

١٩٥٧/٣/٣٠

نظام القناة في ثلاثة مبادئ

من الدخل السنوي للقيام بأعمال التوسيع والتعميق
فحصا من أعمال الميناء والنهسين موان
تودع في ذلك القدر من المال في البنك الأعلى أو
البنك الدولي للحفاظ . ولا شك أن تحديد المال
المخصص لتلك الأعمال بنسبة عالية من الدخل
يبلغ دليلا على أن مصر تقدر كل التقدير
حاجة الملاحة المستقبلية قناتها بوانها تعمر
كل الحرص على الوفاء بهذه الحاجة . وقد ابتنا
قبل اليوم أن مستقبل الملاحة بين أوروبا والقارتين
الآسيوية والأفريقية سيزداد سنين وسنين
طويلة بالملاحة عبر القناة المصرية بولاسيما في
نقل الزيت والمواد البترولية ، فإن ٧٦٪ من
النقل عبر القناة كان نقلا للزيت الشرقي
ومستقبلا ، ولا يخفى أن الاحتياطي من المخزون
في أرضه يقدر بثلاثة عشر مليونا من الأطنان
وأن إنتاجه يزيد كل عام أكثر من ١٠٪ فيعد
عشر سنوات يصل الإنتاج إلى ٢٠٠ مليون طن
تصدر منها مائتان ، وبعد عشرين سنة يصل
الإنتاج إلى ٦٦٠ مليوناً تصدر منها ٤٦٠ مليوناً
من الأطنان . فهما تتحدث الدول الغربية عن
إنشاء خطوط جديدة لأنابيب البترول أو بناء
ناقلات جارية للزيت تطوف حول القارة الأفريقية
تبقى قناة السويس السبيل الأول للقطاع الشرقي
من التجارة الدولية .

والمعلوم من التقرير الأخير الذي وضعه
مجلس إدارة الشركة عن حساباتها لسنة ١٩٥٥
أن الدخل كان نحو ٢٥ مليوناً من الجنيهات
وأن مخصصات التجديد والإنشاء كانت ٢٥٠ .
فإذا أضفنا إليها نفقات الصيانة مقدرة بما
كانت سنة ١٩٥٢ ، أي ٢٧٧ ملايين ، بلغ مجموع
التفقات للتجديد والإنشاء والصيانة ٧٢٢ مليوناً
أي نحو ٢١٪ من مبلغ الدخل العام
والنظام الذي تقترحه مصر يرفع هذه النسبة
إلى ٢٥٪ .

كانت هذه المبادئ الثلاثة توفيقا حكيما من
مصر بين حقوقها المترتبة على سيادتها القومية ،
وبين ما يقتضيه الوفاء بحاجة الملاحة الدولية .
وتوزيع الدخل وفقا لهذه المبادئ الثلاثة يؤكد
حكمها لحايتها .

المبادئ العامة التي تمسكت بها مصر استندت
للمصلحة في القناة كانت معروفة منذ نشأ
الاستعمار أن تكون مشكلة للملاحة في القناة .
وهي مبادئ ثلاثة تنفرد عليها أحكام النظام
الذي عرضته مصر فمما للخلاف :

(١) احترام السيادة القومية على القناة ،
ويبنى عليه أن رسوم المرور يجب أن تدفع
مقدما كاملة ، إلى الهيئة المصرية القنولية أمر
الملاحة والتي من نصيب هذه الهيئة

(٢) ممارسة مصر حق سيادتها ممارسة
مباشرة ، لا تصف فيها ولا تحكم ، وترتب
على هذا المبدأ :

(أ) أن مصر تدفع التمويل الواجب من
تأمين الشركة التي كانت تتولى أمر القناة وهي
فرعي بالتكليف إذا قام خلاف ولم ينسحب فمعه
بالإتفاق

(ب) أن مصر تبني طيات الرسوم المقررة
للمرور كما حددها الاتفاق الأخير الذي مقدمته
مع الشركة المتصلة .

(ج) أن مصر تظل ملتزمة بمساعدة
القبطانية ، أي محافظة ١٨٨٨ ، في نهبها
ودورها

(د) وفاء مصر بحاجة الملاحة الدولية ،
وترتب على هذا المبدأ أن الإدارة المصرية
تضمن شطرا من الدخل للقيام بما يكفل
مصلحة الملاحة عبر القناة من أعمال التوسيع
والتعميق وما إليها .

واليوم يكسب لنا ما علمنا من عسرة المدة
المصرية إلى الدول كيف تسوى مصر تطبيق
كل من هذه المبادئ الثلاثة .
فقد استقر رأيها :

أولا - على أن تحتل الهيئة المصرية ٥٪
من الدخل السنوي تدفعه رسم امتياز إلى
الحكومة المصرية . وفي هذا الالتزام أداء لعق
السيادة ، يؤكد سلطان الدولة على أرضها .
وكانت الإنلوة التي تدفعها الشركة للحكومة
تزيد قليلا عن مليون جنيه ، وحصة ال ٥٪
بالنسبة إلى الدخل في سنة ١٩٥٥ (٢٥ مليون)
لا يزيد على مليون وثلاثة أرباع المليون
ثانيا - على أن ترصد الهيئة المصرية ٢٥٪