

محاضرة من تقديم

الدكتور / محمد محمد عيسى

تاريخ المحاضرة: 2023-07-29

دولة حديثة ... عمادها الإنسان
أداتها العلم ... وجهتها المستقبل



حزب السلام والازدهار

مواطني .. تنمية .. ازدهار

الصالون رقم 78

ضمن نشاطات

الفضاء الفكري بحزب

السلام والازدهار

عرض تقديمي بعنوان:

صفحات من تاريخ الطيران المدني في ليبيا خلال الفترة 1975-2006



3p.org.ly

@3p.org.ly

3P.ORG.LY

@3p.org.ly



محاضرة صفحات من تاريخ الطيران المدني في ليبيا خلال الفترة من عام 1975 الى العام 2006

ضمن أنشطة الصالون السياسي والثقافي
لحزب السلام والازدهار

إعداد وتقديم: الأستاذ/ محمد محمد عيسي

خبير النقل الجوي والطيران المدني

29 يوليو 2023

□ عقد شراء اخر طائرتين من نوع بوينج عام 1977 م.

في العام 1977 وأثناء تولي السيد أمين بشير دعباج المرغني راسة مجلس إدارة شركة الخطوط الجوية العربية الليبية قامت الشركة بالتعاقد مع شركة البوينج الامريكية على شراء طائرتين نوع بوينج 727 وقد قام وفد من الشركة مكون من :

- السيد أمين بشير دعباج المرغني رئيس مجلس الادارة .
 - السيد مسعود ابو عامر عضو مجلس الادارة .
 - السيد م . فتحي بن طاهر مدير مشروع النقل الداخلي .
 - السيد م . عبد الرزاق اسماعيل الازمرلي الممثل الفني لدى شركة البوينج .
- بزيارة الى شركة البوينج بمدينة سياتل الامريكية في نفس السنة والتقى بوفد من شركة البوينج





بوادر الحظر الأمريكي على صناعة النقل الجوي في ليبيا

بعد عدد من جلسات المفاوضات بين الجانبين تم الاتفاق على توقيع عقد شراء الطائرتين المشار اليهما على ان يتم التسليم في شهر مايو 1978 وتم بالفعل تصنيع الطائرة الاولى ذات الرقم المسلسل 21539 وقامت بأول رحلة طيران لها يوم 19 / 7 / 1978 واستلمتها الخطوط الجوية العربية الليبية بتاريخ 7 / 11 / 1978 في حين صنعت الطائرة الثانية ذات الرقم المسلسل 21540 في نفس العام وقامت بأول رحلة طيران لها بتاريخ 29/8/1978 واستلمتها الخطوط الجوية العربية الليبية بتاريخ 3/11/1978 ويرجع السبب في تأخر استلام الطائرتين عن الموعد المحدد في عقد الشراء الى منع السلطات الامريكية تصدير الطائرتين الى ليبيا بحجة انها قد تستعمل في أغراض عسكرية ولم تتم الموافقة على التسليم الا بعد ان قام المرحوم حسن محمد الكنيالي - الذي تولى إدارة الشركة في شهر يونيو 1977 خلفا للسيد أمين بشير المرغني الذي قدم استقالته منها - بتوقيع تعهد كتابي بالا تستخدم الطائرات المتعاقد عليها في اي أغراض عسكرية عندها فقط سمحت السلطات الامريكية بتسليم الطائرتين وعندها ايضا بدأت السلطات الامريكية نفسها في وضع شركة الخطوط الجوية العربية تحت المجهر حتى انها أوقفت بيع طائرات البوينج (B747 التي تم التعاقد عليها في العام 1979

بواخر الحظر الأمريكي على صناعة النقل الجوي في ليبيا



انشاء شركة البحر المتوسط للطيران المحدودة Medavia

→ أنشئت شركة البحر المتوسط للطيران المحدودة والمعروفة ايضا باسم "ميدافيا" بتاريخ 21 اغسطس من العام 1978 بمشاركة من شركة الخطوط الجوية العربية الليبية بنسبة 50% والخطوط الجوية المالطية بنسبة 25% والشركة الليبية المالطية القابضة بنسبة 25% براس مال مصرح به بلغ 4000000.000 اربعة ملايين ليرة مالطية والمدفوع منه 1600000.000 مليون وستمائة الف ليرة مالطية بما يعادل (4000000.000) اربعة ملايين دولار تقريبا وبذلك كانت حصة الجانب الليبي 62.5% وحصة الجانب المالطي 37.5%. بصدر القانون رقم 6 لسنة 1981 م بشأن شركة الاستثمارات الخارجية تم تحويل حصة الخطوط الجوية العربية الليبية الى شركة الاستثمارات الخارجية.

انشاء شركة البحر المتوسط للطيران المحدودة (Medavia)





أغراض شركة البحر المتوسط للطيران المحدودة

- تتمثل أغراض شركة البحر المتوسط للطيران المحدودة في الآتي :-
- شراء الطائرات الخفيفة بما في ذلك الطائرات المروحية والقطع المكونة لها أو بيعها أو استئجارها أو اقتنائها بأية صورة أو التصرف فيها .
- استغلال مثل تلك الطائرات على النحو الذي يحقق مصالح الشركة .
- تنظيم وتقديم خدمات تأجير الطائرات النفائة وغيرها .
- نقل البريد والبضائع.
- تنظيم وتقديم اية خدمات متخصصة .
- اقامة مراكز صيانة للطائرات الخفيفة بمالطا وغيرها .
- اقامة وتشغيل مخزن لمكونات الطائرات الخفيفة وقطع غيارها واجهزتها ومعداتنا بمالطا او غيرها وذلك لصيانة الطائرات العائدة للشركة او غيرها .
- القيام بالتدريب في مجال الطيران والانشطة المرتبطة بذلك لموظفي الشركة او غيرهم .
- حيازة الاراضي او الانني الممتلكات غير المنقولة الاخرى او التصرف بها على نحو يلائم تنفيذ الاهداف المحددة انفا .

تشكيل اول مجلس ادارة للشركة

- عن شركة الخطوط الجوية العربية الليبية:
- حسن محمد الكنيالي - مرعي ابو زعكوك - عبد الله الشريف - مفتاح ابو حجر
- عن الخطوط الجوية المالطية:
- السيد البرث ميتزي - السيد فينسنت فالزون
- عن الشركة الليبية المالطية القابضة:
- محمد ابراهيم عبد الجواد - السيد كارمينو فيلا
- وقد تولى المرحوم حسن محمد الكنيالي رئاسة اول مجلس ادارة للشركة في العام 1978 وشغل المهندس مفتاح محمد ابو حجر وظيفة اول مدير تنفيذي لشركة البحر المتوسط للطيران المحدودة الى جانب عضوية مجلس الادارة .



تشكيل اول مجلس ادارة للشركة



LAMHCO

The Libyan Arab Maltese Holdings Co Ltd



MEDAVIA

MEDITERRANEAN AVIATION
COMPANY LIMITED





انشاء شركة الخطوط الجوية الافريقية المتحدة - 1979-1983

→ جرت دراسة إمكانية انشاء شركة طيران في دولة افريقيا الوسطى يكون مقرها في مدينة بانجي العاصمة وكان ذلك خلال اجتماع تم في أواخر العام 1978 بين وفد حكومي من افريقيا الوسطى - كان يشارك في احدى الاحتفالات الوطنية في مدينة سبها - ووفد ليبي مكون من السيد الريفي علي الشريف والسيد بشير صالح بشير والطيار محمد ضو قريميدة وشارك في هذا الاجتماع شخص لبناني اسمه علي حجازي كان يشغل وظيفة المستشار الخاص لرئيس افريقيا الوسطى في ذلك الوقت تم خلال الاجتماع دراسة إمكانية انشاء شركة طيران في بانجي كما سبقت الإشارة ونتيجة لتطور الأحداث في دولة افريقيا الوسطى في بداية العام 1979 والانقلاب العسكري الذي حصل فيما بعد والذي اطاح برئيس الدولة في 20 سبتمبر 1979 تم غرض الطرف عن انشاء الشركة في افريقيا الوسطى واستعيض عن ذلك بالاتفاق على انشاء شركة طيران عارض للركاب والشحن تتخذ مقرا لها في طرابلس ليبيا وبملكية كاملة للخزانة الليبية تسمى (شركة الخطوط الافريقية المتحدة) وذلك بتاريخ 30 يونيو عام 1979 ..



اول مجلس إدارة لشركة الخطوط الجوية الافريقية المتحدة

→ تولى السيد الريفي علي الشريف راسة مجلس الادارة الذي ضم ايضا كل من السيد بشير صالح بشير (كان يشغل منصب سفير ليبيا في افريقيا الوسطى) والطيار محمد ضو قريميدة والسيد علي حجازي اللبناني الأصل ويشغل وظيفة المستشار الخاص لرئيس افريقيا الوسط وكانت له ايضا علاقات ممتازة مع اغلب رؤساء الدول الافريقية كرجل استثمار خصوصا في مجال النقل الجوي .

→ تم انشاء الشركة برأسمال مملوك بالكامل للخزانة الليبية .

→ كلف السيد احمد الحطاب بوظيفة المدير التنفيذي للشركة كما تم تكليف المرحوم سالم رجب فطيس (لفترة محدودة) بالشؤون التجارية يساعده السيد عبد المجيد عيش الى جانب ذلك تولى الطيار محمد قريميدة تسيير قطاع العمليات الجوية و تولى المرحوم المهندس البدري علي حسن الجانب الفني في حين شغل المرحوم المهندس عصام الويفاتي وظيفة المستشار الفني لمجلس الادارة .



شبكة الشركة للنقل العارض للركاب الشحن

→ استطاعت الخطوط الجوية الافريقية المتحدة وخلال فترة قصيرة منذ إنشائها في العام 1979 من تكوين أسطول جوي يتعدى الخمسة عشرة طائرة من الأنواع والطرازات المختلفة للركاب والشحن تمكنت عن طريقها من تشغيل شبكة واسعة للنقل العارض للركاب والشحن امتدت حتى امريكا الجنوبية أقصى المحيط الأطلسي والفلبين في أقصى قارة اسيا ناهيك عن سبر أغوار السوق في اغلب الدول الافريقية كما كانت لها رحلات عارضة يومية لنقل اللحوم الى ليبيا من ايرلندا الشمالية مطار Shannon Airport ومن تركيا (مطار انقره) ومن مطار فيرنا (Varna Airport في بلغاريا وإيطاليا لنقل الشتول ومن مطار سالونيك Thessaloniki Airport باليونان لنقل الشتول ومن Oostende Airport بلجيكا لنقل البيض المخصب والدواجن عمر 16 أسبوع وكتايت عمر يوم واحد وكذلك الامر من مطار Bratislava Airport عاصمة التشيك بيوغسلافيا اضافة الى مشاركتها الفعالة في نقل الحجاج التشاديين في العام 1982 ومشاركتها ايضا للخطوط الجوية العربية الليبية في تشغيل عدد من الرحلات العارضة لنقل الحجاج الليبيين الى الاراضي المقدسة في العام 1983 وكان انطلاق رحلاتها العارضة للركاب والشحن من محطاتها في مطار طرابلس الدولي (المطار القديم) والتي كان يديرها المرحوم عبد القادر قدور (من الخطوط الجوية العربية الليبية) بمشاركة عدد من الموظفين الشباب اذكر منهم الاستاذ حسين عبازة (يعمل الان في شركة الخطوط الجوية الافريقية).



طائرات الشركة المختلفة





الاطقم الجوية المشغلة لرحلات الشركة

تشغيل الطائرات المختلفة يعتمد على طيارين من جنسيات اجنبية مختلفة بالإضافة الى مساعدي الطيارين الليبيين الذين تم تأهيلهم على الطرازات المشغلة عن طريق التدريب في شركة الأولمبيك اليونانية



صيانة الطائرات والحظر الأمريكي

1. كانت شركة الأولمبيك اليونانية تتولى إجراءات الصيانة لطائرات الخطوط الجوية الافريقية المتحدة حتى العام 1983 عندما اضطرت الخطوط اليونانية الى التخلي عن الصيانة نتيجة للضغط الذي مارسته الادارة الامريكية على الشركة المذكورة للتوصل من تعاقدها مع الخطوط الافريقية المتحدة في إطار إجراءات الحظر الذي فرضته على ليبيا اعتبارا من العام 1980
2. وبفضل الجهود المبذولة من إدارة الشركة والعلاقات المميزة التي تربط ليبيا بجمهورية يوغسلافيا تم نقل الصيانة الى شركة جات Jat Airlines وقد تولى المهندس الرماح التير والمهندس ميلاد امطير مهمة الإشراف الفني على صيانة الطائرات في اليونان أولا و في يوغسلافيا بعد\ ذلك .



التدريب والتأهيل في الشركة

8. أوفدت الشركة عدد 12 مهندسا من خريجي كلية الهندسة في طرابلس الى بريطانيا وكانت تلك اول بعثة أوفدتها الشركة لتأهيل أعضائها على احدث العلوم والتقنيات في صناعة النقل الجوي وكانوا فعلا النواة الاولى التي بنيت على أسس علمية دقيقة مكنتهم من تولى ارقى الوظائف في شركات الطيران الوطنية فيما بعد وكان المهندس الرماح والمهندس ميلاد من ضمن افراد تلك البعثة .

9. كانت البعثة الموفدة الى كندا والتي بلغ عددها ما يقرب من 150 طالبا من حملة الثانوية العامة قد رجعت الى ليبيا في العام 1982 دون استكمال مدة الدراسة وذلك بعد ان تم إلغاء عقد تدريبهم بسبب الضغوط السياسية التي مورست على شركات التدريب الكندية وصدرت التعليمات الى أمانة المواصلات في ذلك الوقت وتحديدًا بتاريخ 8/10/1983 بتنسيب الطلبة الموفدين الى شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وتم فعلا صدور قرارات من امين اللجنة الشعبية لشركة الخطوط الجوية العربية المكلف في ذلك الوقت الاستاذ امحمد محمد ابريش بإحالة الطلبة المنسبين لها الى عدد من الإدارات والمكاتب كطلبة تحت التدريب بمكافأة شهرية





الصف الامامي :
السيد فك (Vik) مدرب.
فتحي درن، عمر الكبير، مفتاح
زيدان، محفوظ الدغيس، عمر
العائقي، عبد السلام سليمان،
محمد الغرياتي
الصف الخلفي:
ميلاد امطير، مدربان من المعهد

شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وطموحات التحديث والتطوير خطة

التحول 1981 / 1985 م .

1. بدأت بؤادر الحظر الامريكى على شركة الخطوط الجوية العربية الليبية اعتبارا من العام 1980 عندما منعت الحكومة الامريكية تصدير عدد ثلاث طائرات B747 بحجة ان هذه الطائرات قد تستعمل في اغراض عسكرية وذلك بعد احداث اوغندا وتوجيه اتهام الى ليبيا بانها تستغل الطائرات المدنية لاغراض عسكرية .
2. بالرغم من تلك البؤادر الا ان شركة الخطوط الجوية العربية الليبية لم تتوقف في اي يوم من الايام على وضع الخطط و الاستراتيجيات التي يمكن ان تحقق طموحاتها في الرقي والتقدم في مجال صناعة النقل الجوي ومن ضمن تلك الخطط كانت خطة التحول للسنوات 1981/1985 م والتي كانت تهدف في ذلك الوقت الى الاتي:-

شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وطموحات التحديث والتطوير خطة التحول

1981 / 1985 م .

1. تكوين اسطول جوي من الطائرات النفاثة الحديثة قادر على الايفاء بمتطلبات الحركة ومنافسة الشركات الاجنبية على النحو الذي يمكنها من نقل 10000 راكب يوميا مع نهاية الخطة في العام 1985 م .
2. ربط ليبيا جويا بمعظم دول العالم الشقيقة والصديقة في افريقيا والشرق الاوسط وآسيا واوروبا والأميركتين.
3. انشاء وتطوير اسطول فعال للشحن الجوي داخل ليبيا وخارجها .
4. تطوير اسطول النقل الداخلي بما يتلاءم والتحول الهائل الذي تشهده ليبيا في ذلك الوقت وتحديث هذا الاسطول عن طريق التزود بالطائرات النفاثة الحديثة بدلا من الطائرات المروحية من نوع فوكر 27 البطيئة السرعة والسعة المحدودة .
5. انشاء وحدات تموين وخدمات مناولة قادرة على تمكين الشركة من منافسة الشركات الاجنبية العاملة في ليبيا وتزويدها بالخدمات التموينية اللازمة في رحلات القدوم والعودة.
6. خلق وتأهيل عناصر وطنية قادرة على تسيير أنشطة الشركة ووضع نواة لأكاديمية للطيران التجاري والمدني تكون الاولى من نوعها في القارة الافريقية مما يمكنها من كسر احتكار التدريب في اوروبا وامريكا.

شراء طائرتين من نوع الايرباص 310 من شركة بريطانية في العام 1984 والتحديات التي واجهتها.

→ استطاعت شركة الخطوط الجوية العربية الليبية تجاوز الحظر الأمريكي المفروض عليها منذ العام 1980 - بمنعها من التزود بالطائرات وقطع الغيار والتدريب عن طريق الشراء من سواء من شركة البوينج الأمريكية أو شركة الايرباص الاوربية بالرغم من المحاولات المتعددة مع كلا الشركتين - حيث تمكنت في العام 1984 عن طريق شركات وسيطة من شراء طائرتين من نوع الايرباص 203- A310 من شركة بريتش كاليدونيان

→ British Calidonian البريطانية السابقة مزودتين بمحركات جنرال إلكتريك

→ الأمريكية الصنع من طراز



من شركة بريطانية في العام 1984 والتحديات التي واجهتها

→ قامت الخطوط البريطانية ببيع هاتين الطائرتين المسجلتين في بريطانيا وهما

→ الطائرة الأولى تحمل الرقم المسلسل من المصنع (295) وقامت باول رحلة جوية بتاريخ 15/12/1983 وسجلت في سجل الطيران البريطاني بحروف التسجيل G-BKWT

→ الطائرة الثانية تحمل الرقم المسلسل من المصنع (306) وقامت باول رحلة جوية لها بتاريخ 20/1/1986 ومسجلة بحروف التسجيل G-BKWU.

→ إلى شركة في جنوب افريقيا وهي شركة مملوكة بالكامل لشركة أخرى مقرها دبلن ، أيرلندا . وهي أيضا شركة تابعة لمجموعة شركات بلجيكية.

→ بتاريخ 27 مايو 1986 قامت شركة جنوب افريقيا على الفور ببيع نفس الطائرتين الى شركة وسيطة اخرى مسجلة في دولة سويسرا التي قامت بدورها ببيعهما الى الخطوط الجوية العربية الليبية بسعر بلغ 105 مليون دولار أمريكي للطائرتين وتمت هذه الصفقة خلال فترة رئاسة المرحوم الطيار على عقيلة الحنوشي لشركة الخطوط الجوية العربية الليبية في ذلك الوقت واشرف على إتمام الصفقة السيد محمد عبد الجواد الذي كان يشغل منصب مدير عام المصرف العربي الخارجي.

شراء طائرتين من نوع الايرباص 310 من شركة بريطانية في العام 1986 والتحديات التي واجهتها.

→تم تسليم الطائرتين في إحدى مدن الخليج العربي بتاريخ الأول من اغسطس 1986 حيث تم تشغيلها من تلك المدينة الى مطار طرابلس الدولي مباشرة عبر ألا جواء العراقية بعد أن رفضت السلطات السعودية منح تصريح العبور للطائرة المذكورة وتم نقل المحرك الاضافي وبعض قطع الغيار ومعدات التموين للطائرتين إلى مطار طرابلس الدولي عبر مطار الخرطوم عن طريق طائرة شحن شغلت خصيصا لهذا الغرض وبعد وصول الطائرة الأولى إلى ليبيا تسربت اخبار بيع الطائرتين الأمر الذي حتم ضرورة تغيير خطة ارسال الطائرة الثانية إلى طرابلس مباشرة وتم تشغيلها إلى مطار عمان بالأردن حيث قامت السلطات الأردنية باحتجازها وتم الإفراج عليها بعد ذلك بتعليمات من السلطات العليا في الأردن الشقيق بعد تدخل من قبل صديق الخطوط الجوية العربية الليبية المرحوم عقل بلتاجي الذي كانت تربطه علاقات متينة مع السلطات الأردنية ونقلت الطائرة بطاقم جوي أردني إلى مطار طرابلس الدولي وقامت شركة الخطوط الجوية العربية الليبية بتسجيلهما في سجل الطيران المدني الليبي بحروف التسجيل 5A-DLA و5A-DLB (

شراء طائرتين من نوع الايرباص 310 من شركة بريطانية في العام 1986 والتحديات التي واجهتها.

→ نظرًا للحظر الأمريكي المفروض على التزود بقطع الغيار وكذلك التدريب عجزت الخطوط الجوية العربية الليبية عن تقديم خدمات الصيانة للمحركات الأمر الي اضطرها الي التعاقد مع شركة فرنسية تسمى - DATI عن طريق وسيط آخر - وهذه الشركة يملكها مواطن فرنسي أصوله من أصول يهودية الامر الذي جعل الفريق الفني الذي سافر الى فرنسا لإتمام عملية التعاقد في ذلك الوقت يبدي الشعور بعدم الرضا عن مثل هذا التعاقد مع ذلك الفرنسي في مذكرة رسمية ارسلت الى الجهات المختصة بالشركة التي تلقت تعليمات من سلطات عليا بإمكانية التعامل مع الشركة المذكورة وبالرغم من ذلك لم تتمكن تلك الشركة من الايفاء بالتزاماتها المتعلقة بالصيانة وتوفير قطع الغيار واعضاء الطاقم الجوي لتشغيل الطائرتين.

→ تحت وطأة الحظر الأمريكي الظالم اضطرت شركة الخطوط الجوية العربية الليبية إلى بيع الطائرتين الى الخطوط الجوية الجزائرية **بشكل صوري** و التي تكفلت بإتمام اجراءات الصيانة وتوفير قطع الغيار والطيارين اللازمين لتشغيلهما وتم اعادة تسجيل الطائرتين في سجل الطيران المدني الجزائري بحروف التسجيل (T-7 VJE و 7 T-VJF) على التوالي .

→ تم بعد ذلك رجوع الطائرتين الى ليبيا على اساس أنهما مستأجرتين ويتم تشغيلهما تحت اشراف سلطات الطيران المدني الجزائري حتى تاريخ 15 ابريل العام 1992 عندما فرض مجلس الأمن الدولي حظرا دوليا على ليبيا بسبب ما سمى أزمة لوكربي .

شراء طائرتين من نوع الايرباص 310 من شركة بريطانية في العام 1986 والتحديات التي واجهتها.



شراء طائرتين من نوع الايرباص 310 من شركة بريطانية في العام 1986 والتحديات التي واجهتها.

→ تعرضت الخطوط الجوية الجزائرية لضغوط أمريكية متزايدة وتهديدات رسمية مكتوبة من الحكومة الأمريكية بضرورة سحب الطائرتين فوراً من ليبيا والا تعرضت الخطوط الجوية الجزائرية لعقوبات مباشرة من أمريكا وهذا ما جعل وزير الخارجية الجزائري في ذلك الوقت يأتي إلى ليبيا على عجل لطلب إرجاع الطائرتين إلى الجزائر دون أي تأخير وقد تمت الاستجابة لطلب الجزائر وأعيدت الطائرتين فعلاً بتاريخ 31/8/1993 .

→ للعلم لقد تمت مخالفة شركة الخطوط بريتش كاليدونيان البريطانية بتغريمها بدفع مبلغ مليون دولار أمريكي ما يعادل (600000 باوند إسترليني) لمشاركتها في الصفقة المشار إليها .

→ لقد خاضت شركة الخطوط الجوية العربية الليبية معارك صعبة وعويصة من جراء الحظر الأمريكي والدولي ولكنها ظلت واقفة بكل قوة و صمود إلى العام 2006 بفضل أبناء الوطن الخيبريين الذين كان همهم الوحيد هو العمل بكل جد وإخلاص على إبقاء الخطوط الجوية العربية الليبية صامدة في وجه الحصار الظالم .

→ بقاء الطائرتين في الجزائر دون تشغيل لعدم وجود عقد تأجير كان يكلف أموالاً طائلة بسبب مصاريف الإيواء وقطع الغيار والصيانة دون تحقيق أي إيرادات جعل شركة الخطوط الجوية العربية الليبية تدخل في مفاوضات طويلة وشاقة مع الخطوط الجزائرية بغية الحصول على موافقتها لتأجير الطائرتين إلى الخطوط الملكية الأردنية التي كانت في أمس الحاجة لهاتين الطائرتين وقد تم بفضل الله و توفيقه وحنكة الوفد المفاوض من تأجير الطائرتين وتحويل قيمة الإيجار إلى الخطوط الجوية العربية الليبية مباشرة بعد أن كانت الخطوط الجوية الجزائرية ترفض ذلك بحجة أن الطائرتين مسجلتين في الجزائر وضرورة تحويل قيمة الإيجار إلى الجزائر.

انشاء مشروع الشحن الجوي 1987 والتحديات التي واجهته.

➔، باعتبار ان الشحن الجوي هو الميسر التجاري الذي يقدم المساهمة الفعالة في التنمية الاقتصادية العالمية، قامت الخطوط الجوية العربية الليبية في العام 1987 بإنشاء مشروع الشحن الجوي وقد استطاعت عن طريق هذا المشروع ومن خلال طائرات خاصة بالشحن الجوي من نوع البوينج 707 ارتياد العديد من أسواق الشحن في أوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط وتم من خلال الرحلات المشغلة للشحن الجوي المنتظمة منها والعارضة تحقيق إيرادات ممتازة بالعملة الصعبة ساعدت شركة الخطوط الجوية العربية الليبية في تغطية بعض تكاليف المكاتب الخارجية وذلك بالرغم من تدني البنية التحتية للشحن الجوي في المطارات الليبية



قرار ضم طائرات طائرات الاليوشين و الانتنوف والسي 130 الى شركة الخطوط الجوية العربية الليبية



إنشاء الشركة العربية للبيئة للشحن الجوي

- بتاريخ 30 / 8 / 1990 صدر قرار قرار اللجنة الشعبية العامة رقم 84 لسنة بشأن إنشاء الشركة العربية الليبية للشحن الجوي شركة مساهمة متمتعة بجنسية الدولة الليبية.
- حدد رأس مال الشركة بمبلغ (100000000) مائة مليون دينار ليبي
- اعتمدت الشركة في تشغيلها على عدد من طائرات الاليوشين و الانتنوف والسي 130 وأيضا الانتنوف 124



إنشاء الشركة العامة للنقل الجوي الخفيف والخدمات الفنية

→ تأسست الشركة بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة سابقا رقم 568 لسنة 1990 الصادر في 15/7/1990 وحدد القرار اغراض الشركة في الاتي :-

- القيام بعمليات النقل الجوي الخفيف الغير منتظم - لنقل الركاب والبريد .
- شراء وتملك الطائرات التي لا تزيد حمولتها على 35 راكب المناسبة لطبيعة نشاطاتها وتأجيرها واستئجارها .
- تملك حظائر وورش صيانة الطائرات وادارتها .
- تقديم الخدمات الفنية وخدمات الصيانة لوحدات الطيران المختلفة التابعة للقطاعات العام.
- القيام بأعمال الصيانة في الداخل والخارج للطائرات التي تملكها وكذلك متابعة أعمال الصيانة لطائرات النقل الخفيف المملوكة لمختلف الاجهزة العامة في الجماهيرية العظمى .
- تدريب وتأهيل العناصر اللازمة لتسيير اعمال الشركة .
- امتلكت الشركة عدد 25 طائرة حمولتها بين 4 مقاعد و15 مقعد تستعمل جميعها في النقل غير المنتظم للركاب والشحن والبريد داخل ليبيا وتمتاز هذه الطائرات الخفيفة بإمكانية الهبوط والاقلاع من المهابط الترابية الصحراوية .

شراء طائرتين جديدتين من نوع الایرباص 300-600
عن طریق طرف ثالث 1991



الحظر الدولي على الدولة الليبية 1991-1999

→ الحظر في اللغة هو ((منع الشيء وتحريمه)) ((حظر الشيء يحظره حظراً وحظاراً وحظر عليه منعه)) وحظر الطيران المدني (الحظر الجوي) هو منع الرحلات المدنية من الهبوط في او الاقلاع من اقليم الدولة المفروض عليها الحظر ... والحظر الجوي المفروض على ليبيا بموجب قرار صادر من مجلس الامن رقمه 748/92 بتاريخ 31/3/92 ودخل حيز النفاذ اعتباراً من 15/4/1992 ... تمثل في حظر تشغيل الرحلات الدولية من/الى ليبيا من قبل الخطوط الجوية العربية الليبية والشركات الاخرى التي كانت تسير رحلات منتظمة الى ليبيا وكذلك حظر تقديم خدمات الصيانة والتزود بقطع الغيار والتأمينات الجديدة .

→ جاءت قرارات مجلس الامن بفرض عقوبات اقتصادية على ليبيا استجابة لضغوطات غربية قادتها كل من الولايات المتحدة الامريكية وبريطانيا وفرنسا فيما يسمى بقضية ((لوكربي)) التي افتعلتها الولايات المتحدة الامريكية وحليفاتها من الدول الغربية ضد ليبيا وحولتها من قضية جنائية تخضع لنصوص اتفاقية مونتريال لعام 1971 بشأن قمع الاعمال الغير مشروعة ضد سلامة الطيران المدني الدولي الى قضية سياسية حاولت فرض تدويلها من خلال مجلس الامن.

الحظر الدولي على الدولة الليبية 1991-1999

→ لم يكن الحظر الجوي المفروض بموجب قرارات مجلس الامن هو الحظر الاول على ليبيا بل هو حلقة اخرى من حلقات العقوبات الاقتصادية التي بدأتها امريكا ضد ليبيا بدأ من العام 1980 عندما فرضت حظرا على تزود الخطوط الجوية العربية الليبية بالطائرات اللازمة لتحديث اسطولها ومنعت تسليم طائرات ي جامبو 747 تم التعاقد على شرائهما ودفع جزء من ثمنها مقدما في العام 1980 كذلك منع تزويدها بقطع الغيار اللازمة لصيانة طائراتها التي تم منعت حتى الليبيين من دراسة تقنية وعلوم الطيران المدني والنقل الجوي على هذا فإن الحظر الجوي كان مفروضاً على ليبيا - وعلى الخطوط الجوية العربية الليبية - اعتباراً من العام 1980 بقرارات امريكية منفردة .. تتعارض مع الاسس والمبادئ المتعلقة بأمن وسلامة الطيران المدني الواردة في اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي .

→ بقرار مجلس الامن ان تقوم جميع الدول بما يلي :-

→ عدم السماح لأي طائرة بالإقلاع من اقليمها أو الهبوط فيه او التحليق فوقه اذا كانت متجهة الى اقليم ليبيا - او ما قادمه منه ، ما لم تكن الرحلة قد نالت - على اساس وجود حاجه انسانية هامة - موافقة لجنة العقوبات ..

→ حظر القيام من جانب مواطنيها او انطلاقاً من اقليمها بتزويد ليبيا بأي طائرة أو قطع طائرات وتوفير خدمات الهندسة والصيانة للطائرات الليبية أو اجزاء الطائرات الليبية من اهلية الطائرات الليبية للطيران .. ودفع مطالبات جديدة على اساس عقود التأمين القائمة وتوفير تأمين مباشر جديد للطائرات الليبية ..

→ منع تشغيل جميع مكاتب الخطوط الجوية العربية الليبية ..

الحظر الدولي على الدولة الليبية 1991-1999

→ بمجرد دخول قرار مجلس الامن حيز النفاذ في 15/4/1992 منعت طائرات الخطوط الجوية العربية الليبية في رحلاتها الدولية انطلاقاً من مطارات طرابلس وبنغازي من التحليق فوق او الهبوط في اقاليم الدول وبذلك توقف بالكامل تشغيل الرحلات الدولية للخطوط الجوية العربية الليبية وامتنعت الشركات الاخرى (العربية والاجنبية) عن تشغيل رحلاتها الدولية الى ليبيا تنفيذاً لقرار مجلس الامن المشار اليه سابقاً .

→ توقف الخطوط الجوية الفرنسية عن تقديم خدمات الهندسة والصيانة التي كانت تقوم بها قبل قرار الحظر المشار اليه وبذأت اثار الحظر الجوي السلبية في الظهور على اوضاع الخطوط الجوية العربية الليبية الفنية والتجارية والمالية .. اعتباراً من ذلك التاريخ .

→ بالرغم من المحاولات المتعددة من جانب ادارة الشركة من اجل زيادة عدد طائرات الاسطول عن طريق شرائها من الدول الاوربية المصنعة - قبل الحظر الدولي - في ظل وجود الحظر الامريكي .. الا ان جميع هذه المحاولات باءت بالفشل نتيجة للتدخلات الامريكية المتطاولة - حيث منعت هذه التدخلات مجموعة الايرباص من الالتزام بعقد وقعته مع الخطوط الجوية العربية الليبية في العام 1982 لتزويدها بعدد عشر طائرات من نوع الايرباص 300-600 .. ليس هذا فحسب بل تدخلت امريكا بشكل سافر ضد محاولة للقيام بدراسة علمية تمويلها الخطوط الجوية العربية الليبية لتزويد طائرات الايرباص بمحركات من شركة رولز رويس البريطانية بدلا عن المحركات الامريكية الصنع لمحاولة خرق الحظر الأمريكي.

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

- ➔ قامت الشركة بالعديد من الاجراءات والحلول الادارية لمواجهة الاثار السلبية في الجانب التجاري وبما يحقق التقليل من الخسائر الناجمة عن الحظر وتمثلت هذه الحلول في الآتي:-
- ➔ القيام بإقفال عدد من مكاتب الشركة في المحطات الخارجية وانهاء خدمات العاملين فيها من غير الليبيين ونقل الليبيين للعمل في ليبيا.
- ➔ القيام بتجميد نشاط عدد من المكاتب الاخرى بحيث تم الاستغناء عن العمالة المحلية في هذه المكاتب وتم الاحتفاظ بمقار هذه المكاتب تحسباً لرفع الحظر في أي وقت وامكانية فتح هذه المكاتب - المتميزة بمواقعها الهامة وايجاراتها المنخفضة - بعد رفع الحظر مباشرة مع إعادة جميع العاملين الليبيين للعمل بليبيا .
- ➔ تقليص عدد مكاتب المبيعات الداخلية الى الحد الادنى الذي يمكن من تقديم الخدمات المطلوبة خلال فترة الحظر الجوي وتوزيع العاملين في هذه المكاتب على مكاتب اخرى مركزية في المدن الرئيسية من ليبيا .
- ➔ انشاء منظومة حجز آلي محلية للرحلات الداخلية بعد أن تم ايقاف منظومة الحجز الآلي المرتبطة مع الخطوط البريطانية تنفيذاً لقرارات الحظر الجوي .
- ➔ توسع في فتح منح اجازات بدون مرتب لموظفي المبيعات والحركة والشحن وذلك لتقليل عدد العاملين خلال فترة الحظر الجوي وبما يمكن من تخفيض قيمة الرواتب المدفوعة وتكاليف التشغيل الاخرى .

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

- الاتفاق مع بعض الشركات العاملة في الجماهيرية على اعارة اعداد من موظفي المبيعات للعمل في هذه الشركات طيلة فترة الحظر الجوي وبما يحقق استمرار متابعة هؤلاء الموظفين لمستجدات صناعة النقل الجوي وتخفيض قيمة الرواتب التي تدفعها الشركة .
- اعداد الجدولة للرحلات الداخلية وفقاً للعدد المتوفر من الطائرات الصالحة للتشغيل وبما يغطي الاحتياجات الفعلية للنقل الداخلي لجميع المطارات الداخلية .
- الابقاء على عدد (6) مكاتب خارجية فقط في كل من تونس/مصر/مالطا/سويسرا/الاردن والجزائر وذلك لمتابعة مصالح الشركة في هذه المناطق وتقديم الخدمات اللازمة للمسافرين عبر منافذ الدخول الى البرية والبحرية مثل تونس/مصر ومالطا .
- التنسيق مع الجهات المختلفة في ليبيا بزيادة أسعار التذاكر الداخلية بما يمكنها من زيادة ايراداتها خلال فترة الحظر الجوي خصوصاً وأن أسعار النقل الداخلي في ليبيا تعتبر من أرخص الاسعار في العالم .. وذلك اعتباراً من 15/07/1994 كما صحبت هذه الزيادة زيادة أسعار الشحن والوزن الزائد .
- توقيع اتفاقيات مع الشركات المصرح لها بالبيع في ليبيا تقوم هذه الشركات بموجبها بدفع نسبة تعويضية للخطوط الجوية العربية الليبية تعويضاً لها عن فقدان حقها في التشغيل الدولي نتيجة لقرارات الحظر وذلك انطلاقاً من المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو واتفاقيات النقل الجوي الموقعة مع البلدان المختلفة والتي تنص على مبدأ تكافؤ الفرص وتقاسم حركة النقل بين الناقلين المعيّنين من كل دولة.

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

→ تجاوز آثار الحظر الجوي في الجانب الفني:

→ اتخذت العديد من الإجراءات والحلول الإدارية في القطاع الفني بما مكن الشركة وفي وقت وجيز من الاستمرار في صيانة طائراتها ومحركاتها ومعداتنا بعد توقف الخطوط الجوية الفرنسية عن القيام بهذه الخدمات تنفيذاً لقرارات الحظر الجوي .. وقد توقعت المصادر الغربية - التي قامت بتمرير قرارات الحظر عبر مجلس الأمن - .. أن تتوقف الخطوط الجوية العربية الليبية عن التشغيل خلال العام الاول من الحظر .. إلا أن هذه التوقعات لم تصدق حيث أن الشركة تولت زمام امورها في الصيانة بأنواعها المختلفة الثقيلة والروتينية .. وقامت بتدبير المصادر اللازمة للتزود بقطع الغيار والآلات والمعدات والاجهزة اللازمة لها وكانت جملة الاجراءات المتخذة في الجانب الفني تمثل في الاتي:

→ التنسيق مع الهيئة العامة للطيران المدني في وضع برنامج فني لجميع الطائرات يضمن استمرار تشغيلها وفقاً للنظم واللوائح والمعايير القياسية الدولية في مجال الصيانة .

→ الدخول في برامج الصيانة الثقيلة داخل الجماهيرية تحت اشراف الهيئة العامة للطيران المدني وبخبرات ليبية مع الاستعانة ببعض العناصر غير الليبية من ذوي الخبرة الفنية اللازمة لاجراء الصيانة الثقيلة .

→ تدبير الحصول على الوثائق الفنية الصادرة عن مصنعي الطائرات والتطورات التي تعتمد من قبل المصنعين في مجال الصيانة بأنواعها المختلفة .

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

→ تجاوز آثار الحظر الجوي في الجانب الفني:

- انشاء عدد من الورش المساندة وتدريب العناصر الوطنية للقيام بالعمل فيها في زمن قياسي .
- تدبير الحصول على مصادر للتزود بقطع الغيار والمعدات اللازمة للصيانة والورش المساندة .
- اعداد العناصر الليبية لتولي القيام بالصيانة الثقيلة بعد قيام الهيئة العامة للطيران المدني باعتماد الادارة الفنية بالشركة كمنظمة معترف بها لصيانة الطائرات وفق النظم والقوانين واللوائح والمعايير القياسية المحلية والدولية في مجال صيانة الطائرات .
- اعداد الحظائر والورش التابعة للشركة للقيام بأعمال الصيانة الثقيلة .. التي تدخل ليبيا لأول مرة بعد مضي أكثر من 20 سنة كانت فيها الخطوط الجوية الفرنسية تتولي القيام بأعمال الصيانة الثقيلة خارج ليبيا .
- اعتماد سياسة الاستعانة ببعض الطائرات كمخازن لقطع الغيار وذلك لتفادي عدم التمكن من الحصول على هذه القطع من مصادرها الاصلية تنفيذا لقرارات الحظر .. ويتمثل هذا الاجراء في ايقاف بعض الطائرات عن التشغيل واستغلال قطع الغيار المركبة عليها لصيانة طائرات اخرى حتى تتمكن الشركة من الاستمرار في التشغيل لأطول فترة ممكنه خلال الحظر الجوي .

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

- تجاوز آثار الحظر الجوي في الجانب الفني:
- تجهيز مركز عمرة قطع الغيار المعمرة .. التي كانت ترسل الى الخارج لغرض الصيانة الثقيلة (العمرة) وذلك بإعداد الورش المساندة الجديدة ومنها:-
- ورشة عمرة المعدات الهيدروليكية .
- ورشة عمرة معدات الهواء المضغوط .
- ورشة تصنيع المعدات اللازمة للتشغيل والصيانة .
- ورشة التجهيزات الداخلية للطائرات .
- ورشة عمرة الكراسي والافران والمطابخ الخاصة بالطائرات .
- ورشة عمرة زلاقات النجاة وأطواق النجاة .
- ورشة صيانة محركات البوينج 727 والبوينج 707 .
- ورشة صيانة محركات الفوكر والمراوح الخاصة بها .
- ورشة الصفائح المعدنية اللازمة لصيانة هياكل الطائرات .
- وحدة طلاء الطائرات .

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

→ تجاوز آثار الحظر الجوي في الجانب الفني:

→ ورشة الصفائح المعدنية اللازمة لصيانة هياكل الطائرات .

→ وحدة طلاء الطائرات .

→ مركز المعايرة للأجهزة الالكترونية والكهربائية .

→ مركز الفحص اللا أتلفي (N.D.T) الذي يتمثل في الكشف المبكر عن أي تغيرات في

→ جسم الطائرة باستعمال الاشعة السينية - الموجات فوق صوتية والجسيمات المغنطيسية

→ ويعتبر هذا المركز الوحيد من نوعه في ليبيا في ذلك الوقت .

→ ورشة عمرة اجهزة العدادات .

→

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.

→ تجاوز آثار الحظر الجوي في الجانب الفني:

→ ورشة عمرة اجهزة الكهرباء . الى جانب تطوير ورش الراديو/الدردار/الاطارات والفرامل .. وقد كان لهذه الانجازات التي تمت في وقت قياسي لكسر الاحتكار الاجنبي والاستمرار في تشغيل الطائرات أن قامت الشركة بتنفيذ الصيانة الثقيلة لعدد طائرتي فوكر 27 وطائرة فوكر 28 وطائرة بوينج 727 وطائرة اخرى طراز بوينج 707 الى جانب القيام بإجراء الفحوصات الوسيطة لعدد طائرتين من طائرات البوينج 727 اضافة الى القيام بعدد من الفحوصات الشهرية والسنوية للطائرات المشغلة والشركة الان بصدد الانتهاء من الصيانة الثقيلة لعدد طائرتي بوينج 727 وطائرة فوكر 28 وذلك قصد زيادة عدد الطائرات الصالحة للتشغيل لمقابلة الطلب على النقل الداخلي.

مواجهة آثار الحظر الجوي في الجانب التجاري والفني طيلة سنوات الحظر.





انشاء شركة الخطوط الجوية الافريقية عام 2001م.

→ انشئت شركة الخطوط الجوية الافريقية بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة (مجلس الوزا لسنة 2001 م الصادر بتاريخ 21 ابريل عام 2001م والذي نص في مادته الاولى على " تنشأ وفقا لاحكام هذا القرار شركة عامة مساهمة تتمتع بالجنسية الليبية وتسمى شركة الخطوط الجوية الافريقية وتتبع الهيئة العامة للمواصلات والاتصالات (وزارة المواصلات والاتصالات في ذلك الوقت) وتمارس نشاطها وفقا لنصوص القانون التجاري و القواعد المعمول بها في الشركات التجارية.

→ حدد قرار الإنشاء في مادته الثانية مركز الشركة وموطنها القانوني في مدينة طرابلس واجيز لها فتح مكاتب وفروع داخل ليبيا وخارجها بعد موافقة اللجنة الشعبية العامة (مجلس الوزراء) .

→ حددت المادة الثالثة من قرار الانشاء اغراض الشركة في القيام بعمليات النقل الجوي للركاب والبريد والبضائع داخل ليبيا وخارجها بالطرق التجارية التي تطبقها شركات الطيران العالمية ووفقا للأسس الاقتصادية والاصول المهنية المتبعة ولها في سبيل تحقيق اغراضها القيام بالاتي :-



انشاء شركة الخطوط الجوية الافريقية عام 2001م.

→ تسيير خطوط جوية دولية ومحلية منتظمة وغير منتظمة.

→ شراء وبيع وتأجير واستئجار الطائرات وقطع الغيار والمعدات الاخرى.

→ انشاء ورش لصيانة الطائرات والمحركات والاجهزة والمعدات والاليات.

→ القيام بأعمال الصيانة لطائراتها في الداخل والخارج .

→ القيام بأعمال الاستيراد والتصدير للأشياء المتعلقة بأغراضها فقط.

→ تقديم خدمات التدريب في مجال نشاطها .

→ تدريب وتأهيل العناصر اللازمة لتسيير اعمال الشركة .

→ انشاء وشراء وبيع واستئجار وتأجير العقارات والمنشآت اللازمة لتحقيق اغراضها دون المضاربة فيها كما لها في سبيل تحقيق اغراضها ان تشترك مع غيرها من الشركات الوطنية او الاجنبية او الهيئات او المؤسسات التي تزاول اعمال شبيهة بأعمالها او تشتريها او تطلب الحاقها بها متى كان لها مصلحة فيها وفق التشريعات النافذة .



انشاء شركة الخطوط الجوية الافريقية عام 2001م.

→ جاء انشاء شركة الخطوط الجوية الافريقية ضمن اهتمامات ليبيا في (ذلك الوقت) بتحقيق اهداف وغايات تجمع دول الساحل والصحراء المعروف اختصارا بـ "س ص" والذي اسس في 4 فبراير 1998 بطرابلس في ليبيا من ست دول هي: ليبيا ومالي والنيجر والسودان وتشاد وبوركينا فاسو وقد توسعت عضويته بعد ثماني سنوات من تكوينه ليضم 23 دولة عربية وأفريقية، وهي: إريتريا وبنين وبوركينا فاسو وتشاد وتونس والتوغو وجمهورية وسط أفريقيا وجيبوتي وساحل العاج والسنغال والسودان وسيراليون والصومال وغامبيا وغانا وغينيا بيساو وليبيا وليبيريا ومصر ومالي والمغرب والنيجر ونيجيريا





مؤسسو شركة الخطوط الجوية الافريقية عام 2001م.

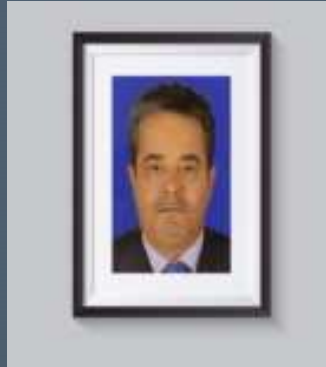
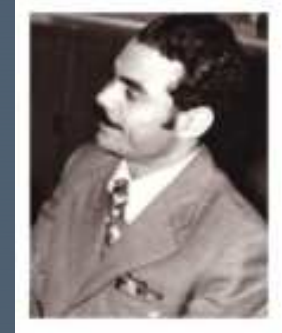




رؤساء شركة الخطوط الجوية العربية الليبية منذ انشائها في 1975 حتى تاريخ حلها في 2006

الاسم	الفترة	الوظيفة
احمد العربي الزاوي	1975 /5/1 – 1976/ 03/2	رئيس مجلس الادارة
امين بشير المرغني	1977 /17/8 – 3/2/1976	رئيس مجلس الادارة
حسن محمد الكنيالي	1/1979 /5 - 1977 /8 /17	رئيس مجلس الادارة
البدرى علي حسن	15/4/1980 – 5/1/1979	امين اللجنة الشعبية
علي عقيلة الحنوشي	12/1983 /24 – 1980 /4 /15	امين اللجنة الشعبية
فتحي ناجي	29/1/1985 – 24/12/1983	امين اللجنة الادارية
علي عقيلة الحنوشي	5/1986 /6 – 29/1/1985	امين اللجنة الادارية
حسن محمد الكنيالي	22/11/1986 – 6/5/1986	امين اللجنة الادارية
مفتاح سعد الدليو	15/8/1991 – 22/11/1986	امين اللجنة الشعبية
صالح الفرجاني	24/12/1993 – 8/1991 /15	امين لجنة الادارة
محمد مختار ابسيم	10/7/1999 – 24/12/1993	امين اللجنة الشعبية
صبري سعد شادي	1/11/2000 – 10/7/1999	امين اللجنة الشعبية
نوح فرج هيبه	22/6/2002 – 1/11/2000	امين اللجنة الشعبية
فتحي الشطي	1/11/2003 – 22/6/2002	امين اللجنة الشعبية

رؤساء شركة الخطوط الجوية العربية الليبية
منذ انشائها في 1975 حتى تاريخ حلها في 2006



Thank You

شكراً لكم على
حسن إصغائكم .