



قائمة الاسئلة

القانون البحري والجوي - ()- المستوى الثالث -قسم القانون التجاري - الموازي - كلية الشريعة والقانون - الفترة الخامسة- 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) لا تسري أحكام القانون البحري اليمني على السفينة التي:
- (1) - تقل حمولتها الإجمالية على خمسة عشر طناً.
  - (2) + تقل حمولتها الإجمالية على عشرين طناً.
  - (3) - تقل حمولتها الإجمالية على خمسة وعشرين طناً.
  - (4) - تقل حمولتها الإجمالية على ثلاثين 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 (قانونية) 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 لذلك فإن الذي يمكس سجل السفن في الجمهورية اليمنية:
- (1) - مالك السفينة أو ربانها.
  - (2) - الدائن المرتهن الذي تم رهن السفينة لديه.
  - (3) - الهيئة العامة للطيران المدني والارصاد.
  - (4) + مكتب مسح وتسجيل السفن في الهيئة العامة للشؤون البحرية.
- (7) عند تراحم عدة ديون بحرية ممتازة في المرتبة الخامسة فإن قاعدة ترتيب سداد تلك الديون داخل المرتبة الخامسة تكون:
- (1) + الترتيب العكسي لتاريخ نشوء الديون فالدين الناشئ أخراً 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) تعتبر مستحقات عمال قسم الماكينات وقسم الإمداد على السفينة ديوناً ممتازة وتقع في المرتبة:
- (1) - الأولى.
  - (2) + الثانية.
  - (3) - الثالثة.
  - (4) - الرابعة.
- (9) من شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة:
- (1) + أن يكون الحجز التحفظي بأمر قضائي.
  - (2) - أن توافق سلطات الميناء على توقيع الحجز.
  - (3) - أن يكون سبب الحجز ديناً ولو لم يكن ذلك الدين بحرياً.
  - (4) - أن يتم الحجز على السفينة التي تسببت بالدين فقط دون غيرها من السفن على الإطلاق.
- (10) من الواجبات (القانونية) لربان السفينة:





- (1) + مراعاة الأصول الفنية في الملاحة البحرية.
- (2) - سلطة التوثيق والتحقق.
- (3) - الحق في بيع السفينة.
- (4) - بيع البضائع المشحونة في أي وقت.
- (11) فيما يتعلق بحجية سند الشحن البحري في العلاقة بين الناقل والشاحن فإنه:
- (1) - لا يجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (2) - يجوز للناقل دون الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (3) - يجوز للشاحن دون الناقل إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (4) + يجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن.
- (12) تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس:
- (1) - الضرر وتحمل التبعة.
- (2) - الخطأ واجب الإثبات.
- (3) + الخطأ المفترض.
- (4) - الضرر غير العمدي.
- (13) إذا تم التعاقد على نقل حيوانات حية بحراً ونفقت(ماتت) فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن نفوقها(موتها) في حالة:
- (1) - كان الضرر الذي أدى إلى نفوقها ناشئاً عن قيام الناقل بإفقاد حمولة سفينة حيوانات أخرى في أعالي البحار.
- (2) + كان الضرر ناشئاً عن عدوى أصابت جميع الحيوانات على السفينة وسبب العدوى أحد تلك الحيوانات.
- (3) - كان الضرر ناشئاً عن نشوب حريق في السفينة بسبب محركها المتهالك.
- (4) - الناقل لا يسأل عن نفوق الحيوانات(موتها) مطلقاً.
- (14) تحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع بـ:
- (1) - ثلاثين ألف ريال عن كل عشرين طن في السفينة.
- (2) + ثلاثين ألف ريال عن كل طرد أو وحدة شحن.
- (3) - ثلاثين ألف ريال عن حمولة السفينة الإجمالية.
- (4) - ثلاثين ألف ريال عن كل كيلو جرام من البضاعة.
- (15) في أحد أنواع البيوع البحرية تنتقل تبعية المخاطر ومسؤولية البضاعة إلى المشتري عند تسليم البضاعة على متن السفينة من قبل البائع، هذا البيع هو:
- (1) + البيع فوب (B.O.F).
- (2) - البيع سيف (F.I.C).
- (3) - البيع بسفينة معينة.
- (4) - البيع بسفينة غير معينة.
- (16) وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني اليمني، تعتبر طائرة الآتي:
- (1) - الزحافات الهوائية التي تطير عن طريق رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض.
- (2) - سفن الصيد والنزهة.
- (3) + مركبات الفضاء والصواريخ.
- (4) - لا شيء مما ذكر
- (17) يقع امتياز التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وفق أحكام القانون اليمني في المرتبة:
- (1) - الأولى.
- (2) - الثانية.
- (3) - الثالثة.
- (4) + الرابعة.
- (18) يجب تسجيل كل طائرة في السجل العام للطائرات الوطنية إذا كانت الطائرة:
- (1) - مملوكة لدولة أجنبية.
- (2) - مملوكة لشخص طبيعي أجنبي.
- (3) - مملوكة لشخص اعتباري أجنبي.
- (4) + لا شيء مما ذكر
- (19) من آثار اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما:
- (1) - إعطاء الأولوية في حجز مقاعد السفر للمواطنين الذين يحملون نفس جنسية الطائرة.
- (2) + خضوع الطائرة لقانون الدولة التي تحمل جنسيتها والإعفاء من بعض الرسوم.
- (3) - يكتسب قائد الطائرة جنسية الدولة التي اكتسبتها الطائرة.





- (4) - تخفيض قيمة التذاكر الدولية للمسافرين الوطنيين
- (20) تقوم مسؤولية الناقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999م عن الأشخاص والبضائع على أساس:
- (1) - الخطأ واجب الإثبات.
- (2) - الخطأ المفترض.
- (3) - المسؤولية التقصيرية.
- (4) + - الضرر وتحمل التبعة.
- (21) البروتوكول الذي يبرهن عدم وجود عدالة دولية في التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء النقل الجوي الدولي هو:
- (1) - مونتريال الرابع 1975م.
- (2) - لاهاي 1955م.
- (3) + - مونتريال الخاص 1966م.
- (4) - مونتريال الثالث 1975م.
- (22) تكون مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر وفق اتفاقية مونتريال 1999م:
- (1) - مبلغ 100000 حق سحب خاص للأشخاص و1000 حق سحب خاص للبضائع والأمتعة.
- (2) - مبلغ 5000 حق سحب خاص للأشخاص و17 حق سحب خاص للبضائع
- (3) - مبلغ 25000 بونكاريه فرانك للأشخاص و250 بونكاريه فرانك للبضائع.
- (4) + - مبلغ 100000 حق سحب خاص للأشخاص و4150 حق سحب خاص عن التأخير.
- (23) إذا توفيت إيناس 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.
- (24) يستطع 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) 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 سيئون 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 سيئون الدولي ولكنها مرت بالأجواء الفلسطينية والأفريقية.
- (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 مونتريال 1999م.
- (3) - اتفاق مونتريال الخاص 1966م.
- (4) - بروتوكول جواتميالا سيتي 1971م.





(28) الحدود القصوى للتعويض عن الأمتعة غير المسجلة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو 1929م:

- (1) - مبلغ 1000 بونكاريه فرانك (فرانك فرنسي).
- (2) - مبلغ 2000 بونكاريه فرانك (فرانك فرنسي)
- (3) - مبلغ 4150 بونكاريه فرانك (فرانك فرنسي).
- (4) + مبلغ 5000 بونكاريه فرانك (فرانك فرنسي).

(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 فقط.
- (2) - مبلغ 1500000 بونكاريه فرانك (فرانك فرنسي) فقط
- (3) - مبلغ 100000 حق سحب خاص فقط.
- (4) + مبلغ قد يتجاوز 100000 حق سحب خاص.

