

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السيد / رئيس هيئة الرقابة الإدارية

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الموضوع: طلب فتح تحقيق عاجل بشأن مخالفات مالية وإدارية جسيمة بشركة الخطوط الجوية الإفريقية
تحية طيبة، وبعد...

نتقدم إلى سيادتكم نحن موظفي وممثلي نقابات شركة الخطوط الجوية الإفريقية، بهذه المذكرة الرسمية، انطلاقاً من مسؤوليتنا المهنية والوطنية، وحرصاً على حماية المال العام، والحفاظ على استمرارية وديمومة شركة وطنية سيادية ترفع العلم الليبي وتمثل الدولة الليبية في المحافل الدولية،

نلتمس من سيادتكم التكرم باتخاذ ما يلزم من إجراءات عاجلة بشأن فتح تحقيق شامل في المخالفات والتجاوزات الخطيرة التي تشهدها شركة الخطوط الجوية الإفريقية، والتي نوردها على النحو الآتي:

1. عدم استغلال المباني المملوكة للشركة في مدينة طرابلس ووجود مساعي من مجلس الإدارة لبيع كل مباني الشركة "حسب إفادة رئيس مجلس الإدارة" (وهي عبارة عن عمارتين بطريق المطار، ومبنى حي دمشق الجاهز منذ فترة، ومبنى في بنغازي) رغم قدرة الشركة على استخدامهما وتوفير نفقات الإيجار الكبيرة، الأمر الذي يثير الشبهات ويستدعي إيقاف هذه المساعي فوراً، حيث أن المنطق يفرض عدم التفريط في هذه الأصول، والانتقال إليها لتوفير أكثر من 400 ألف د.ل يتم دفعها شهرياً كإيجار لما يقارب من 5 مباني لعدة سنوات.

2. آخر عقد من هذه الإيجارات كان (يحمل توقيع رئيس مجلس الإدارة) لمبنى في شارع عمر المختار الذي يستنزف وحده مبلغ 210 ألف د.ل شهرياً، تم دفعها على مدار أكثر من سنتين، ناهيك عن الفواتير المشبوهة والتي تجاوزت تقريباً 15 مليون د.ل لتجهيز هذا المبنى (المؤجر) بين تفصيل داخلي وديكورات وتكييف مركزي واثاث... الخ، وذلك دون أن تستفيد منه الشركة حتى هذه اللحظة. مع العلم بأن مدة الإيجار في العقد الرئيسي هي 3 سنوات فقط مما يعني احتمالية عدم قيام المؤجر بعدم تمديد العقد أو طلب زيادة كبيرة في سعر الإيجار وبالتالي زيادة حجم خسائر الشركة!! (مرفقات رقم 1)

3. توقف الطائرة 5A-ONR من طراز A330 عن الخدمة منذ عدة أشهر مما جعلها فريسة للصandal والتآكل والالتلاف في بعض أجزائها وذلك نتيجة لعدم توفير قطع الغيار اللازمة، رغم أن تاريخ انتهاء صلاحية تلك القطع كان معلوماً منذ استلام الطائرة في عام 2015، وقد كان بالإمكان اتخاذ الإجراءات اللازمة مسبقاً لتفادي هذا الوضع حيث أن حتى الحل الذي اتخذ حالياً بعد فوات الأوان كان متاحاً منذ سنوات، إلا أن التأخير في المعالجة أدى إلى خسائر مادية جسيمة للشركة تُقدّر بعدة ملايين نتيجة لتعطّل الطائرة، وكان آخر هذه الخسائر ما وقع بتاريخ 2025/05/24 عند تعطل طائرة الحجيج ONQ - وهي الطائرة الوحيدة من نفس الطراز العريض (A330) - في مطار الأبرق، الأمر الذي أجبر الشركة على استئجار طائرة بديلة من شركة أويا لتنفيذ عدد ثلاث رحلات حج، بتكلفة تجاوزت 2 مليون د.ل، إضافة إلى ما ترتب عن ذلك من تأخير وإرباك كبير في جدول الرحلات التشغيلية. (مرفق رقم 2)

4. توقيع عقود تأجير طائرات بالمخالفة، العقد الأول كان مع شركة الإسكندرية لطائرة بوينج 777 ودفع قيمة تقارب 1.8 مليون دولار، تبين لاحقاً وجود ملاحظات كثيرة عليها من قبل إدارة سلامة الطيران بمصلحة الطيران المدني الليبي، بالإضافة إلى العقد الأخير مع شركة أردنية لإيجار طائرة بوينج 767 بحجة الحاجة إليها لتنفيذ رحلات الحج وتبين بعد وصولها عدم قدرتها على تنفيذ هذه الرحلات بسبب مشاكل في الحمولة، وذلك بعدم إمكانية استيعابها كامل عدد الحجيج المتفق عليه للرحلة الواحدة (التفويج) مما يثير التساؤلات والشكوك حول عملية الإيجار برمتها، وأيضاً اعتمد عليها لتنفيذ العقد المبرم مع دولة النيجر لتفويج حاجاتها وبالتالي تم إلغاء العقد في وقت حرج (قبل موعد رحلة الفوج الأول بساعات) بسبب العجز على تنفيذها بالطائرة المؤجرة لنفس الأسباب المذكورة أعلاه وبالتالي لم تقم الشركة بتأكيد حجوزات مواعيد هذه الرحلات في مطار المدينة المنورة قبل الوقت المحدد قانوناً الأمر الذي تسبب في خلق أزمة مع السفير النيجري الذي اتصل بالمدير العام وهدد بتصعيد الأمر. (مرفقات رقم 3)
5. شبهات حول عقد الطائرة الأردنية، بقيمة إيجار شهرية مرتفعة ومبالغ فيها (1,625,000 مليون دولار قابلة للزيادة في حالة تجاوز ساعات التشغيل)، إضافة إلى أن الطائرة بحاجة للتزود بالوقود من المحطات الخارجية بسبب عدم قدرة الطائرة على أخذ كميات كافية من الوقود من ليبيا إلا في حالة تقليص عدد الركاب ما يعتبر خسارة أخرى للشركة، زد على ذلك وجود بند في عقد الإيجار أن أي قطاع رحلة تحت 4 ساعات يحسب 4 ساعات وكل القطاعات للخطوط الأفريقية أقل من 4 ساعات ماعدا جدة، ورحلات جدة لن يتم الاستفادة من العدد الإجمالي للمقاعد بسبب الحمولة والوقود، إضافة إلى تحميل الخطوط الأفريقية مبالغ أخرى لصالح الشركة الأردنية منها مبلغ 100 دولار كعلاوة يومية لكل فرد من الأطقم الجوية ناهيك عن تكاليف الإقامة الفندقية وتكاليف تنقلهم، بالإضافة إلى مبلغ 600 دولار عن كل رحلة كعمولات أمنية!! مما يعني أن عملية الإيجار خاسرة بكل المقاييس وليست في مصلحة الشركة، وما يضاعف من جسامه الضرر، أن الطائرة المذكورة ظلت متوقفة لعدة أيام في مطار معيتيقة دون تنفيذ أي رحلة لصالح شركة الخطوط الأفريقية، ثم غادرت إلى الأردن بتاريخ 2025/05/16، وبدأت في تنفيذ رحلات لحسابها الخاص بعيداً عن الأفريقية، مما يعني ضياع مبلغ (1,625,000 دولار أمريكي) المدفوع مقدماً، بالإضافة إلى مبلغ التأمين الذي بلغ، مع تأمين الطائرة المصرية، قرابة (500,000 دولار أمريكي)، دون أي مردود تشغيلي أو تجاري لصالح الشركة.
- ومن الجانب الإداري والمالي، كان من الأجدر توجيه هذه المبالغ الكبيرة لصيانة أسطول الطائرات المتوقفة للشركة، عوضاً عن الدخول في التزامات مالية تُثقل كاهلها وخاصة في الوضع الحالي للشركة، ما يستوجب فتح تحقيق عاجل حول تفاصيل هذا العقد، وتحديد المسؤوليات الناجمة عنه. (مرفق رقم 4)
6. توقف عدد 5 طائرات تابعة للشركة من نوع إيرباص A320، الأمر الذي ترتبت عليه تبعات مالية جسيمة وخسائر تشغيلية كبيرة، حيث توقفت الطائرتين (5A-OND & 5A-ONO) بمطار معيتيقة منذ فترة تجاوزت السنة تقريباً وحتى تاريخه، في حين توقفت الطائرتين (5A-ONL) و (5A-ONB) بدولة تونس، الأولى منذ نحو عامين، والثانية منذ عدة أسابيع، وحتى تاريخه وما ترتب عليهما من تحميل الشركة لمصاريف كبيرة للتخزين ورسوم الأرضية، فضلاً عن توقف الطائرة (5A-ONJ) لعدة أشهر بسبب عدم توفير بعض قطع الغيار اللازمة، وقد نتج عن هذا التوقف المطول تحمّل الشركة لمصاريف باهظة، فبالإضافة إلى تكاليف التخزين ورسوم الأرضية المشار إليها أعلاه، فقد تسبب في خسائر مباشرة نتيجة عدم الاستفادة منها في العمليات التشغيلية، الأمر الذي يتطلب فتح تحقيق لتحديد أسباب هذا التوقف الطويل، والمسؤوليات القانونية المترتبة عليه، ومدى وجود تقصير أو سوء إدارة ومتابعة.

7. توقف طائرة الشحن نوع A300 (5A-ONS)، في دولة تركيا منذ ما يقارب خمس سنوات، على الرغم من سداد مبالغ مالية كبيرة مقابل أعمال الصيانة وشراء قطع الغيار، بالإضافة إلى ما تكبدته الشركة من رسوم توقف (أرضية) وتكاليف تخزين طيلة هذه المدة، دون أن تعود الطائرة إلى الخدمة حتى تاريخه. الأمر الذي يثير تساؤلات جدية حول مدى سلامة الإجراءات المتبعة في إدارة ملف هذه الطائرة، وما إذا كانت هناك نية للتفريط فيها لاحقًا بقيمة متدنية لا تتناسب مع ما تم إنفاقه، بما قد يشكل هدرًا للمال العام يستوجب التحقيق فيه، وتحديد المسؤوليات القانونية المترتبة عن هذا الإخفاق المحتمل في إدارة أصول الشركة.
8. التحقيق في مدى صحة التفريط في طائرة الشركة نوع A330 (5A-ONP) والمتوقفة في ألمانيا منذ ما يقارب 10 سنوات، لصالح شركة منافسة وذلك بالنظر إلى القيمة العالية للطائرة وقت شرائها والتي بلغت قرابة 130 مليون دولار، كما يتعين تحديد مدى استفادة الشركة من هذا الإجراء (إن وجد) ومدى الالتزام بالقواعد القانونية والإجراءات الإدارية ذات العلاقة، مع تحديد المسؤوليات في حال ثبوت وجود أي إهمال أو مخالفة ترتبت عليها أضرار مادية جسيمة بمصالح الشركة.
9. العمل على حصر شامل للإيرادات الكلية للشركة من التشغيل المجدول ورحلات الحج والعمرة للسنوات 2022 – 2023 – 2024، والربع الأول لعام 2025، والتحقيق في أوجه صرف هذه الأموال.
10. التحقيق في أوجه صرف مبلغ احتياطي الصيانة المتحصل عليه من الخطوط التركية والمقدر بحوالي 21,300,000 مليون دولار وأسباب عدم تخصيصهم لصيانة أسطول طائرات الشركة المتوقفة، رغم أن ذلك يُعد من الأولويات الملحة لضمان استعادة القدرة التشغيلية وتحسين العائدات المالية للشركة، مما يدل على غياب التخطيط الاستراتيجي للإدارة والفشل في تحديد الأولويات.
11. غياب التحقيقات الداخلية في أكبر عملية سرقة لقطع غيار من طائرات الشركة الرابضة بمطار طرابلس الدولي، رغم تقدير القيمة السوقية لهذه القطع بالملايين، ورغم مرور فترة طويلة على الواقعة لم يسجل حتى تاريخه قيام الجهات المختصة بالشركة بفتح تحقيق داخلي عبر الإدارة القانونية، كما لوحظ الاكتفاء بفتح محضر لدى مركز شرطة قصر بن غشير دون استكمال الإجراءات اللازمة، كالتعميم على المنافذ البرية والبحرية والجوية بالأرقام التسلسلية للقطع لمنع تهريبها أو إعادة استخدامها محليًا. كل هذا الأمر يقتضي فتح تحقيق عاجل في هذه الواقعة لكشف الملابسات وتحديد المسؤوليات وفقًا لما تقتضيه أحكام القانون.
12. العمل على فتح تحقيق في أسباب تأجير الطائرة (A319: 5A-ONI) رغم مديونية الجهة المؤجرة للأفريقية، وأيضًا مساعي البعض لتأجير طائرات أخرى لشركات منافسة في السوق المحلي، رغم حاجة شركة الخطوط الأفريقية الماسة لكل هذه الطائرات لتسيير رحلاتها، حيث أنه في خلال الأشهر القليلة القادمة سوف تخرج 3 طائرات (A320: 5A-ONA , A320: 5A-ONB & A330: 5A-ONQ) عن الخدمة وذلك لتنفيذ فحوصات ثقيلة قد تستغرق وقت طويل وقيم مالية كبيرة.
13. إفاد عدد من الموظفين إلى محطات خارجية دون الالتزام باللوائح الداخلية المنظمة لعمليات الإفاد، وتجاهل نتائج لجان التقييم، مع ملاحظة أن الأسماء المختارة للإفاد تضم موظفين جدد تم تعيينهم حديثًا، ويُرجح أن التعيين قد تم خصيصًا لغرض الإفاد، رغم عدم استيفائهم للشروط والمؤهلات المطلوبة، ليتقاضوا مرتبات تقارب 10 آلاف دولار لكل شخص، مما جعل عملية الإفاد تشوبها الشبهات بعيدًا عن معايير الكفاءة والتقييم، الأمر الذي ينعكس سلبيًا على موارد الشركة وسمعتها، ويستوجب التحقق والمساءلة وفقًا لما تقتضيه النظم والقوانين المعمول بها.

14. تعيينات عشوائية ومخالفة للتعليمات رغم صدور تعليمات من الشركة القابضة بعدم إجراء أي تعيينات جديدة، قامت الإدارة بإجراء المئات من التعيينات دون ضوابط أو حاجة تشغيلية فعلية، شملت أقارب لمسؤولين (منهم أبناء وصهر رئيس مجلس الإدارة وبعض أقاربه) وأشخاص دون سن العمل أو مؤهلات مكتملة وهو ما يُعد مخالفة جسيمة للوائح التوظيف المعمول بها، ويفتح الباب أمام شبهة المحسوبية وسوء استخدام السلطة، وعلى الرغم أيضا من عدم الحاجة لأغلبهم خاصة وأن معظم طائرات الشركة متوقفة وخارج الخدمة ما يستدعي الحد الأدنى من الموظفين لا زيادة عددهم، الأمر الذي أثقل كاهل الشركة وزاد من الأعباء المالية عليها في وقت تواجه فيه ظروفًا تشغيلية حرجية، مما يستدعي فتح تحقيق إداري ومالي شامل في هذه التعاقدات وتحديد المسؤوليات المترتبة عليها.

15. العمل على فتح تحقيق في عمليات التعاقد مع شركة خدمات سياحية (أجواء الترحال) وأخرى لنقل الأطقم بتكاليف مبالغ فيها، سواء فيما يتعلق بحجوزات الفنادق والتذاكر للموفدين التي وصلت نسبة الزيادة فيها في بعض الحجوزات إلى أكثر من 500% وأيضا إعطاءها أسعار رحلات للعمرة أقل من السعر المعتمد بما يقارب 800 دينار للتذكرة، كما ينطبق الحال على شركة النقلية وخاصة في نقل الأطقم من وإلى مدينة مصراته، حيث أنه بالإضافة إلى الأسعار المبالغ فيها يتم في كثير من الأوقات نقل أطقم قيادة الطائرة كل شخص على حدة مما يضخم الفواتير بشكل كبير، الأمر الذي يقتضي تحقيقًا في أوجه الإنفاق، ومراجعة كافة العقود والاتفاقيات المشبوهة، بما يضمن حماية المال العام ويمنع تحميل الشركة أعباء مالية إضافية. (مرفق رقم 5)

16. تعيين عدد كبير من أفراد الضيافة الجوية من دولة تونس (من العنصر النسائي) في محطة مصراته، دون استيفائهم للمعايير المهنية والمؤهلات المعتمدة في مجال الضيافة الجوية، بالمخالفة للوائح المنظمة للتوظيف بالشركة والمعايير المعمول بها في قطاع الطيران المدني، الأمر الذي ترتب عليه تحميل الشركة لنفقات إضافية تمثلت في التكاليف الكبيرة لتأهيلهم وإقاماتهم الفندقية ولرواتب إضافية أرهقت كاهل الشركة، رغم وجود عدد كافٍ من كوادر الضيافة الجوية بالشركة لتغطية العمل بالمحطة، ما يشكل هدرا للمال العام وسوء استخدام للسلطة يستوجب المساءلة القانونية.

17. التوسع في شراء سيارات فارهة على حساب الاحتياجات التشغيلية الملحة للشركة، رغم الظروف المالية الصعبة التي تمر بها شركة الخطوط الجوية الأفريقية، وما تعانيه من تعثر تشغيلي وتوقف لعدد كبير من طائراتها، فقد تم رصد قيام الإدارة بشراء عدد من السيارات الحديثة، من بينها مركبات دفع رباعي حديثة ومرتفعة الثمن لاستعمالها كسيارات خدمية للعمل داخل المطارات!!، إضافة إلى سيارات فارهة تم تخصيصها لرئيس مجلس الإدارة وبعض المدراء، دون وجود ما يبرر هذا التوسع من الناحية التشغيلية أو الإدارية، ودون مراعاة أولويات الإنفاق الحيوي التي تفرضها المرحلة. وإزاء هذه الممارسات، نطالب بفتح تحقيق عاجل للوقوف على ملاسبات هذه التعاقدات، ومدى مطابقتها للوائح المالية المعتمدة بالشركة، والتحقق من أوجه الصرف والاعتمادات المستخدمة، وتحديد مدى ملاءمة هذه النفقات مع الوضع المالي العام للشركة، وما إذا كانت تشكل هدرا غير مبرر للموارد العامة، يستوجب المساءلة الإدارية والقانونية تجاه من ثبتت مسؤوليته عن هذه القرارات.

18. عدم استرداد الديون الخارجية المستحقة لصالح الشركة، والتي تزيد عن 170 مليون دينار، مما أدى إلى فقدان فرصة هامة لتوفير السيولة اللازمة للوفاء بالتزامات الشركة وإجراء عمليات الصيانة للطائرات المتوقفة.

19. التحقيق في المصروفات المالية بالمناطق الفرعية، وذلك بفتح تحقيق شامل في كافة المصروفات التي تم صرفها بها، بما في ذلك التكاليف المتعلقة بالإقامات الفندقية، وتحديد الجهات أو الأشخاص الذين استفادوا من خدمات التسيكين، فضلاً عن مراجعة جميع المصاريف الأخرى، وذلك بهدف التحقق من مدى توافقها مع اللوائح والضوابط المالية المعتمدة، والكشف عن أية مخالفات أو تجاوزات محتملة، واتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة بشأنها إن وُجدت.

20. التحقيق في تقاضي رئيس وأحد أعضاء مجلس إدارة الأفريقية لمكافئات مالية شهرية بالعملة الصعبة من خزانة الشركة، ومدى استفادة الشركة من مساهمتها في مركز تدريب خارجي، يتقاضى رئيس مجلس إدارة شركة الخطوط الأفريقية، وأحد أعضاء المجلس (عمار العكاري)، مكافئات مالية شهرية بالعملة الصعبة من حسابات الشركة، وذلك نظير ما يقال عضويتهم في مجلس إدارة مركز تدريب الطيران (ATCT) بدولة تونس، والذي تمتلك فيه الشركة نسبة من رأس ماله.

ويُعد هذا الإجراء مخالفاً للضوابط المالية، حيث يفترض أن يتم صرف المكافئات والمرتبات لأعضاء مجلس إدارة المركز من إيرادات المركز ذاته، لا من ميزانية شركة الخطوط الأفريقية، خاصة وأن الأفريقية ليست المالكة الكاملة للمركز، وأيضاً في ظل الظروف المالية الصعبة التي تمر بها الشركة.

كما لوحظ، على نحو يثير الاستغراب، عدم الاستفادة من الأسعار المخفضة التي يمنحها المركز المذكور لأطقم الشركة، نتيجة لكون الخطوط الأفريقية شريكاً فيها، واتجاهها بدلاً من ذلك إلى إرسال الأطقم للتدريب في مراكز بدول أخرى بتكاليف أعلى، دون مبررات فنية أو تشغيلية واضحة، مما تسبب في تحميل الشركة أعباء مالية إضافية كان يمكن تجنبها.

وعليه، نلتمس من سيادتكم التوجيه بفتح تحقيق في الآتي:

- مدى قانونية صرف هذه المكافئات المالية من حسابات الشركة.
 - طبيعة العلاقة التعاقدية لأعضاء مجلس إدارة الشركة مع مركز التدريب المذكور.
 - مدى استفادة الشركة فعلياً من ملكيتها في هذا المركز خلال السنوات الماضية من حيث العائد المالي.
 - أسباب عدم استغلال المزايا التدريبية المتاحة بالمركز المذكور.
- وذلك لتحديد أوجه القصور أو التجاوز، واتخاذ ما يلزم من تدابير قانونية لضمان حماية المال العام ومنع أي إساءة في استخدام السلطة أو الموارد المالية.

21. التحقيق في مدى استفادة شركة الخطوط الأفريقية من شركة (SUM Aviation Group) المالطية

التابعة للأفريقية وجدوى استمرارها واستمرار مجلس إدارتها وما يترتب عليها من صرف مرتباتهم أو أي التزامات أخرى بالعملة الصعبة في ظل غياب أي نشاط تجاري أو ربحي فعلي للشركة سواء في الوقت الحالي أو في الفترات السابقة، كما يقتضي الأمر فتح تحقيق مالي دقيق حول أوجه التصرف بالأموال التي دخلت إلى حساب هذه الشركة (التي كانت تعرف سابقاً باسم بان أفريقية)، والتي تم تحويلها إليها كعوائد عن إيجارات الطائرة التي كانت مؤجرة إلى شركة الخطوط الجوية التركية، حيث تم تحويل هذه الإيرادات إلى حساباتها المصرفية بمصرف (Sata Bank) بدولة مالطا، دون وجود ما يثبت استفادة الشركة الأم (الخطوط الأفريقية) منها أو توضيح مسارات صرفها،

إن استمرار هذه الشركة دون عائد فعلي على الشركة الأم، قد يشكل هدراً للموارد ويستدعي تحقيقاً في قانونية استمرارها، وتحديد المسؤوليات الإدارية والمالية ذات العلاقة. (مرفق رقم 6)

22. تسجيل مخالفة جسيمة للوائح المنظمة للعمل داخل الشركة والقوانين العامة للدولة، وذلك بتعيين وإيفاد شخص من خارج ملاك الشركة ويعمل لدى جهة أخرى يُدعى "خالد بن طالب"، إلى محطة الخطوط الأفريقية بالخرطوم، رغم عدم قانونية هذا التعيين من حيث الشكل والمضمون. ويُعد هذا الإجراء مخالفة صريحة للوائح ونظم كل من الشركة والجهة التي يتبع لها المعني، فضلاً عن مخالفة القوانين العامة للدولة بشأن التوظيف والازدواجية في المهام الرسمية. كما أن هذا التعيين يفتقر إلى أي مبرر عملي، نظرًا لتوقف النشاط التشغيلي في محطة الخرطوم منذ فترة طويلة نتيجة للظروف الأمنية المتدهورة في السودان، بالإضافة إلى أن المعني يقيم بشكل دائم في طرابلس ولم يباشر أي مهام فعلية في موقع عمله المزعوم. ورغم ذلك، استمر في تقاضي مرتبات شهرية تصرف من الشركة تجاوزت 11,000 دولار أمريكي شهريًا، وعلى مدى سنوات، دون مقابل وظيفي أو إنتاجية فعلية، ما يمثل هدرًا صريحًا وممنهجًا لموارد الشركة المالية ويستوجب التحقيق والمساءلة القانونية عن أوجه الصرف والمسؤولين عن إقرار هذا التعيين والإيفاد المخالفين. (مرفق رقم 7).

23. قيام مجلس إدارة الشركة بتعيين مدير عام من خارج قطاع الطيران، دون توفر الخبرة أو الكفاءة المطلوبة، حيث لا يتجاوز عمره الوظيفي في الشركة وفي مجال الطيران عمومًا بضعة أشهر فقط. ويُعد هذا التعيين مخالفة صريحة للوائح والنظم المحلية والدولية ذات الصلة بسلامة وأمن الطيران، وهو ما تم التنبيه إليه في مراسلة السيد رئيس مصلحة الطيران المدني المكلف الموجهة إلى رؤساء مجالس إدارات شركات الطيران بتاريخ 2025/04/30، تحت الإشاري رقم: 44272/34. هذا التعيين لا يهدف فقط كفاءة إدارة الشركة، بل يشكل خطرًا مباشرًا على سلامة التشغيل الجوي، خاصة وأننا شهدنا في السابق تحقيقات رسمية أجراها مكتب النائب العام مع المدير العام السابق بسبب قرارات فنية معقدة لا يمكن لغير المتخصصين استيعابها أو التعامل معها، الأمر الذي يوحي بأن مجلس الإدارة غير مدرك لحجم المخاطر المرتبطة بسلامة الطيران، مما يعرض الشركة لأزمات إضافية، وتزداد الشكوك حول ملائمة هذا التعيين حين نُشير إلى أن المدير العام الحالي كان يتبع سابقًا لهيئة الرقابة الإدارية، وكان مكلفًا بمهام رقابية على شركة الخطوط الأفريقية، ثم تتابعت القرارات بشكل مثير للريبة، بدءًا من تعيين شقيقه (بالمخالفة للوائح) في محطة جدة مقابل آلاف الدولارات شهريًا، مرورًا بتعيينه شخصيًا في المكتب القانوني للشركة، وصولًا إلى تنصيبه مؤخرًا كمدير عام. (مرفق رقم 8)

24. تحميل مجلس الإدارة لمسؤولياته القانونية، بالإشارة إلى ما ورد أعلاه، وبالرجوع إلى النظام الأساسي للشركة وإلى القانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري، فقد أسندت إلى مجلس الإدارة (ولا سيما رئيس المجلس بصفته الممثل القانوني للشركة) مسؤوليات عديدة منها متابعة أعمال الشركة، والإشراف عليها، ومراقبة أدائها، ومتابعة تنفيذ سياساتها العامة، إلى جانب وضع الخطط والبرامج اللازمة لتحقيق أهداف الشركة ومتابعة تنفيذها، وأيضا اعتماد الميزانيات التقديرية ومتابعة تنفيذها، وبالنظر إلى ما آلت إليه أوضاع الشركة من تدهور إداري ومالي وتشغيلي ملحوظ، فإن ما تقدم يثير التساؤلات بشأن مدى التزام مجلس الإدارة بمهامه ومسؤولياته المقررة قانونًا ونظامًا، ويُحمّله المسؤولية القانونية عن أي تقصير أو إهمال محتمل ساهم في هذا التدهور، الأمر الذي يستوجب التحقيق في مدى قيامه بواجباته الرقابية والتنفيذية على الوجه المطلوب، واتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة في حال ثبوت وجود أي إخلال بتلك الواجبات أو إهمال تسبب أو ساهم فيما آلت إليه أوضاع الشركة. (مرفق رقم 9)

وبناءً على كل ما تقدم، فإننا نطالب بما يلي:

- فتح تحقيق شامل وعاجل في كافة الوقائع المبينة أعلاه، مع تحديد المسؤوليات الإدارية والمالية لكل من ثبت تورطه أو تقاعسه.
- محاسبة جميع المتورطين في الإضرار بمصالح الشركة وممتلكاتها واهدار المال العام.
- الوقف الفوري لكافة الإجراءات المتعلقة ببيع أصول وممتلكات الشركة.
- الإيقاف الفوري لمساعي إيجار طائرات الشركة وتكليف لجان مستقلة لتقييم عملية الإيجار.
- وقف صلاحيات مجلس الإدارة الحالي وغلّ يده، وتشكيل مجلس إدارة جديد وتكليف مدير عام من ذوي الكفاءة والخبرة الفعلية في قطاع الطيران المدني، شريطة أن تتوفر فيهم المؤهلات المهنية والشروط القانونية المنصوص عليها، وأن يكونوا قادرين على تقديم خطة استراتيجية واضحة ومحددة زمنياً لمعالجة تبعات الإخفاقات المذكورة أعلاه، واستعادة الاستقرار الإداري والتشغيلي للشركة، بما يكفل حماية المال العام وضمان السلامة التشغيلية واستعادة مكانة الشركة في السوق.

ختاماً... نؤكد لسيادتكم أن هذه المذكرة لا تهدف لتحقيق مكاسب فئوية أو شخصية، وإنما تأتي في إطار الحرص على المصلحة العامة وصون مقدرات الوطن، وعليه نرجو منكم اتخاذ الإجراءات القانونية العاجلة لوقف إهدار المال العام والنزيف المالي والإداري الذي تتعرض له إحدى أبرز الشركات المملوكة للدولة الليبية.

تفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

ملاحظة: مرفق طيه عدد من الوثائق والمستندات والصور والمراسلات التي تؤيد ما ورد في هذه المذكرة.

تعتمد

- نقابة موظفي الخطوط الجوية الأفريقية
 - نقابة مهندسي وفنيي الخطوط الجوية الأفريقية
 - نقابة الترحيل الجوي بالخطوط الجوية الأفريقية
 - النقابة العامة للنقل الجوي
- 

2025/06/19