

محاضرة من تقديم

الدكتور / محمد محمد عيسى

تاريخ المحاضرة: 2023-05-27

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



حزب السلام والازدهار

مواطنة .. تنمية .. ازدهار

الصالون رقم 68

ضمن نشاطات

الفضاء الفكري بحزب

السلام والازدهار

عرض تقديمي بعنوان:

صفحات من تاريخ الطيران المدني في ليبيا خلال الفترة 1934 - 1975



3p.org.ly

@3p.org.ly

3P.ORG.LY

@3p.org.ly

صفحات من تاريخ الطيران المدني في ليبيا

إعداد وتقديم: الأستاذ/ محمد محمد عيسى

خبير النقل الجوي و الطيران المدني

التمهيد

لعله من المفيد ان يفكر افراد المجتمع في الماضي والمستقبل ويستخلصوا العبر والدروس من نجاحاتهم واطغائهم في الماضي حتى يمكنهم الاستعداد لما سيأتيهم في المستقبل شريطة الا يبتعدوا عن العيش في الحاضر ولا يتم التركيز في الماضي والمستقبل فقط بل يجب ان يوضع في الاعتبار ان هناك حاجة الى تحقيق التوازن بينهما حيث ان التفكير في كل منهما منفردا قد يكون له اثارا سلبية على حياة الفرد"

القواعد المنظمة للنقل الجوي

- برزت الحاجة إلى منظمات دولية ووطنية محلية على درجة عالية من الفاعلية في النقل الجوي بسبب المشكلات التي نجمت عن حقوق الحركة الجوية الدولية وحرية المرور والأمن الجوي والصحة والتلوث والمنافسة التجارية.
- جرت معالجة بعض هذه المشكلات بعد الحرب العالمية الأولى، غير أنها لم تصل إلى درجة مرضية وشاملة إلا بعد توسع الطيران التجاري الهائل في أعقاب الحرب العالمية الثانية.

القواعد المنظمة للنقل الجوي

- فقد تألفت في تلك المرحلة منظمتان نموذجيتان للنقل الجوي بناء على المقررات التي اتخذت في مؤتمرين دوليين: الأول في شيكاغو (1944) والثاني في برمودا كانت اتفاقية برمودا، التي وقعت في عام 1946 من قبل المملكة المتحدة والولايات المتحدة واحدة من اول اتفاقات التجارة العالمية بعد الحرب العالمية الثانية بحيث أصبحت ملامح هذه الاتفاقية نموذج للآلاف من هذه الاتفاقات التي توالى فيما بعد ان تم تعديل بعض البنود التقليدية في هذه الاتفاقات (أو بالاحرى تم "تحريرها") في العقود الأخيرة وفقاً لسياسات "الأجواء المفتوحة" التي تم اعتمادها من بعض الحكومات في دول العالم ، وعلى الأخص في الولايات المتحدة.

القواعد المنظمة للنقل الجوي

- وقد نص مؤتمر شيكاغو على تنظيم حركة وسائط النقل الجوي على خطوط محددة وتشكيل المنظمة الدولية للطيران المدني INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) ، وما تزال هذه المنظمة فاعلة إلى اليوم، وتعتبر وكالة الطيران المتخصصة التابعة للأمم المتحدة.

أهمية النقل الجوي

- قطاع النقل الجوي عنصراً إستراتيجياً ذا أهمية بالغة للتنمية الاقتصادية في الدولة الليبية . فهذا القطاع يعتبر أساسياً لنمو الاقتصاد الليبي واندماج ليبيا في المنطقة ومع بقية بلدان العالم من خلال تدعيم التبادل التجاري وانتقال الأفراد.
- من خلال النقل الجوي، تستطيع ليبيا الاستفادة من موقعها الجغرافي الإستراتيجي كملتقى طرق لقارات أوروبا وآسيا وأفريقيا.
- قطاع النقل الجوي يولد الكثير من فرص العمل، ومن بينها عدد كبير من الوظائف التي تتطلب مهارات عالية.
- التقديرات تشير إلى أن وظيفة مباشرة واحدة في قطاع النقل الجوي تخلق ست وظائف غير مباشرة في الاقتصاد، وهو ما يتضح من خلال إنشاء عدد متزايد من الشركات بالقرب من مرافق المطارات.

أهمية النقل الجوي

- التأثير الاقتصادي المباشر والمتمثل في نشاطات شركات الطيران والمطارات ومرافق وقود الطائرات وغيرها من الأنشطة الأخرى ذات العلاقة بصناعة النقل الجوي.
- التأثير الاقتصادي غير المباشر المتمثل في معاملات المسافرين ومصدري السلع المستخدمين للنقل الجوي.
- تقليل تكاليف التجارة العالمية وتكاليف السفر وجذب مشاريع جديدة لمواقع عمل جديدة بالإضافة إلى دعم التقنية ووسائل التوزيع المختلفة.
- دعم الوضع الاقتصادي المحلي والإقليمي والدولي والمساعدة على تنمية الصناعة والتجارة والاستفادة المثلى من المناطق الحرة باعتبارها أحد الوسائل الهامة التي تساعد على إعادة التعبئة والتوزيع.
- الدور الحيوي الهام في دعم العلاقات بين مختلف دول العالم ومساهمته الإيجابية في نقل الثقافات والحضارات الإنسانية والمساهمة في عمليات المساعدة والإنقاذ أثناء حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية.

خلفية تاريخية

- يعود تاريخ الطيران في ليبيا الى ثلاثينات القرن الماضي حيث قامت ايطاليا بإنشاء مطار طرابلس سنة 1934 كمطار عسكري وأطلقوا عليه اسم مطار سلاح الجو الإيطالي (REGIA AERONAUTICA).
- وفي عام 1938 قام الحاكم العسكري الإيطالي في ليبيا- المسمى " إيتالو بالبو" وهو قائد عسكري وسياسي إيطالي طيار وشغل منصب وزير طيران في حكومة موسيليني الفاشية - بتوسيع المطار وأطلق عليه اسم مطار طرابلس قلعة بينيتو "AEROPORTO DI TRIPOLI-CASTEL BENITO"، وكانت أول الرحلات الدولية التي تم تشغيلها في ذلك الوقت هي روما، تونس، ومالطا.

خلفية تاريخية

- خلال الحرب العالمية الثانية تم استخدام المطار من طرف القوات الجوية البريطانية وتمت تسميته قلعة بينيتو "RAF CASTEL BENITO"، تم في العام 1952 تغيير الاسم إلى "RAF IDRIS"، في الفترة ما بين 1952 و 1960 كان المطار يسمى «مطار ادريس الدولي».
- انضمت الدولة الليبية للمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) عام 1953 وتأسست الهيكلية الإدارية للطيران المدني الليبي عام 1955 تحت اسم مصلحة الطيران المدني الليبي والتي تمثل السلطة التشريعية والشرعية للدولة الليبية في جميع المحافل وأمام جميع الهيئات والمنظمات المحلية والدولية في مجال الطيران المدني.

خلفية تاريخية

- تختص مصلحة الطيران المدني بتنفيذ وتطبيق ما جاء في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 التي وقعت عليها الدولة الليبية عام 1953 لتصبح عضواً في المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو ونصت المعاهدة في مادتها الأولى على أن السيادة الجوية المطلقة للدولة على أجوائها بالكامل.

خلفية تاريخية

- تختص مصلحة الطيران المدني بتنفيذ وتطبيق ما جاء في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 التي وقعت عليها الدولة الليبية عام 1953 لتصبح عضواً في المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو ونصت المعاهدة في مادتها الأولى التي تنص " تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها".

خلفية تاريخية

- بالرغم من الحجم الجغرافي الكبير للذلة الليبية إلا ان المجال الجوي الهائل كان يدار من إقليم معلومات مألطا مما جعلها تمارس حق السيادة الجوية على هذا الإقليم الجوي.
- فى يوم السادس من شهر ديسمبر سنة 1973 وبفعل العناصر الوطنية والعاملون فى قطاع الطيران المدني جاءت المبادرة بتحقيق السيادة والسيطرة على الأجواء الليبية
- تم إنشاء إقليم جوي وإنشاء مركز معلومات طيران مؤقت لإدارة الإقليم ومراقبته،
- دربت عناصر وطنية وأهلت لتتولى زمام الأمور في تسيير الحركة الجوية بتأهيل المراقبين الجويين وجميع التخصصات الأخرى والتي من شأنها تسيير العمل بأقليم الدولة.

اول شركات خاصة للنقل الجوي في المملكة الليبية

□ شركة خطوط الطيران الليبية.

اسسها الحاج/ محمد السنوسي جبر "رحمه الله" في عام 1956 . كانت تشغل طائرتين مستأجرتين للشحن والركاب طراز "بريستول 170 " الإنجليزية، لكنها لم تستمر طويلا.



اول شركات خاصة للنقل الجوي في المملكة الليبية

□ شركة لافكو للطيران: 1960-1975

تأسست لافكو في عام 1960 لتسيير رحلات الطيران العارض حسب الطلب لصناعة النفط. توقفت في عام 1975 ، مثل كثيرين آخرين عندما تم منح الخطوط الجوية العربية الليبية حصريًا للعمل في البلاد.



اول شركات خاصة للنقل الجوي في المملكة الليبية

□ شركة ليبافيا للطيران :

اسسها الحاج / مصطفى ميزران "رحمه الله" 1961 وكانت تشغل طائرتين مستأجرتين ما بين روما وطرابلس و بنغازي .. لكنها لم تستمر طويلا.

اول شركات خاصة للنقل الجوي في المملكة الليبية

□ شركة لينير. الخطوط الجوية الليبية الوطنية (لينير): (1962-1975)

أنشئت شركة الخطوط الجوية الليبية الوطنية (لينير) في طرابلس عام 1962 لتوفير خدمات نقل جوي للركاب والبضائع لصالح قطاع النفط في ذلك الوقت وذلك بتشغيل طائرات من نوع دوغلاس دي سي ثري .



مفهوم شركة الطيران الوطنية الحاملة للعلم

- تمتلك معظم دول العالم شركة طيران مسجلة محليًا غالبًا ما يطلق عليها اسم "الناقل الوطني" وعادة ما تكون مملوكة للدولة أو على الأقل مدعومة من الحكومة و تتمتع بحقوق تفضيلية أو امتيازات تمنحها الحكومة لعملياتها الدولية.
- في جميع دول العالم الكبرى منها والصغرى كان امتلاك شركة طيران خاصة بها يعتبر رمزا للفخر الوطني والقوة الاقتصادية.
- وهذا ما سبب في ازدهار ما يسمى "الشركات الحاملة للعلم" خلال الانطلاقة الأولى للطيران التجاري حيث كان عرض العلم في مطارات العالم المختلفة وعلى الأخص في الرحلات الجوية المشغلة الى المدن الكبرى مثل لندن وباريس وطوكيو مسألة هيبية واعتزاز وفخر.

مفهوم شركة الطيران الوطنية الحاملة للعلم

- بدأت فكرة حمل الاعلام الوطنية على الطائرات التجارية للدول في عام 1944، خلال اجتماع ممثلي 54 دولة من دول العالم المختلفة كجزء من اتفاقية شيكاغو وبالرغم مما تسببت فيه الشركات الحاملة للعلم من خسارة واستحواذها على مبالغ كبيرة من الميزانيات الحكومية الا ان السلطات الوطنية في الدول المختلفة كانت كثيرا ما تبقي شركات الطيران على قيد الحياة لأنها كانت تشعر أنها ساعدت أي الشركات في إضفاء الشرعية على بلدانهم في الخارج.
- وتجدر الإشارة الى انه بسبب العلاقات المتنامية بين الدول استمرت شركات الطيران الحاملة للعلم في تلقي الدعم من الحكومات حتى بعد ظهور شركات الطيران الأخرى

توزيع الشركات الوطنية الحاملة للعلم على مستوى العالم



انشاء أول مؤسسة وطنية للنقل الجوي في ليبيا



تم إنشاء أول مؤسسة وطنية للنقل الجوي في ليبيا باسم (مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية) (بموجب القانون رقم 22 لسنة 1964 م الصادر بتاريخ 1964/11/02م براس مال قدره مليونان من الجنيهات الليبية وكان تأسيس مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية انطلاقة هامة في دخول ليبيا الى عالم صناعة النقل الجوي اسوة بالدول الاخرى التي دخلت هذه الصناعة في سنوات مبكرة من القرن التاسع عشر.

اهداف واغراض المؤسسة

حدد مرسوم تأسيس المؤسسة اهدافها واغراضها في المادة الثالثة بالاتي :-

- 1- القيام بعمليات النقل الجوي داخل المملكة وخارجها بما في ذلك نقل الركاب والبضائع والبريد .
- 2- تأجير واستئجار الطائرات التجارية وامتلاكها .
- 3- انشاء ورش الصيانة وادارتها.
- 4- القيام بأعمال الوكالات لشركات الطيران المختلفة.
- 5- تدريب المواطنين على جميع الاعمال الفنية المتعلقة بالطيران التجاري.

المقر الرئيسي لمؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية

تركت المادة الرابعة من قانون انشاء مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية امر تحديد المقر الرئيسي للمؤسسة لوزير المواصلات الذي اصدر القرار رقم (1) لسنة 1965 الصادر بتاريخ 25 ابريل 1965 بشأن تحديد مدينة بنغازي كمقر رئيسي للمؤسسة في ذلك الوقت .

تشكيل اول مجلس إدارة للمؤسسة

تشكل اول مجلس ادارة لمؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية من كل من:

(1) المرحوم السيد هاشم العبار رئيس مجلس الإدارة

(2) السيد ابوبكر الكاجيجي نائب الرئيس

(3) السيد الشريف الهوني عضوا

(4) السيد عجاج تامر عضوا

(5) السيد عبد السلام الشرتاع عضوا

وقد حل السيد محمد التركي محل السيد عبد السلام الشرتاع عندما انتخب السيد الشرتاع كعضو في مجلس النواب

تشكيل اول مجلس إدارة للمؤسسة



السيد/ هاشم العبار

المرحوم هاشم العبار من مواليد منطقة بوفافرة وهو من أبرز رجال المال والاقتصاد في ليبيا ذاع صيته في وزارة المالية لحكومة ولاية برقة فترة الخمسينيات مما استدعى تعيينه لكفاءته المتميزة في ذلك الوقت في منصب رئيس المجلس التنفيذي في ولاية برقة وفي عام 1964 تم تكليفه بتأسيس مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية.

الاستعانة بالخبرات الأجنبية في صناعة النقل الجوي

اراد الاقتصادي الفذ المرحوم هاشم العبار ومجلس الادارة الذي كان يرأسه ان تكون بداية مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية بداية دولية على النحو الذي يضمن حسن الاداء وجودة الخدمات وذلك عن طريق الاستعانة بالخبرة الدولية وتحديدًا الخبرة الاوربية في هذا القطاع حيث تم توقيع ثلاثة عقود :

1 - عقد مع الشركة الفرنسية (الايير فرانس) تتولى الشركة بموجبه ادارة قطاع العمليات الجوية وصيانة الطائرات .

الاستعانة بالخبرات الأجنبية في صناعة النقل الجوي

2 - عقد مع الشركة الهولندية (كي ال ام) تتولى بموجبه إدارة قطاعي الاتصالات والشؤون المالية.

3 - عقد مع الشركة الإنجليزية (بي او ا سي) تتولى بموجبه إدارة الشؤون التجارية والمبيعات.

وبهذه النظرة الثاقبة من قبل مسؤولي المؤسسة في الاستعانة بالخبرات الدولية تعلم الليبيون كيف يديرون مؤسسة نقل جوي وفق المتطلبات الدولية بما استفادوه من الشركات الاوربية الثلاث وبما جعل من مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية مؤسسة دولية منذ بداية التشغيل.

بداية التشغيل الفعلي

بدأ التشغيل المنتظم في بداية شهر أكتوبر من العام 1965 - اعتمادا على طائرتي كارافيل على النحو الآتي :

- رحلة واحدة اسبوعيا على القطاع طرابلس - جنيف - لندن والعودة
- رحلة يوميا الى روما
- رحلتان اسبوعيا الى باريس عن طريق روما
- عدد 16 رحلة في الأسبوع على القطاع بنغازي طرابلس بنغازي.



الخطوط الجوية
للمملكة الليبية

KINGDOM OF LIBYA
AIRLINES

جدول المواعيد
الرحلات
الداخلية

إصدار رقم ٤
اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٦٨
إلى ٣١ مارس ١٩٦٩

خاصة لتوضيح جدول رحلات المطار

أهمية النقل الداخلي في ليبيا

تنطلق أهمية النقل الجوي الداخلي من خلال ما يمثله من أهمية اجتماعية واقتصادية فهذا النمط من النقل يعد من الأهمية بمكان لأغراض التنمية والتطوير الاقتصادي والاجتماعي للدولة الليبية ولقد بدأ الاهتمام بالنقل الجوي الداخلي منذ أواخر العام 1965م حيث قامت الشركة الوطنية للنقل الجوي (مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية) في ذلك الوقت بإجراء تقييم لتكاليف تشغيل الخطوط الداخلية المزمع تسييرها في ذلك الوقت واتضح لها من خلال التقييم عدم وجود أي احتمالات لتحقيق أرباح من نشاط النقل الجوي الداخلي بل كانت النتائج المتوقعة تنبئ بتحقيق خسائر جسيمة نتيجة لمحدودية الطلب على النقل الجوي الداخلي في ذلك الوقت الأمر الذي لم تكن فيه الشركة قادرة على تحمل مثل هذه الخسائر

أهمية النقل الداخلي في ليبيا

وعليه تحملت الإدارة التنفيذية(الحكومة) في ذلك الوقت تغطية جميع الخسائر الناجمة عن التشغيل الداخلي وذلك على اعتبار أن النقل الجوي الداخلي هو خدمة ضرورية لأفراد المجتمع الليبي لتحقيق التطور الاجتماعي والاقتصادي المنشود وهذا ما شجع الشركة الوطنية للدخول في تعاقد مباشر مع شركة ا.ت.ي (AERO TRANSPORTI ITALIANI A.T.I)الإيطالية في عام 1966م لتشغيل الخطوط الجوية الداخلية بساعات طيران شهرية تزيد عن 300ساعة واستمر التشغيل بموجب هذا العقد إلى تاريخ 20/11/1969

أهمية النقل الداخلي في ليبيا

عندما توقفت الشركة الإيطالية بشكل - مفاجئ - عن التشغيل نظرا لعدم تقاضيتها مستحقاتها في الوقت المحدد حسب العقد وهذا ما دفع الشركة الوطنية إلى الاتفاق مع شركة (لنير LIN AIR) وهي شركة مساهمة ليبية لاعادة تشغيل الخطوط الداخلية واستمر هذا الاتفاق إلى أن تولت مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية الاضطلاع بمسؤولية التشغيل الداخلي بين طرابلس وبنغازي وسبها وعدد من المطارات الداخلية الأخرى في غات، غدامس، الكفرة، هون، مصراته، طبرق، مرسى الريقة، ولبرق إلى العام 2001 عندما ظهرت إلى الوجود شركات نقل جوي خاصة (شركة تيبستي ليبيا للطيران وشركة البراق للطيران تولت تشغيل بعض القطاعات الداخلية منذ ذلك التاريخ.



اسطول مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية

- أول طائرة دخلت الخدمة في مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية كانت من نوع كارافيل فرنسية الصنع (CARAVELLE). الطائرة صنعت في العام 1963 بالرقم المسلسل (158) قامت باول طيران لها بتاريخ 1963/27/9
- تم تصنيع الطائرة في الأصل لصالح شركة طيران برازيلية ولكن لم يتم استلامها وتمت اعادتها الى المصنع بتاريخ 1965/24/7 حيث قامت الخطوط الجوية للمملكة الليبية بشرائها في نفس التاريخ 1965/24/7 وسجلت في سجل الطيران المدني بحروف التسجيل (5A-DAA)

اسطول مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية



تعديل القانون رقم 22 لسنة 1964م

صدر القانون قانون رقم 98 لسنة 1970 بتاريخ 16 / 9 / 1970

بشأن تعديل القانون رقم 22 لسنة 1964م بشأن إنشاء مؤسسة الخطوط الجوية للمملكة الليبية: حيث نصت مادته الأولى على تعديل المادة (8) و (9) و (18) بحيث أصبحت كالآتي :

المادة (8) يكون للمؤسسة مجلس إدارة يشكل على النحو التالي :

- 1 - رئيس مجلس الإدارة رئيساً.
- 2 - مدير عام المؤسسة.
- 3 - ثلاثة أعضاء لا تقل درجتهم عن الأولى يمثلون وزارات المواصلات والخزانة والاقتصاد.

تعديل القانون رقم 22 لسنة 1964م

4 - عضوان من ذوي الخبرة والكفاءة في الأعمال التي تدخل في أغراض المؤسسة يختارهما وزير المواصلات ويحل مدير عام المؤسسة محل رئيس مجلس الإدارة عند غيابه. ويصدر بتعيين الأعضاء بما فيهم الرئيس والمدير العام قرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير المواصلات .

مدة المجلس ثلاث سنوات ويجوز إعادة تعيينهم، كما يجوز إعفاؤهم قبل نهاية المدة المذكورة.

تعديل القانون رقم 22 لسنة 1964م

المادة (9) أصبحت " يشترط فيمن يعين عضوا بمجلس الإدارة.

(1) أن يكون ليبيا كامل الأهلية متمتعا بحقوقه المدنية والسياسية

(2) أن لا يكون من ذوي المصالح التي تتعارض ومصلحة المؤسسة.

المادة (18) أصبحت "على المدير العام أن يقدم إلى المجلس كل شهر التقارير وكشوف الحساب والمقترحات اللازمة لتمكين المجلس من أداء عمله والقيام بمسئوليياته على أكمل وجه وجه.

تغيير اسم المؤسسة وتكليف موظفين بمهام رئيس مجلس الإدارة في فترات مختلفة

- بعد شهر سبتمبر من العام 1969 تم تغيير اسم المؤسسة الى مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية.
- تم اسناد مهام رئيس مجلس الإدارة الى السيد مصطفى بادي بموجب قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ 3 نوفمبر 1969.
- نقل مقرها الرئيسي الى مدينة طرابلس بموجب قرار وزير المواصلات الصادر بتاريخ 13 مارس 1971.
- وافق مجلس الوزراء على قبول طلب السيد مصطفى بادي بشأن اعفائه من مهام رئيس مجلس الإدارة بتاريخ 5 فبراير 1970.

تغيير اسم المؤسسة وتكليف موظفين بمهام رئيس مجلس الإدارة

- بتاريخ 14 فبراير 1970 صدر قرار مجلس الوزراء قرر بتكليف المهندس محمد احمد المنقوش بالقيام بأعمال رئيس مجلس إدارة مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية .
- بتاريخ 17 سبتمبر 1970 صدر قرار مجلس الوزراء بتعيين رئيس وأعضاء مجلس إدارة لمؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية برئاسة الأستاذ عبد الكريم فتح الله بالو الذي تم تعيينه فيما بعد وزيرا للتخطيط وتولى عبد القادر سليم الجيباني منصب المدير العام ثم صدر قرار من مجلس الوزراء بتاريخ 11 مارس 1971 بندب عبد القادر سليم الجيباني رئيسا لمجلس الإدارة وتعيين حسن محمد الكنيالي مديرا عاما للمؤسسة .

تطوير مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية

- بدأ الاهتمام بتطوير مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية عن طريق تزويدها بطائرات حديثة من طراز البوينج B727-200 امريكية الصنع حيث تم توقيع عقد شراء اول طائرتين للمؤسسة في العام 1971 تم استلامهما في نفس السنة وسجلتا في سجل الطيران المدني الليبي بحروف التسجيل (5A-DAI, 5A-DAH) دخلت هاتان الطائرتان في خدمات النقل الجوي الى جانب ثلاثة اخرى من نوع الكارافيل .

تطوير مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية



تطوير مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية

- أول طائرة استلمها مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية كانت بتاريخ 28 ديسمبر 1970 وتم نقلها مباشرة الى فرنسا لأجراء بعض التعديلات في المطبخ الذي كان معدا لاستعمال الوجبات الباردة فقط
- الشركة بناءا على طلب شركة (CONTINENTAL AIRLINES) كانت قد حجزت هذه الطائرة مع طائرة اخري من نفس الطراز ولكن لم يتم استلامها من الشركة المذكورة وقد قامت الطائرة (5A-DAH) بأول طيران لها في 16 اكتوبر 1968 واستلمتها المؤسسة في العام 1971 بعد اتمام التعديلات عليها في فرنسا.

تطوير مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية



الخطوط الجوية للمملكة الليبية



الخطوط الجوية
للمملكة الليبية

عند انشاء الخطوط الجوية للمملكة الليبية في العام 1964 وباستلام اول طائرة من نوع الكارافيل في العام 1965 تم اعتماد شعار للمؤسسة هو عبارة عن تاج المملكة) شعار الدولة (يحملة جناحان ذهبيان مع اظهار اسم الخطوط الجوية للمملكة الليبية اسفله مكتوبا بخط نسخ نص وقد استمرت طائرات المؤسسة تحمل هذا الشعار حتى شهر سبتمبر من العام 1969

شعار مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية



بعد تغيير الاسم الشركة الى مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية واعتمدت شعارا اخر مؤقت في ذلك الوقت هو عبارة عن علم اتحاد الجمهوريات العربية في شكل ترس بين جناحين ذهبيين مكتوبا اسفله الخطوط الجوية العربية الليبية بالخط الفارسي.

في العام 1971، وعند قيام المؤسسة بشراء اول طائرة من نوع البوينج 727 أعد السيد امين بشير المرغني (اطال الله في عمره) والذي كان يشغل في ذلك الوقت وظيفة مدير المبيعات

اعداد: محمد محمد عيسى

45

مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية



24/06/2024

المنتدب بالمؤسسة الى جانب انه فنان تشكيلي معروف من رواد الفن التشكيلي في ليبيا اقام عددا من المعارض للوحاته في العام 1960 والعام 1958 شعارا جديدا للمؤسسة هو عبارة عن شكل يمثل حيوان الودان في حالة قفز ويعيش الودان في نواحي جبال نفوسة - بيئته الطبيعية - وهو يتخطى عائق (السهم الاوسط يمثل خط الافق) في تسابق مع الزمن الذي يمثله السهم السفلي والشكل في مجمله يمثل حالة حركة ديناميكية عالية.

اعداد: محمد محمد عيسى

46

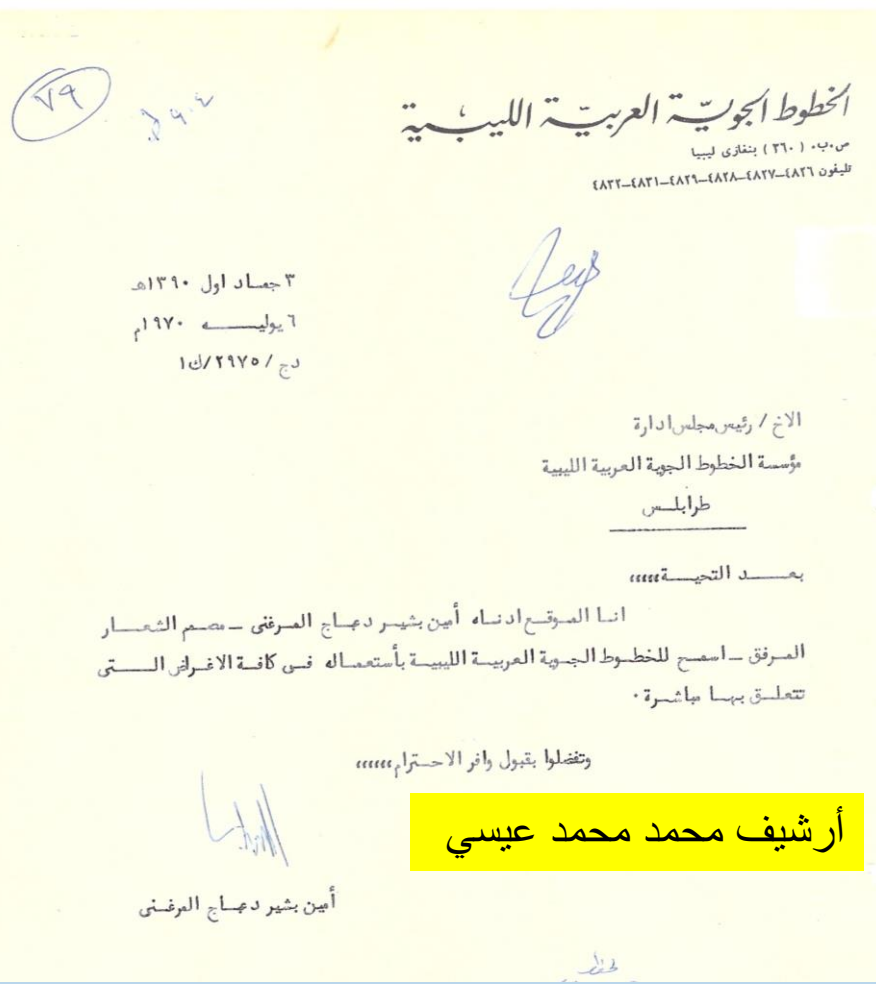
مؤسست الخطوط الجوية العربية الليبية

اللون البني للشعار يمثل اخصب تربة زراعية في ليبيا) تربة المرج (الشكل وضع في دائرة يحيط بها مساحات باللون الذهبي يمثل صحراء ليبيا ويمثل الشعار بشكل عام الجودة والثروة وفي المجمل فان هذا الشعار يمثل خريطة رمزية لليبيا وتم اعتماد هذا الشعار من مجلس ادارة المؤسسة برئاسة المرحوم عبد الكريم بالو ووزير المواصلات الدكتور عمر مصطفى رمضان وقد اشرف السيد امين المرغني بنفسه على جميع العمليات المتعلقة بطلاء الطائرتين بالشعار الجديد والتصميم الداخلي والخارجي بألوانه المعتمدة في مصانع الشركة بمدينة سياتل الامريكية

مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية

ولم يتقاضى السيد الدكتور أمين المرغني أي مقابل مالي أو مكافأة من المؤسسة ولا الشركات التي تلتها في استخدام هذا الشعار ويتم الاستخدام حتى الآن بموجب إذن كتابي من مصمم الشعار وقد أجرت الخطوط الجوية الليبية التي انشئت في العام 2006 ببعض التعديلات البسيطة على الشعار تمثلت في حذف كلمة العربية من الاسم الذي أصبح الخطوط الجوية الليبية.

مصممشعار الخطوط الجوية العربية الليبية



جريمة اسقاط طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية فوق جزيرة سيناء

- بتاريخ 21 فبراير 1973 وعلى تمام الساعة العاشرة والنصف صباحا أُلْقِيَتْ طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية في رحلة جوية منتظمة على القطاع طرابلس بنغازي القاهرة.
- كان على متن الطائرة 113 راكب و 9 من أعضاء الطاقم الجوي الذي كان أغلبه من الجنسية الفرنسية ويتبعون شركة الأير فرانس التي كانت تتولى قطاع العمليات والصيانة وفق العقد الموقع مع الخطوط الجوية العربية الليبية.

جريمة اسقاط طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية فوق جزيرة سيناء

- عند دخول الطائرة للمجال الجوي المصري تعرضت لعاصفة رملية اضطرت الطاقم الجوي للاعتماد على جهاز الطيران الآلي بشكل كامل الامر الذي أدى الى دخول الطائرة - عن طريق الخطاء - للمجال الجوي لشبه جزيرة سيناء التي كانت تحت سيطرة قوات الاحتلال الإسرائيلية بعد نكسة 5 يونيو.
- تم اعتراض الطائرة المدنية عن طريق طائرتين عسكريتين من طراز فانتوم على تمام الساعة 13:59 وأطلقت احدي الطائرتين صاروخا أدى الى سقوط الطائرة ومقتل عدد 113 راكبا ونجاة 5 ركاب منهم مساعد الطيار السيد مهدي يونس عياد والسيد فتحي الكوم من سكان مدينة بنغازي.

جريمة اسقاط طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية فوق جزيرة سيناء



جريمة اسقاط طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية فوق جزيرة سيناء



جريمة اسقاط طائرة الخطوط الجوية العربية الليبية فوق جزيرة سيناء

- كان من ابرز ضحايا الطائرة المناضل الوطني المرحوم صالح مسعود بويصير والصحفي المخضرم المرحوم عبد القادر طه الطويل والمذيعه المصرية المشهورة في ذلك الوقت سلوى حجازي والكشفي المخضرم رجب عكاشة.
- لم تقم منظمة الامم المتحدة (التي تهتم اليوم بحقوق المدنيين ؟؟) باتخاذ اي اجراء ضد اسرائيل فيما اکتفت الولايات المتحدة الامريكية بالتنديد بالحادث فقط وأدانت منظمة الطيران المدني الدولي حادث الإسقاط ولامت اسرائيل - مجرد لوم - على إسقاط طائرة مدنية تحمل ركاب مدنيين.

الإدارة الشعبية

في شهر ابريل من العام 1973 شهدت الادارة في مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية وغيرها من المؤسسات الحكومية تطورات دراماتيكية نتيجة للإجراءات المتعلقة بإدخال ما سمي في ذلك الوقت بالإدارة الشعبية حيث توالى على ادارة الشركة عدد من اللجان الشعبية في فترات وجيزة لم يتجاوز البعض منها اثنان وسبعين ساعة وكانت هذه النقلة ضربة قاسمة للمؤسسة في ذلك الوقت بالنظر الى طبيعة اعمال الشركة وخضوعها لمعايير وأنظمة وقواعد دولية ومحلية تتعلق بتنظيم النقل الجوي.

حل مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية

في العام 1975 وتحديدًا بتاريخ 2/1/1975 صدر القانون رقم (4) لسنة 1975
بحل مؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية وتشكيل لجنة لتصفيتها براسة المغفور له
مسعود سعيد ابو عامر.



انشاء شركة الخطوط الجوية العربية الليبية

صدر في نفس التاريخ القانون رقم (5) لسنة 1975 بتأسيس شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وقد نص القانون المشار اليه في مادته الاولى على الاتي:-

■ تنشأ وفقاً لأحكام هذا القانون شركة مساهمة متمتعة بالجنسية الليبية تسمى شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وتكون تابعة لوزارة المواصلات وتمارس الشركة أعمالها وفقاً للقواعد المعمول بها في الشركات التجارية.

■ حددت المادة الثانية غرض الشركة في القيام بعمليات النقل الجوي داخل ليبيا وخارجها بما في ذلك نقل الركاب والبريد والبضائع وذلك بالطرق التجارية التي تطبقها شركات الطيران العالمية.

انشاء شركة الخطوط الجوية العربية الليبية

- نص القانون أيضاً في المادة الرابعة على ان تقصر عمليات النقل الجوي للركاب والبضائع والبريد بين مكانين داخل ليبيا (النقل الداخلي) على شركة الخطوط الجوية العربية الليبية سواء كان ذلك بمقابل او بدون مقابل على انه يجوز لوزير المواصلات لأسباب قهرية ان يأذن لأي شركة أو مؤسسة طيران للقيام بالعمليات المذكورة ويجب الغاء الاذن عند زوال سببه.
- كما انه لا يجوز لخطوط الطيران غير التابعة للشركة ان تقوم بعمليات النقل الجوي للركاب او البضائع او البريد بمقابل او بدون مقابل بين مكانين احدهما في ليبيا الا بمقتضى اتفاق بين ليبيا والدولة التابع لها المكان الاخر وعلى اساس المعاملة بالمثل .

انشاء شركة الخطوط الجوية العربية الليبية

- جعلت المادة الرابعة المشار اليها من الخطوط الجوية العربية الليبية المحتكر الوحيد لعمليات النقل الجوي الداخلي بين المطارات في المدن الليبية المختلفة بما في ذلك الرحلات الجوية للموانئ النفطية .
- تم انشاء مشروع سمي بمشروع النقل الداخلي وتم تزويد الشركة بعدد خمس طائرات فوكر 27 لمقابلة التوسع في الرحلات الداخلية بين المدن الليبية والقيام بتشغيل الرحلات اللازمة للشركات النفطية الى الحقول النفطية المختلفة وقد استلمت الطائرات المذكورة خلال فترة وجيزة اعتبارا من 1975/06/30 حتى 1975/12/12 .
- حددت المادة الخامسة من القانون المشار اليه مركز الشركة ومحلها القانوني في مدينة طرابلس واجازت لمجلس الادارة ان ينشئ لها فروعا او مكاتب داخل ليبيا وخارجها.

تشكيل اول مجلس إدارة لشركة الخطوط الجوية العربية الليبية

كلف الاستاذ احمد العربي عبد الحفيظ (الزاوي) بإتمام إجراءات التأسيس وشكل اول مجلس ادارة لشركة الخطوط الجوية العربية الليبية من السادة الافاضل الاتية أسمائهم:

رئيس مجلس الادارة

(1) الاستاذ/ احمد العربي الزاوي

عضو مجلس الادارة ومدير الادارة التجارية.

(2) الأستاذ/ احمد محمد عبد اللطيف

عضو مجلس الادارة ومدير الادارة الفنية.

(3) المهندس/ مسعود سعيد المشائخ

عضو مجلس الإدارة ومدير مشروع النقل الداخلي.

(4) المهندس/ فتحي عبد الله بن طاهر

عضو مجلس الادارة ومدير ادارة العمليات الجوية

(5) الطيار/ محمد محمود كريمة

عضو مجلس الإدارة ومدير منطقة بنغازي.

(6) الأستاذ/ علي فرج قرقوم

عضو مجلس الادارة الى جانب رأسته للجنة

(7) الأستاذ/ مسعود عياد ابو عامر

التصفية لمؤسسة الخطوط الجوية العربية الليبية الملغاة.

تشكيل اول مجلس إدارة لشركة الخطوط الجوية العربية الليبية



شراء المزيد من الطائرات عام 1975م

من ابرز الانجازات التي تمت في عهد هذا المجلس شراء عدد ثلاث

طائرات اخريات من طراز البوينج 727-200 تم استلامهن على التوالي

في 26 فبراير 1975م ، 6 مارس 1975 ، 15 يوليو 1975

الطائرة	تاريخ الاستلام
5A-DIB	1975/02/26
5A-DIC	1975/03/06
5A-DID	1975/07/15

شراء المزيد من الطائرات عام 1975م

كما تم شراء عدد خمس طائرات من نوع الفوكر 27 الهولندية الصنع استلمت جميعها خلال الفترة من 30 يونيو 1975 وحتى 12 ديسمبر 1975

الطائرة	تاريخ الاستلام
5A-DBO	1975/06/30
5A-DBP	1975/07/29
5A-DBQ	1975/08/27
5A-DBS	1975/12/04
5A-DBT	1975/12/12

يوم 13 مارس 1975 يوم استرداد الكرامة

هذا اليوم كان يوماً عظيماً في تاريخ الطيران المدني في ليبيا يجب ان تتناقله الأجيال وان يبقى دائماً ناقوس يدق في عالم النسيان لقد سجل الطيارون الليبيون الرواد ومسؤولي الطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العربية الليبية في هذا اليوم الخالد ان سيادة الوطن وكرامته فوق كل اعتبار وان الليبيين قادرون على إدارة أنفسهم بأنفسهم دون الاعتماد على الأجنبي الذي عمل كل ما في وسعه من اجل عدم اعتماد الشركة على كوادرها الليبية من طيارين ومهندسين وأطقم ضيافة جوية.

يوم 13 مارس 1975 يوم استرداد الكرامة

حيث تم في هذا اليوم التاريخي الخالد تشغيل اول رحلة جوية بطائرة البوينج 727-200 بطاقم جوي ليبي بالكامل بعد ان اتخذ القرار الحاسم باستلام زمام الأمور عنوة في إدارة العمليات الجوية التي كانت تخضع لإدارة الخطوط الجوية الفرنسية AIR FRANCE بموجب اتفاقية موقعة بين الخطوط الجوية العربية الليبية والخطوط الجوية الفرنسية تتولى بموجبها شركة الخطوط الفرنسية إدارة قطاع العمليات الجوية والقطاع الفني

يوم 13 مارس 1975 يوم استرداد الكرامة

استمرت الشركة في إدارة القطاعين بدا من العام 1965 حتي تاريخ 13 مارس 1975 اي لمدة عشرة سنوات تقريبا دون ان يتم اعتماد اي أطقم ليبية لقيادة الطائرات بشكل كامل بالرغم من إتمام تأهلهم وقدرتهم على قيادة الطائرات وذلك قصد كسب مزيد من الوقت من قبل الشركة الفرنسية لتحقيق اكبر مكاسب مالية عن طريق استمرار أطقمها الجوية في تشغيل وصيانة الطائرات الليبية وبالتالي زيادة استمرار السيطرة الفرنسية على القطاعين الهامين في الشركة الليبية العمليات والصيانة.



الدكتور
مرعي ابو زعكوك



المهندس الجوي
يوسف الحداد



المهندس الجوي
خليفة عبيده



الطيار
علي الحنوشي



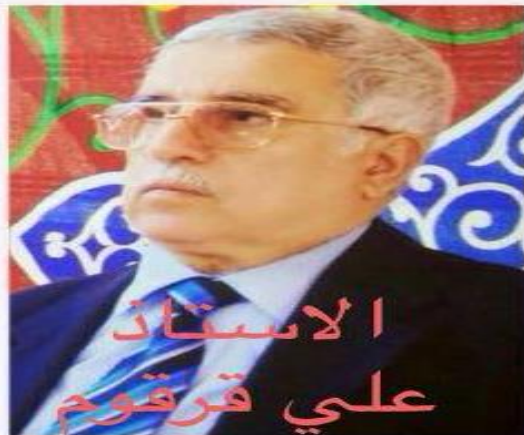
الطيار
فتحي القديري



الطيار
محمد كريمه



الاستاذ
مفتاح الحنوري



الاستاذ
علي قرقوم



الاستاذ
محمّد الشخّير



المهندس الجوي
علي موسى

إعادة تشكيل مجلس الإدارة

بتاريخ 2 فبراير عام 1976 صدر قرار بإعادة تشكيل مجلس ادارة الشركة على النحو التالي:

- | | | |
|---|-------------------|---|
| 1 | امين بشير المرغني | رئيس مجلس الإدارة. |
| 2 | حسن محمد الكنيالي | عضو مجلس الادارة ومدير عام الشؤون التجارية والفنية |
| 3 | مسعود ابو عامر | عضو مجلس الادارة ومدير عام الشؤون المالية |
| 4 | عبد القادر الثلثي | عضو مجلس الادارة ومدير عام الشؤون الإدارية والخدمات |
| 5 | فتحي فتيته | عضوا (مدير عام الجوازات) |
| 6 | فخري العنيزي | عضوا (رئيس شركة ليبيا للتأمين) |
| 7 | مرعي ابو زعكوك | عضوا (مدير عام الطيران المدني) |



توالى تطوير اسطول الشركة

في شهر فبراير عام 1976 ثم توالى تطوير اسطول الشركة بشراء المزيد من الطائرات ذات المديات المتوسطة والقصيرة حتى بلغ عددها الاجمالي في نهاية العام 1979 خمسة عشر طائرة منها عشر طائرات بوينج 727-200 المتوسطة المدى وخمس طائرات من نوع الفوكر 27 القصيرة المدى وكانت تلك الطائرات هي الامثل لمواجهة الطلب على النقل الجوي الداخلي والدولي في ذلك الوقت وبنهاية العام 1984 كان اسطول الخطوط الجوية العربية الليبية يتكون من الاتي:

✈ (10) طائرات من نوع البوينج 727-200

✈ (15) طائرة من نوع الفوكر 27

✈ (3) طائرات من نوع الفوكر 28

✈ (3) طائرات من نوع البوينج 707

شكراً لكم حُسن إصغائكم
والسّلام عليكم ورحمة الله وبركاته