضررين إذا طلبوا تعويضاً أكبر من حدود الاتفاقية.  
(4) + النقل في ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي.
- (27) لا يستطيع المسافر الحصول على التعويض بسبب الضرر الناشئ عن سقوط الطائرة نتيجة تصادمها مع طائرة أخرى في الجو بدون قصد إذا كانت الرحلة تخضع لـ:  
(1) + اتفاقية وارسو 1929م  
(2) - اتفاقية شيكاغو 1944م.  
(3) - اتفاق مونتريال الخاص 1966م.





- (4) - بروتوكول جواتميالا سيتي 1971م.
- (28) إذا توفيت إبناس الحامل بجنينها ذي الشهر السادس داخل الطائرة أثناء طيرانها بسبب وحيد يرجع إلى عدم قدرتها على تحمل ضغط الهواء الجوي داخل الطائرة وكان النقل يخضع لأحكام بروتوكول لاهاي 1955م، فإن الناقل الجوي يكون:
- (1) - مسؤول بحدود 250,000 بونكاريه فرانك(فرنك فرنسي).
- (2) - مسؤول بحدود الدية وفق القانون الوطني لدولة المسافرين.
- (3) - مسؤول بحدود 125000 بونكاريه فرانك(فرنك فرنسي).
- (4) + غير مسؤول.
- (29) تكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المسجلة والبضائع في بروتوكول مونتريال الإضافي الثالث 1975م:
- (1) - مبلغ 1000 حق سحب خاص لكل كيلو جرام.
- (2) - مبلغ 250 حق سحب خاص لكل كيلو جرام.
- (3) + مبلغ 17 حق سحب خاص لكل كيلو جرام
- (4) - مبلغ 5000 حق سحب خاص لكل كيلو جرام..
- (30) إذا كان النقل يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال 1999م ولم يسلم الناقل تذكرة سفر إلى المسافر فإن المسافر يستطيع الحصول على تعويض:
- (1) - مبلغ 75000 دولار أمريكي.
- (2) - مبلغ 1500000 بونكاريه فرانك (فرنك فرنسي).
- (3) - مبلغ 100000 حق سحب خاص.
- (4) + مبلغ قد يتجاوز 100000 حق سحب خاص

