

משרד המטרה

פעולות ביקורת

במטה הארצי ובחמש לשכות הגיוס נבדקו פעולות הגיוס למטרה. במטה הארצי, בבתי הספר של המטרה ובמחוזות נבדקו פעולות ההדרכה. פעולות המטרה בביקורת גבולות נבדקו במטה הארצי, בנמל התעופה בן גוריון ובנמלים חיפה ואשדוד. במטה הארצי ובסדנאות המטרה נבדק ניהול משק הרכב, לרבות רכישת חלפים.

גיוס שוטרים

המטרה מבחינה בין אנשי מטרה מן המניין, לרבות אנשי משמר הגבול, לבין כלל עובדי מטרת ישראל, הכוללים מלבד שוטרים בתפקידים מוגדרים, שוטרים מוספים זמניים, שומרים יומיים כמשמר היישובים ועובדי שירותים וכן אנשי מטרה בשטחים המוחזקים. על פי דו"ח המטרה ל-1972 מנה תקן כוח אדם של מטרת ישראל 13,698 תפקידים והמצבה 12,543 איש.

בשנים האחרונות מגייסת המטרה לשירותיה כ-2,000 איש בשנה; כ-1,500 מזה הם שוטרים מן המניין. גיוס בהיקף כזה מהווה כ-17% מכלל אנשי המטרה, וכ-15% מהשוטרים מן המניין. לשם השוואה יצוין, שלפי דו"ח 22 של נציבות שירות המדינה לשנת 1971/72 גויסו לשירות המדינה 4,339 עובדים – להוציא מורים ואנשי מטרה – שהיוו כמותה שנה פחות מ-10% מכלל עובדי המדינה.

מאמצי גיוס גדולים ומתמידים באים כדי למלא את המחסור בכוח אדם, שכן מזה שנים קטנה מצבת השוטרים מהתקן – ואלו הסיבות לכך: נשירה גדולה יחסית של עובדי מטרה מהשירות בעיקר תוך שלוש השנים הראשונות; דרישה לתוספת כוח אדם למטרה עם גידול צורכי העבודה; החלפת עובדים הפורשים מטעמי גיל ומחלה.

לפי הדו"ח השנתי של מטרת ישראל לשנת 1972 נפל מספר העובדים, שנקלטו בשנים 1970 ו-1971, ממספר הפורשים. ב-1972 השתפר המצב, ומספר העובדים שגויסו עלה כ-17% על מספר העובדים שפרשו. להלן נתונים על מצבת אנשי המטרה מן המניין, גיוסים ופרישות במשך 5 שנים מ-1968 עד 1972 בהתאם לאותו דו"ח.

מספר המתגייסים לעומת מספר הפורשים – אחוז השינוי

השנה	אנשי מטרה מן המניין	גיוס במשך השנה	פרשו	מהם התפטרו	אחוז השינוי
1968	9,210	1,500	1,046	692	+ 43.4
1969	9,408	1,521	1,323	761	+ 15.0
1970	9,405	1,585	1,588	781	- 0.2
1971	9,397	1,444	1,452	734	- 0.6
1972	9,614	1,512	1,294	592	+ 16.8

בסוף 1972 חסרו כ-1,150 איש לתקן של המשטרה. רוב המשרות הפנויות היו של שוטרים מן המניין – גברים – לתפקידי סיור ותנועה ולתפקידים במשמר הגבול. בדו"ח השנתי של המשטרה לאותה שנה צוין, שעלה בידיה למצוא אנשים מתאימים לחקירות, תביעות, מעבדות, ותפקידים מוגדרים אחרים; אולם היה קושי ניכר בגיוס שוטרים לתפקידי סיור (בדבר המחסור בשוטרים לתפקידי סיור ראה דו"ח שנתי 15, עמ' 456; ודו"ח שנתי 20, עמ' 428). את פעולות הגיוס של המשטרה בשנת 1972 ובשנים קודמות יש לבחון אפוא בעיקר לפי מידת הצלחתן למלא את החסר בשוטרים מן המניין ובמיוחד למשך מועמדים – גברים למשרות פנויות אלו. לאחר שבשנים 1970 ו-1971 לא גדלה כלל מצבת השוטרים מן המניין במשטרת ישראל, הרי בשנת 1972, לפי הדו"ח השנתי, גדלה מצבת כח האדם הכוללת של משטרת ישראל ב-582 איש, מהם 217 שוטרים מן המניין. העלייה במספר השוטרים מן המניין כמה סיבות לה: בעיקר תוספת שוטרים, שמספרן בשנה זו עלה ב-236 – מ-969 ב-1971 ל-1205 ב-1972; פרישה קטנה של שוטרים לעומת זו שבשנים קודמות, כפי שמראה הטבלה לעיל; העברתם של נוטרים, שבעבר לא נכללו במצבת המשטרה, למעמד של שוטרים בתפקידים מוגדרים הכלולים במצבה. יוצא שבשלוש השנים האחרונות לא חלה שום התקדמות משמעותית בגיוסם של גברים לאלף משרות פנויות בקירוב של שוטרים בתפקידים כלליים ושוטרי משמר הגבול במשטרת ישראל.

על תכנון הגיוס למשטרה, בדיקתם, מיונם וגיוסם של המועמדים מופקדת מחלקת כוח אדם שבמטה הארצי. המחלקה מבצעת תפקיד זה באמצעות קצין גיוס ראשי וחמש לשכות גיוס בתל-אביב, בירושלים, בחיפה, בבאר שבע, ובטבריה. ב-1972 גויסו 1958 איש, לאחר שנמצאו מתאימים לסטנדרדים שנקבעו: 1,512 – ביניהם 483 חייבי שירות סדיר בצבא שהופנו למשמר הגבול – התקבלו כאנשי משטרה מן המניין; 295, כשוטרים בתפקידים מוגדרים; 80, כשוטרים מוספים זמניים; ו-71, כשוטרים מקומיים בשטחים המוחזקים. ב-1972 הועסקו בלשכות הגיוס 12 עובדים.

במחצית הראשונה של 1973 בדק משרד מבקר המדינה את פעולות הגיוס במחלקת כוח אדם ובחמש לשכות הגיוס.

איתור מועמדים ותעמולת גיוס

1. אחד מתפקידיהם של קצין גיוס ראשי ולשכות הגיוס הוא לאתר מועמדים לגיוס ולקיים קשר עם מוסדות, המהווים מקורות כוח למועמדים לגיוס. קצין גיוס ראשי וקציני הגיוס וגם ראש מחלקת כוח אדם מקיימים קשר עם שירות התעסוקה, עם שלטונות צה"ל, עם המחלקה להכוונת חיילים משוחררים במשרד הבטחון ועם המוסדות העוסקים בקליטת עולים. אין דו"חות בכתב על פעולות לאיתור מועמדים לשירות במשטרה באמצעות גורמים אלה. על כן לא ניתן לעמוד על היקף פעילות זו ועל מידת יעילותה.

2. – הפרסומת והתעמולה הן כלים, שבעזרתם ניתן להגביר את גיוסם של אנשים מתאימים לשירות במשטרה. בשנת הכספים 1971 הוציאה המשטרה 7,500 ל"י על תעמולת גיוס בצורה של מודעות בעתונים. בשנת הכספים 1972 הוציאה המשטרה על פרסום מודעות בעתונים סכום של 21,000 ל"י, אך גם בהיקף זה של תעמולת גיוס עדיין אין לראות מאמץ מתוכנן וממשי להרחבתו. רוב ההוצאה היתה על מודעות למציאת מועמדים לתפקידים מוגדרים, שקל יותר לאיישם, ולא דווקא על פרסומת למשיכת מועמדים לסיור ולתפקידים כלליים, שהמשטרה מתקשה באיושם. המשטרה לא נעזרה לצורכי ניהול תעמולת גיוס במידה מספקת באמצעי התקשורת זולת עתונים – כמו למשל סרטי קולנוע או שידורים ברדיו המסחרי.

בעקבות הביקורת הודיעה המשטרה למשרד מבקר המדינה, כי בשנת 1973 עוכדה תכנית לתעמולת גיוס נרחבת בשיתוף מחלקת הפרסום הממשלתית.

3. — בלשכות הגיוס לא נמצא מידע מעודכן על תנאי השכר הצמודים לתפקיד מתפדי ירדי המשטרה המוצעים למועמדים, ומאז אפריל 1971 לא נשלחו ללשכות באורח סדיר הודעות בעניין שינויי משכורת. גם העלווים, שנמצאו בלשכות הגיוס והמיועדים לקריאה על ידי מועמדים המתעניינים בשירות המשטרה, היו מעודכנים, רק עד תחילת 1972.

— עובדי לשכות הגיוס לא הוכשרו בתחומים חשובים הנוגעים לעבודתם, כמו הסברה, בדיקת מסמכים ומיון מועמדים.

בעקבות הביקורת הודיעה המשטרה למשרד מבקר המדינה, כי הוחל בארגון מחדש של לשכות הגיוס הן מבחינת הציוד, ובעיקר חומר ההסברה שיימצא בהן, והן מבחינת איושן — תהליך שיבוצע בשלבים. ואמנם כבר צוידו עובדי לשכות הגיוס במידע מפורט ובחומר הסברה בכל הנוגע לתנאי השכר, שהונהגו באחרונה במשטרה.

כישורי מועמדים

הגיוס למשטרה מתנהל בכמה רמות, ובכל רמה נדרשים מן המועמדים כישורים שונים — בעיקר מבחינת השכלה ותוצאות מבחן פסיכוטכני; בריאות וגיל. לכל תפקיד בתקן מוגדרים במדויק הכישורים הדרושים. רמות הגיוס הן לתפקידים של שוטרים שלא מן המניין; של שוטרים מן המניין למשמר הגבול; של שוטרים מן המניין לכוח האדם הרגיל של המשטרה; גיוס לתפקידי חקירות ולתפקידים מקצועיים שונים; ולתפקידים גבוהים במשטרה ובמשמר הגבול — בדרך כלל קציני צה"ל לשעבר או בעלי מקצועות אקדמאיים, בעיקר עורכי דין, להגשת תביעות והופעה בנתי משפט וטיפול בעבירות משקיות (בדבר ההדרכה במשטרה ראה בפרק זה בדו"ח).

משרד מבקר המדינה סקר את הטיפול בכ-500 מועמדים לגיוס בחמש לשכות הגיוס בשנת 1972 ובתחילת 1973; מאלו נתקבלו 133. נקבע שהייתה הקפדה נאותה על הכישורים, שנדרשו ממועמדים ושהביאו לקבלתם או פסילתם.

— במחצית השנייה של 1972 החליטו ראש מחלקת כוח אדם וקצין גיוס ראשי, שאפשר ורצוי להעלות את רמת הכישורים הנדרשת ממועמדים לתפקידי חקירות מ-10 ל-12 שנות לימוד. לשכות הגיוס התחילו לפעול לפי קו זה, אולם מחלקת כוח אדם הוסיפה מדי פעם לפרסם מודעות בעיתונים, שבהן נאמר, כי דרושים למשטרה מועמדים לתפקידי חוקרים, שסיימו 10 או 11 שנות לימוד. על המשטרה היה להקפיד על פרסום הכישורים לתפקידים השונים בהתאם להחלטה שנתקבלה בדבר רמת הכישורים.

אין בידי המשטרה תחזית כוללת להגדרת צרכיה בכוח אדם לתפקידיה השונים לטווח ארוך. באוקטובר 1973 הודיעה המשטרה למשרד מבקר המדינה, שהכנת תכנית כזאת נמצאת בשלב מתקדם, וניתנת בה תשומת לב מיוחדת לבעלי השכלה אקדמית ולבעלי מקצוע.

תהליך הגיוס

1. על פי הדו"ח של קצין גיוס ראשי למחלקת כוח אדם, השלימו לשכות הגיוס ב-1972 את גיוסם של 1,098 איש; מספרם הכולל של הפונים אליהן היה 4,927. ההפרש בין 1,958 — מספרם הכולל של המגויסים למשטרה ב-1972 — לבין זה שבאמצעות לשכות הגיוס

נובע מכך, שמחלקת כוח אדם טיפלה במישרין בגיוסם של חיילי שירות צבאי למשמר הגבול; בהעברתם של שוטרים מתפקידים מוגדרים למעמד של שוטר מן המניין; בהחתמתם של שוטרי חובה במשמר הגבול לשירות קבע; ובהחזרתם של שוטרים, שעזבו את המשטרה וביקשו לשוב ולשרת בה.

2. כדי להבטיח פעילות שוטפת וסדירה בגיוס אנשי משטרה מן הצורך להוציא הוראות עבודה, המפרטות, בין היתר, דרכי תיאום בין יחידות שונות והאחריות המוטלת על ממלאי התפקידים. הוראות אלה יש לעדכן מדי פעם בפעם.

— הנוהל הפנימי, המגדיר את עבודתם של קצין גיוס ראשי ושל לשכות הגיוס, הוצא עוד בספטמבר 1964. מאז חלו שינויים רבים בנוהל, ועד מאי 1973 הוצאו כ-180 תיקונים לעדכונו. על אף זאת מזכיר הנוהל יחידות ותפקידים, שאינם קיימים עוד, ולפיכך אין הנוהל במתכונתו הנוכחית מתאים ככול להיות לעזור לעובדי הגיוס בעבודתם או לכלי הדרכה לעובדים חדשים בתחום הגיוס. גם יומני הרישום, המנוהלים בלשכות הגיוס, שתוכן ננו לפני כמה שנים, אינם עונים עוד על הצרכים. כתוצאה מכך קבעו לעצמן הלשכות רישומי עזר, כל אחת לפי הכנתה.

— לשכות הגיוס מקבלות הוראות לגייס אנשים לתפקידים מסוימים או לגייס אנשים מסוימים מיחידה מסוימת פעם באמצעות מחלקת כוח אדם ופעם ישירות מהיחידה. הלשכה בחיפה מקבלת הזמנות רק בכתב, בעוד שהלשכות בירושלים ובתל אביב מקבלות הזמנות גם באמצעות הטלפון. גם בצורת רישום ההזמנות יש הבדלים בין לשכה ולשכה.

— מועמדים רבים נשלחים ליחידות לראיון או למבחן כדי לקבוע את מידת התאמתם לשירות. כפי שמתברר מרישומי לשכות הגיוס, אין הן מוודאות, אם המועמדים ניגשו ליחידות, והיחידות עצמן אינן מדווחות ללשכות הגיוס על כך ואף לא על תוצאות הראיון או המבחן. העדר מעקב נאות עלול להביא לאי קבלתם של מועמדים לשירות שיכלו להיות לתועלת למשטרה.

— מחלקת כוח אדם מעבירה לקצין גיוס ראשי אחת לחודש דו"ח סטטיסטי על מצבת כוח האדם ביחידות המשטרה השונות, לרבות מספר האנשים החסרים לתקן. דו"ח זה אינו מפרט את תפקידם של החסרים להשלמת התקן, ולכן אינו יכול לשמש כלי עזר יעיל די הצורך להכוונת לשכות הגיוס בעבודתן. לדעת הביקורת על המשטרה להוציא נוהל חדש ומעודכן. עליה גם לבחון את מערכת הרישומים המתנהלים כיום בלשכות השונות ולקבוע את צורת הרישום המתאימה ביותר.

3. משרד מבקר המדינה בדק בלשכות הגיוס את משך הטיפול ב-106 מגויסים חדשים ב-1972, המהווים מדגם של 10% לערך מכלל המגויסים בלשכות הגיוס.

— ב-36 מקרים הסתיים תהליך הגיוס תוך חודש ימים, ב-54 תוך חודשיים; וב-16, אחרי יותר מחודשיים. בדיקת הסיבות לעיכובים העלתה, שחלקם נגרם מחמת בדיקות בטחוניות ובדיקות בדבר העדר עבר פלילי ובחלקם אחראים לכך גורמים שמחוץ למשטרה, כמו לשכות הגיוס של צה"ל המבצעות את הבדיקות הרפואיות של המועמדים לשרת במש"טרה. בעקבות הביקורת הודיעה המשטרה, כי אין היא חוסכת מאמץ כדי להקטין את זמן הטיפול במועמדים, וניתן טיפול לכל מקרה של עיכוב ממושך בקבלת האישיורים הדרושים. לדעת הביקורת יש עוד מקום לשיפורים בתחום זה — בתוך המשטרה ומחוץ לה.

4. — הדו"חות של קצין גיוס ראשי לממונים עליו אינם כוללים מידע מדויק ומפורט די הצורך על הגיוס למשטרה, ובמיוחד לקויים הם בכל הנוגע למועמדים שלא גויסו. דו"ח

קצין הגיוס הראשי ל-1972 מפרט 18 סיבות לאי קבלתם של 3,568 מבין 4,927 האנשים, שפנו באותה שנה ללשכות הגיוס לשירות המשטרה. אשר לנתון של 4,927, יצוין כי הוא מטעה, מאחר שמועמדים רבים רשומים ביומני תחנות הגיוס וכלולים בדו"ח הסטטיסטי פעמיים ואף שלוש פעמים, ואפילו המדובר באנשים שבאו רק לשם קבלת פרטים על תנאי התעסוקה במשטרה. בדו"ח אמנם פורטו סיבות רבות לאי קבלת מועמדים לשירות, אולם 1,369 אנשים - כ-40% - נרשמו בסעיף "שונות", כך שלא ניתן לעמוד על הסיבות לפסילת חלק כל כך גדול מן המועמדים. הדו"ח אינו כולל נתונים בסיסיים על המועמדים שלא נתקבלו, בין היתר, מינם, השכלתם ומקצועותיהם.

לדעת הביקורת מידע מפורט על פעילות הגיוס ועל המועמדים שלא נמצאו כשירים יכול לסייע לעיצוב מדיניות הגיוס ולשמש בסיס לקבלת החלטות בדבר הגדרת כשירויות ובדבר מתן הכשרה משלימה למועמדים, שאינם ממלאים אחר כל הכשירויות הדרושות. מן הראוי אפוא לשפר את הדיווח ובמיוחד את מיון הנתונים הכלולים בו.



בחודשים הראשונים לשנת 1973 נקטה משטרת ישראל צעדים נמרצים כדי לגייס אנשים מתאימים למילוי התקן. בתחילת השנה, בעקבות הדו"ח, שהגיש צוות בדיקה פנימי של המשטרה בנושא "איוש תפקידים יעודיים על ידי שוטרות", ניתן אישור לגייס לתפקידים יעודיים 317 שוטרות מעל המצבה הקיימת. באפריל 1973 - בעקבות בדיקותיו של צוות נוסף - ניתן אישור לגייס בחיפה 240 סטודנטים כ"שוטרים מיוחדים", שיעבדו לא יותר מ-24 שעות בשבוע, ושכרם ישולם לפי שעה; קבלתם למשטרה תהיה לשנה בלבד, ואפשר יהיה להאריכה. באפריל 1973 הקימה המשטרה גם צוות בדיקה בנושא "גיוס וקידום כוח אדם במשטרת ישראל".

נראה שפעולה על פי תוכנית גיוס לטורח ארוך ומאמץ מתאים בתחום ההסברה עשויים לקדם את הגיוס למשטרת ישראל. עוד מוקדם לומר אם התמורות הכלליות בכוח האדם, שחלו בעקבות המלחמה, יביאו לשינוי מהותי בביקוש או בהיצע של כוח האדם למשטרה.

פעולות הדרכה

ההדרכה במשטרת ישראל ניתנת בשלושה מישורים: הדרכה בסיסית בכתי הספר של המשטרה; השתלמויות וקורסים קצרים; והדרכה תוך מילוי תפקיד ביחידות השונות של המשטרה. האחריות להדרכה מוטלת על אגף הארגון שבמטה הארצי, ועד סוף 1972 רוכז נושא זה בידי מחלקת ההדרכה שבאגף. מחמת שינויים ארגוניים, שנעשו באותו זמן, הועברו שני בתי הספר של המשטרה - בית הספר הארצי בשפרעם ובית הספר לקצינים בכירים בנעוריים - לכפיפות הישירה של ראש אגף הארגון. על בית הספר הארצי הוטלו: תכנון וארגון של השתלמויות, קורסים קצרים וימי עיון ארציים; תכנון מערכי השיעור להוראת נושאי חובה ופיקוח על ההוראה; והכנת חומר הדרכה ועזרים ליחידות המשטרה - תפקידים שבהם טופלה קודם לכן מחלקת ההדרכה במישרין.

בחודשים מארס – יולי 1973 בדק משרד מבקר המדינה, כיצד אורגנה ובוצעה ההדרכה במשטרה בשנת 1972. הביקורת נערכה כאגף הארגון, בבית הספר הארצי בשפרעם, בבית הספר לקצינים בכירים בנעורים, בשלושת המחוזות של המשטרה, בארבעה מרחבים (ירושלים והמרכז במחוז הדרומי, יפו במחוז תל אביב וחיפה במחוז הצפוני) ובארבע תחנות משטרה (חולון, רמלה, פתח תקוה, וקרית חיים).

הדרכה במסגרת בתי הספר

בית הספר הארצי

בבית הספר הארצי מתקיימים קורסים בסיסיים לקצינים, לסמלים, לחוקרים ולשוטרים. עוד עורך בית הספר השתלמויות, קורסים קצרים וימי עיון. המורים והמדריכים בבית הספר הם רובם אנשי משטרה ומיעוטם מרצים מבין שופטים, עורכי דין ופסיכולוגים שאינם נמנים עם סגל המשטרה. להלן פרטים על הקורסים השונים, שנערכו ב-1972:

הקורס	מספר המחוזים	מספר המשתתפים	מספר הנושאים
שוטרים	9	255	1044
חוקרים	2	58	6
סמלים	2	157	14
קצינים	2	71	12

(1) עד סיום הביקורת לא נסתיימו כל הקורסים.

בית הספר מקיים גם מדרשה להכנת אנשי משטרה לבחינות בגרות. מתקבלים למדרשה שוטרים, לפי בקשתם, על סמך המלצות של מפקדיהם, ובתנאי שיעמדו בהצלחה בבחינות כניסה. שוטר המתקבל למדרשה חותם על התחייבות לשרת שלוש שנים במשטרה לאחר סיום הלימודים. במשך 1972 התנהלו שני קורסים, והשתתפו בהם 43 חניכים.

ההוצאה על הדרכת חניך בקורסים הבסיסיים של המשטרה בשנת הכספים 1972, על פי תחשיב, שערך משרד מבקר המדינה, הייתה: בקורס לקצינים – 7,700 ל"י; בקורס סמלים – 4,000 ל"י; ובקורס שוטרים – 4,500 ל"י. ההוצאה כוללת משכורות של מדריכים ועובדי שירותים, והוצאות על מזון, חשמל, מים, וכן הוצאות תחזוקה אחרות; אין ההוצאה כוללת את משכורת החניכים.

משרד מבקר המדינה בדק בבית הספר הארצי פעולות הקשורות בהכנת מערכי שיעור ועזרי הוראה; השתתפות חניכים בלימודים והיקף הנשירה של החניכים וסיבותיה. לא נמצאו ליקויים בעלי משמעות בפעילות בית הספר בתחומים אלה.

סגל המדריכים נבחר, על פי הודעת המשטרה, מבין הטובים שבמסיימי הקורסים. מלבד ההכשרה הראשונית שמקבל כל סמל וקצין להדרכת פקודיו, אין הם מקבלים הכשרה מיוחדת לשמש כמדריכים. המדריך החדש צמוד במשך החודש הראשון לעבודתו למדריך ותיק, ולאחר מכן הוא פועל באורח עצמאי. לדעת הביקורת, אף אם ההדרכה המעשית של המדריכים הוותיקים היא יעילה, רצוי להשלימה על ידי שילובה בלימודים עיוניים. המדובר בחינוך מבוגרים ומבחינה זו יש מקום להיוועץ בגופים, העוסקים בכך בקנה מידה נרחב, כגון משרד העבודה ומשרד החינוך והתרבות.

בית הספר לקצינים בכירים

1. בית הספר לקצינים בכירים, המשוכן בבית המרגוע לשוטרים בנעורים, הוא מוסד לימודים בדרג גבוה, במסגרת משטרת ישראל, ומתקבלים בו קציני משטרה מדרגת פקד ומעלה. מטרתו להכשיר קציני משטרה לתפקידי מטה ולתפקידי פיקוד בכירים ולהקנות להם ידע בנושאים ממדעי החברה, שלעבודת המשטרה יש זיקה אליהם. החל בשנת תשל"א (1970/71) מתקיימים הלימודים בבית הספר תוך שיתוף פעולה עם המכון לקרימינולוגיה ולמשפט פלילי שבפקולטה למשפטים באוניברסיטת תל אביב. משך הלימודים בבית הספר הוא כחצי שנה. בחמשת החודשים הראשונים לומדים החניכים באוניברסיטה יחד עם שאר הסטודנטים, ואילו בחודש השישי לומדים אנשי המשטרה בנפרד. במקצועות הלימוד שב-מסגרת האוניברסיטה נערכות בחינות לפני תום המחזור. החניכים המסיימים את הלימודים בהצלחה ניתנת להם תעודת סיום. תעודה זו מקנה להם פטור מלימוד אותם מקצועות, אם ירצו להמשיך בלימודים באוניברסיטה.

ב-1972 התקיימו בבית הספר לקצינים בכירים שני מחזורים: בשניהם יחד למדו 50 איש. כל החניכים סיימו את הקורסים בהצלחה לרבות המקצועות הנלמדים בשילוב עם האוניברסיטה.

2. החל מ-1972 מקיים בית הספר קורסים המיועדים לקצינים מדרגת רב-פקד ומעלה, למינהל המשטרה. הקורסים ניתנים על ידי מרצים אקדמאים בכירים ואנשי מינהל. הם נמשכים שבוע, ומטרתם לעדכן אנשי משטרה בנושאי מינהל שונים: ארגון, מינהל כוח אדם ותקשורת. ב-1972 התקיימו 14 מחזורים, ובהם השתתפו 230 קצינים.

3. — המכנים והציוד בבית הספר בנעורים שייכים לחברת קרנות השוטרים בע"מ (חברה למתן שירותי רוחחה לשוטרים). לא נערך חוזה או כל הסכם בכתב להסדרת היחס הכספי והמשפטי בין הצדדים.

בספטמבר 1973 הודיעה המשטרה למשרד מבקר המדינה — בעקבות הביקורת — שלתקופה 15.10.1973 — 15.6.1974 יימסר בית המרגוע שבנעורים למשטרת ישראל על פי הסכם מפורט.

הדרכה במחוזות ובמרחבים

1. במחלקת ההדרכה קיים מדור להדרכה מרחבית, שהוא מטה להדרכה ביחידות המשטרה. — תפקיד ראש מדור ההדרכה המרחבית לא היה מאוּש ב-1972. משום כך לא היה פיקוח נאות על קיום ההדרכה במרחבים.

מחלקת ההדרכה הייתה אחראית לתכנון מערכי שיעור בנושאים כלליים, שנקבעו כנושאי חובה, ועל כל מחוז היה מוטל לדאוג לכיצוע התכנית. אשר לנושאים המיועדים לקצינים, נקבע, שהם יילמדו במסגרת ימי עיון ארציים. בשנת 1972 נלמדו רק שישה מבין עשרה נושאים, שנקבעו לקצינים. הנושאים שלא נלמדו הם עבריינות אנשי "הצווארון הלבן"; הערכת פקודים; תשואל מדעי; ורישוי עסקים.

2. האחריות הישירה לארגון ההדרכה במרחבים וביחידות המשטרה מוטלת על קצין הדרכה מחוזי.

ההדרכה לשוטרים כוללת ימי השתלמות, שהם ימי לימוד מרוכזים, שבהם נלמדים נושאים כלליים, חלקם נושאי חובה וחלקם נושאי בחירה. עוד ניתנות לשוטרים השתלמויות קצרות

הנמשכות מחצי שעה עד שעתיים, פעם בשבוע או פעם בשבועיים, ונלמדים בהן נושאים הקשורים בעבודתם השוטפת. ההדרכה לקצינים במרחבים ניתנת במסגרת של ימי השתלמות. על פי פקודות הקבע של המשטרה ניתנת הדרכה על חשבון שעות העבודה. היקף ההדרכה השנתי לשוטרים נקבע ב-64 שעות לפחות, ולקצינים ב-24 שעות לפחות בשנה. מפקדת המחוז צריכה לקבוע את תכנית ההדרכה המפורטת, והיחידות השונות חייבות לדווח פעם בחודש על ביצועה.

— רק במחוז הדרומי פעל ב-1972 קצין הדרכה מחוזי, ואילו במחוז תל אביב מילא את התפקיד סגן מפקד המחוז ובמחוז הצפוני — קצין סיור ומבצעים של המחוז. בשני מחוזות אלה לא נערכו תכניות הדרכה שנתיות מפורטות מטעם מפקדת המחוז, וכל יחידה קבעה לעצמה את סדרי ההדרכה. סגן מפקד מחוז תל אביב הסתפק בקביעת מספר שעות ההדרכה, שיש לתת לקצינים ולשוטרים, וזה היה קטן בהרבה משנקבע בפקודות הקבע: 45 לשוטרים ו-10 שעות לקצינים. ב-1973 מונה במחוז הצפוני קצין הדרכה מחוזי, והוא התחיל להעביר תכניות אימון ליחידות המחוז.

— אף שהשתתפות אנשי המשטרה בפעולות ההדרכה היא חובה, חלק ניכר מהשוטרים נעדר מהן. כך, למשל, במרחב יפו שבמחוז תל אביב השתתפו בהשתלמויות קצרות 58% מהשוטרים שהיו צריכים להשתתף, במרחב דן — 48% ובענף החקירות — 42%; ביחידות אחרות במחוז — ענף סיור ומבצעים, ענף ניהול ומספר יחידות בענף החקירות — לא קיימו השתלמויות קצרות כלל.

ימי ההשתלמות לשוטרים נערכים בשעות העבודה, אולם ההשתלמויות הקצרות ניתנות במרחבים שנבדקו, בעיקר בשעות המנוחה של השוטרים. דבר זה גורע מכושר קליטתו של השוטרי ומנכונותו להשתתף בשיעורים באורח פעיל.

בספטמבר 1973 הודיעה המשטרה למשרד מבקר המדינה, שהיעדרויות אנשי משטרה מימי עיון ומהשתלמויות גובעות מהקושי לשחררם מעבודתם בגלל מחסור בכוח אדם. לדעת הביקורת, נוכח חשיבות ההדרכה להעלאת רמתם של השוטרים מן הצורך, שיעשו מאמצים נוספים כדי שפעולות ההדרכה יקיפו את מירב השוטרים.

— הדיווח על פעולות ההדרכה המרחביות לא היה סדיר ומלא.



ההדרכה הבסיסית של המשטרה נעשית בבתי הספר שלה, ואילו ההשתלמויות השוטפות נערכות בעיקר ביחידות: בהדרכה הבסיסית ממשיכה המשטרה, בדרך כלל, כשמירה על רמה נאותה של הלימודים. יש הקפדה בהכנת חומרה לימודים ובעדכון, ובפיקוח על מהלך השיעורים. לעומת זאת ההדרכה המרחבית, שבה משתתפים, או צריכים להשתתף, רובם המכריע של אנשי המשטרה, אינה נערכת בהיקף הדרוש. על אף הלהץ של העבודה היום-יומית דרוש, לדעת הביקורת, להפנות לתחום זה אנשי מקצוע מתאימים ולאפשר לשוטרים ולקצינים להשתתף בפעולות הדרכה אלה.

לדעת הביקורת רצוי היה, שהמשטרה תקים צוות, שיבדוק את מערך ההדרכה המרחבית ויקבע מחדש את הקריטריונים לביצועה ובעיקר את תוכן הלימודים, מחזוריותם הרצויה, מועדי הלימודים, והדרכים לעודד השתתפות בפעולות הדרכה.

ביקורת גבולות

1. לפי חוק הכניסה לישראל, תשי"ב-1952, אין אדם רשאי להיכנס למדינה או לצאת ממנה אלא באחת מתחנות הגבול, שקבע שר הפנים בצו, והוא חייב להתייצב בתחנה לפני קצין ביקורת הגבולות. ביקורת הגבולות נעשית בשלושה נושאים: בטחון, מכס ודרכונים. את הביקורת על דרכונים ועל המסמכים המצורפים עורכת המשטרה, ואילו הביקורת הבטחונית וביקורת המכס מבוצעות על ידי גופים אחרים. תחנות הגבול, שבהן נעשית ביקורת הגבולות, הן נמל תעופה לוד – מ-1974 נמל תעופה בן גוריון – נמל חיפה, שדה התעופה ירושלים, מעבר ראש הנקרה, גשרי הירדן, נמל אשדוד ואילת.

להלן נתונים על מספר העוברים בתחנות הגבול בשנים 1968 עד 1972 (לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה).

השנה	מספר העוברים
1968	1,222,242
1969	1,211,679
1970	1,266,256
1971	1,788,028
1972	2,019,985

למעלה מ-85% מכלל העוברים הם בנמל התעופה בן גוריון.

בתנועת הנכנסים והיוצאים ישנן תקופות שיא ותקופות שפל. הקיץ הוא תקופת שיא הן בנמל התעופה בן גוריון והן בנמל חיפה ובגשרים. לדוגמא: עברו דרך נמל התעופה בן גוריון בחודשים יולי עד ספטמבר 1973 605,196 נוסעים לעומת 327,342 נוסעים בלבד בחודשים ינואר עד מארס.

2. המשטרה עורכת את ביקורת הדרכונים על פי סמכויותיה הכלליות ועל סמך כמה חוקים ספציפיים ותקנות, שהותקנו על פיהם. חוק השבות, תשי"א-1950, חוק הדרכונים, תשי"ב-1952, חוק הכניסה לישראל, תשי"ב-1952, וחוק האזרחות, תשי"ב-1952.

בפעולותיה של המשטרה בתחנות הגבול יש משום מתן שירותים לגופים שונים בכמה מישורים: לאגף לעלייה ולמרשם אוכלוסין במשרד הפנים – בבדיקת דרכונים ואשרות כניסה; לצה"ל, בבדיקת אישורים של צה"ל המתירים יציאתם של יוצאי צבא לחוץ לארץ; לשירותי הבטחון, לבתי המשפט וגופים אחרים על פי "רשימת ביקורת גבולות" (ראה להלן), לשם תפיסת עבריינים או חשודים בביצוע עבירות, המנסים להימלט מהארץ או להיכנס אליה.

3. נושא ביקורת הגבולות נמצא בתחום אחריותה של המחלקה לתפקידים מיוחדים באגף החקירות של המשטרה. בביקורת הדרכונים עוסקים שוטרים, שהוסמכו על ידי שר הפנים, לפי חוק הכניסה לישראל תשי"ב-1952, לשמש בתפקיד קצין ביקורת הגבולות (להלן "בקרים"). הבקרים מקבלים הכשרה בקורס מיוחד, הנמשך כשלושה שבועות; לשוטרים טירונים, שנועדו לשמש בקרים. מיד עם התגייסותם למשטרה, ניתנת בקורס זה הדרכה קצרה גם בנושאים אחרים, הקשורים בשירות במשטרה. אחרי סיום הקורס מועסקים הטי-רונים בעבודה מעשית יחד עם בקר ותיק במשך חודש – חדשיים, ולאחר מכן עליהם לעמוד

בבחינת הסמכה של בקרים! המשטרה העסיקה בביקורת גבולות 146 בקרים; מלבדם מו-
עסקים 52 שוטרים בעבודה מינהלית הקשורה לנושא, מהם 42 בניהול כרטסת של נכנסים
ויוצאים במטה הארצי (להלן מטא"ר).

4. בחודשים אוגוסט עד אוקטובר 1973 בדק משרד מבקר המדינה את פעולות המשטרה
בביקורת הגבולות. הבדיקה נערכה במטה הארצי של המשטרה, בנמל התעופה בן גוריון,
בנמל חיפה ובנמל אשדוד (בדבר ביקורת קודמת בנושא זה ראה דו"ח שנתי 19 עמ' 342).

נוהל ביקורת הדרכונים בתחנות הגבול

1. לצורך רישום תנועת הנוסעים משמשים בעיקר טפסים אלה: טופס רישום לתושב
ישראל – ארצי או קבוע – היוצא את הארץ – ניתן לו על ידי חברת הנסיעות; טופס
רישום לנוסע לא ישראלי הנכנס לארץ, ניתן למילוי בזמן שהותו של הנוסע במטוס או
באנייה; וטופס רישום לעולה, שממלא אותו הבקר בעת כניסה של העולה בתחנת הגבול.
את טופסי הרישום משני הסוגים הראשונים ממלאים במקור ובהעתק. ההעתק מועבר לכרטסת
המנוהלת במטא"ר, ועל הנוסע לשמור על המקור. עם השלמת הנסיעה (שובו של תושב
הארץ היוצא ממנה או צאתו של תושב חוץ הנכנס ארצה), מוסר הנוסע לידי הבקר את
טופס הרישום שבידו; המקור מועבר לכרטסת שבמטא"ר ונשמר בה תקופה של ארבע שנים,
ואילו ההעתק, לאחר שהשווה אל המקור, מושמד.

2. ביקורת המשטרה לגבי העוברים בתחנות הגבול מבוצעת בעיקר על ידי פעולות אלה:
השוואת פרטי הדרכון לנתונים בטופס הרישום וזיהוי הנוסע, לפי הדרכון; בדיקת תוקף
הדרכון ואשרת כניסה (במקרה הצורך); בדיקה אם יש לעכב את הנוסע או לנקוט לגבי
פעולה כלשהי, על פי רשימת ביקורת גבולות; בדיקת אישורי צה"ל; החתמת הדרכון,
טופס הרישום וכרטיסי העלייה למטוס בחותמות מתאימות.

מעבר הנוסע היוצא מן הארץ אל האנייה או אל המטוס כרוך בבדיקות בטחוניות של המטען
ושל הנוסע עצמו; בביקורת דרכונים וביקורת מכס, ובמקרה של טיסה בטיפול ליד דלפק
חברת התעופה. לעתים נוצרים בנמל התעופה בן גוריון תורים ארוכים ליד דלפקי המשטרה,
כיוון שלא כל 20 הדלפקים המצויים במקום מאוישים. עם זאת, עד כמה שניתן היה לעמוד
על כך בעת הביקורת, גורם ביקורת הדרכונים בשרשרת הטיפול בנוסע היוצא אינו מש-
מעותי מבחינת זמן ההמתנה של הנוסע. ברוב המקרים מסתיימת גם ביקורת הדרכונים של
נוסעים נכנסים זמן לא מבוטל לפני שמגיעים מטעניהם.

משרד מבקר המדינה הפנה את תשומת לב המשטרה לכך, שדלפקים לא מאוישים בנמל
תעופה בן גוריון – ויש שרק מיעוטם של הדלפקים מאוישים – אינם סגורים. דבר זה
מאפשר מעבר לנוסעים, אף בתום לב, ללא ביקורת דרכונים, ואמנם קרו מקרים כאלה.
הפיקוח בעין על מעבר זה אינו קל, כיוון שעוברים בנתיבים אלה מספר רב של עובדי
הנמל, עובדי בטחון ועובדי חברות התעופה הרשאים להיות במקום.

בינואר 1974 הודיעה המשטרה, שהיא כודקת את האפשרות להתקין מנעולים במעברים,
שאינם בשימוש.

לנוסע המגיע לארץ על פי אשרת תושב ארצי ממלא הבקר טופס מיוחד; פעולה זו אורכת
10 עד 15 דקות, ומעכבת נוסעים אחרים. בעקבות המלצת הביקורת נקבע דוכן מיוחד
לבעלי אשרת תושב ארצי.

3. על פי הוראות, שהיו בתוקף עד 1970, אזרח ישראלי, שעבך את הארץ, ולו רק לימים או לשעות מספר, חוץ כדי נסיעה בין שני מקומות בחוץ לארץ, חייב היה במס נסיעות חוץ על המשך נסיעתו מן הארץ למקום היעד שלו בחוץ לארץ, אם לא קיבל פטור על פי הוראות של צו שר האוצר. הביקורת הקודמת העלתה, שהבקרים לא נהגו להחתים בחותמת כניסה ויציאה את הדרכונים של אזרחים ישראלים, שהגיעו לישראל תוך מעבר ממדינה זרה אחת למדינה זרה אחרת, והם לא נדרשו לשלם מס נסיעות חוץ על המשך נסיעתם. מ-1970 נשתנה המצב. על פי צו מס נסיעות חוץ (פטור), תש"ל-1970, פטור אדם מתשלום המס אם הוא נוסע במעבר הנכנס לישראל ויוצא ממנה תוך 48 שעות, או לאחר שהייה ארוכה יותר, באישור מנהל מחלקת מס נסיעות חוץ. הנוהל כיום הוא שבדרכונו של נוסע כזה במעבר מוטבעת חותמת כניסה ונרשמת שעת כניסתו. הנתונים בדרכון מאפשרים לבציג המסכ בנמל — בעת יציאתו של הנוסע — לקבוע אם זכאי הוא לפטור ממס.

4. הביקורת הקודמת העלתה ליקויים בפיקוח על כניסת ימאים זרים למדינה. עם עגינת אנייה זרה בנמל, נהגו הבקרים לקבל מרב החובל את פנקסי הימאי של אנשי הצוות, שעל פי הצהרתו הגיעו באנייה; הבקרים היו מוסרים בידי רב החובל רשיון שהייה בארץ לכל אחד מאנשי הצוות. בעת ההפלגה החזרו פנקסי הימאים במרוכז לרב החובל. הבקרים לא נהגו לזהות באופן אישי את אנשי הצוות על פי פנקס הימאי — לא בעת בואם לנמל ולא בעת הפלגתם. המשטרה אף לא נהגה להדיק על גבי רשיון שהייה תצלום של בעל הרשיון, שהוא אמצעי זיהוי חשוב למניעת שימוש לרעה ברשיונות.

נהלי הביקורת לגבי ימאים תוקנו. כיום מקבל הבקר מרב החובל רשימת שמות של אנשי הצוות יחד עם פנקסי הימאים. לאחר בדיקה מוחזרים הפנקסים לרב החובל ונמסרים לו רשיונות חופשה עבור כל אחד מאנשי הצוות. הרשיונות הם משני סוגים: קבוע וזמני. רשיון קבוע נושא תצלום ומוצא על שמו של כל איש צוות באנייה הפוקדת בתדירות את נמלי הארץ. הוא נשמר בתחנת הגבול ונמסר לימאי, כל אימת שהוא מגיע לנמל ישראלי. רשיון זמני ניתן לימאי, שהצטרף להפלגה אחת בלבד או המשרת באנייה המגיעה אל חופי הארץ באופן חד פעמי; הוא אינו נושא תמונה ומושמד לאחר ביקורת היציאה.

כרטסת ביקורת הגבולות

1. במטא"ר מתנהלת כרטסת של טופסי רישום, שממלאים הנוסעים העוברים דרך תחנות הגבול. כ-1972 התקבלו בכרטסת 1,788,508 טופסי רישום, מהם 888,744 — על כניסה לארץ ו-899,764 — על יציאה (למעט עולים ואנשי צוות). הכרטסת מנוהלת בשיטה ידנית; כ-1973 היו בה כשישה מליון טפסי רישום.

— הבקרים בתחנות הגבול אינם מקפידים די הצורך על כך, שהנוסעים ימלאו בטפסי הרישום את כל הפרטים, שנחבקשו למלא. בדיקה, שערך משרד מבקר המדינה אשר הקיפה 1000 טפסים, העלתה, שב-133 טפסים חסר שם חברת התעופה; כ-129 מספר הטיסה; כ-63 הכתובת בישראל; כ-50 שם האב של הנוסע; כ-37 הכתובת בחוץ לארץ; כ-31 המקצוע; כ-24 מטרת הנסיעה ובכמה מקרים לא צוינו מספר דרכון, מספר הזהות, האזרחות ותאריך הלידה. חסרונם של הפרטים עלול להמעיט את ערך המידע עבור המשרדים הנזקקים להם. עוד התברר, שלעתים ממלאים את הטופס בכתב שאינו ברור, ולא תמיד דואגים הבקרים, שגם העתק הטופס יהיה קריא. כתוצאה מכך הצטברו בתקופה מיוני עד סוף דצמבר 1972 כ-1000 טפסים, שלא ניתן היה למיינם כדי לכלול אותם בכרטסת שבמטא"ר; במקרים אלה נבצר מהמשטרה לתת מידע על הימצאם של האנשים בארץ או על היעדרם ממנה.

— אין מעקב מטעם משרד הפנים ואף לא על ידי המשטרה אחר נוסעים, שהגיעו לארץ ולא יצאו, לאחר שפג חוקף האשרה שלהם; נוסע כזה מתגלה על פי רוב על ידי הבקר רק כאשר יצא מהארץ.

2. המשטרה מקבלת במשך השנה אלפי בקשות ממשדרי ממשלה, מוסדות ציבור ואזרחים בדבר מידע על הימצאו של אדם בארץ, ופרטים על כניסותיו לארץ ויציאותיו ממנה. ב-1972 נתקבלו 86,700 פניות כאלה, שליש מהן מיחידות שונות של המשטרה, כ-10,000 ממשדרי הפנים, והשאר ממשדרי ממשלה שונים, צה"ל, מוסדות ציבור ואזרחים. הגידול בתנועת הנכנסים והיוצאים בגבולות יצר מצב, שבו קשה היה לעדכן את הכרסות בסדירות ולא ניתן היה להיענות תוך זמן סביר לאלפי הפניות לקבלת מידע הכלול בה.

עוד בדו"ח על הביקורת הקודמת המליץ משרד מבקר המדינה על מיכון עבודת הכרסות (ראה דו"ח שנתי 19, עמ' 344). בהערות שר האוצר לדו"ח זה נמסר, כי המשטרה מנהלת משא ומתן עם משרד הפנים להעברת הכרסות לידי וכי בדעתו של משרד הפנים, אם יקבלנה, לנהלה באמצעות המיכון. בתשובה על פנייה נוספת מהמשטרה באוקטובר 1972 הודיע משרד הפנים במאי 1973, כי אושרה עקרונית תכנית שנתיית להפעלת מערכת מורידת למיכון מרשם האוכלוסין וכי תינתן עדיפות ראשונה לקליטת כרסות ביקורת הגבולות. כפי שהעלו בירורי משרד מבקר המדינה, התכנית היא להעביר את הכרסות במרוצת 1974.

3. יחידת הכרסות לביקורת הגבולות ממציאה לתושבי ישראל, לפי בקשתם, אישורים המפרטים את תאריכי יציאתם וכניסתם לארץ. לעתים משמשים אישורים אלה אסמכתה לפקיד המכס להענקת פטור מהיטלים החלים על חפצים, שהנוסע הביא לאחר תקופת העדרות מן הארץ. על פי הנוהג, שהיה קיים בעת הביקורת הקודמת, רשאי היה כל שוטר ביחידה להוציא אישור כזה; המבקש לא נדרש להסביר לאיזה צורך דרוש לו האישור; אפשר היה לבקש אותו בעל פה והוא ניתן ללא תשלום; היחידה לא נהגה להשאיר אצלה העתק האישור, שנמסר למבקש, ומשום כך לא ניתן היה לבדוק אם הפרטים, שצויינו באישור, התאימו לפרטים הרשומים בכרסת. הואיל והאישור עשוי לשמש אסמכתה לפקיד המכס להענקת פטור על היטלים, המתבטאים לעתים בסכומים גדולים, הציע משרד מבקר המדינה, שרק קצינים בדרג מתאים יהיו מוסמכים להוציא אישורים ושהעתקיהם יישמרו לצרכי בידוק.

הבדיקה שנערכה בעת הביקורת הנוכחית, העלתה, שבקשות לקבלת אישור מוגשות עתה באמצעות טופס מיוחד, שבו יש לציין לאיזה צורך דרוש האישור; תמורת השירות יש לשלם — על פי הוראות תקנות הכניסה לישראל — אגרה בסך 3 ל"י; האישורים נחתמים על ידי קצין והעתקיהם נשמרים ביחידת הכרסות.

רשימת ביקורת גבולות

1. במטה הארצי ובתחנות הגבול מנוהלת רשימה הכוללת את שמותיהם של אנשים, שלגביהם יש לבצע פעולה מסוימת בעת כניסתם לארץ או בעת יציאתם ממנה (רשימת ביקורת גבולות — להלן רשב"ג). הסמכות לעכב כניסה לישראל של מי שאינם אזרחים ישראלים על ידי קצין ביקורת גבולות מבוססת על הוראות חוק הכניסה לישראל, תשי"ב — 1952. לגבי יציאה מן הארץ כללה הרשימה בעת הביקורת כ-6,000 שמות ולגבי הכניסה אליה כ-4,000. הגופים המבקשים להכליל שמות ברשב"ג הם בתי המשפט ובתי דין דתיים, שלטונות המכס, יחידות שונות במשטרה ושירותי הבטחון. הצווים והפניות מועברים ליחידה האחראית במטה הארצי לניהול הרשב"ג ולעדכונה. היא מעבירה הוראות מתאימות לעדכון הרשב"ג לתחנות הגבול, באמצעות טלקס. מספר השינויים ברשב"ג מגיע למאות בחודש.

— רק בתחנות הגבול בנ"ת בן גוריון ונמל חיפה מעדכנים באורח סדיר את הרשימות על פי הוראות המטה הארצי, ואילו שאר התחנות, בעיקר כאשדוד ואילת, נעזרות ברשימות המנוהלות בלוד ובחיפה. בבדיקה, שערך משרד מבקר המדינה בנמל אשדוד, התברר, שהרשימה המצויה שם עודכנה לאחרונה כחודש לפני תאריך הביקורת. על פי רשימה בלתי מעודכנת זו נערכת ביקורת הגבולות הן בנמל אשדוד והן בנמל אילת לגבי ימאים, שהם רוב הנוסעים העוברים בנמלים אלה. יעילותה של הרשימה היא בעדכונה המיידית ולדעת הביקורת אין טעם לפעול בתחום זה לפי מסמך, שאינו משקף את המצב לאשורו. לגבי שאר הנוסעים באותם הנמלים מתבקש מידע מנמל חיפה או מנמל התעופה בן גוריון באמצעות הטלפון.

ממסמכי המשטרה עולה, כי במשך שנה — מיולי 1972 עד יולי 1973 — לגבי 27 אנשים, ששמותיהם היו רשומים ברשב"ג, לא בוצעו ההוראות שניתנו; רוב המקרים היו בנמל התעופה בן גוריון. כל מקרה כזה הוא בדרך כלל בעל משקל, ואמנם בכולם הועמדו הבקרים, שטיפלו בנוסעים אלה, לדין משמעתי.

2. השמות נרשמים ברשב"ג לפי סדר אלף בית לאטיני, וחלוקת המשנה היא לפי שמות פרטיים. על פי הנוהג המקובל על הגופים המבקשים להכליל שמות ברשימה, אם בכניסה לארץ ואם ביציאה, לכתוב את השמות נכתב לאטיני לפי האיות, שהם חייבים לקבל ממשרד הפנים — המופקד על הרצאת דרכונים לאזרחים — שכן זיהוי האנשים בתחנות הגבול נעשה על פי הדרכונים, שבהם נרשמים השמות בלועזית.

— לא כל הגופים המבקשים הכללת שמות אנשים ברשב"ג, ממציאים למשטרה את השמות כשהם רשומים על פי האיות שבדרכון. כתוצאה מכך עלול להירשם שמו של אדם ברשב"ג באיות שונה מזה הרשום בדרכונו, והאיש לא יתגלה בעת הביקורת בתחנת הגבול. על פי המסמכים במשטרה, הצליחו אמנם ארבעה אנשים שהיו רשומים ברשב"ג, לצאת ב-1972 מן הארץ בגלל הבדלים באיות שמם בדרכון וברשב"ג. לדעת הביקורת, על המשטרה לחזור ולדרוש מהגופים, המבקשים להכליל שמות האנשים ברשב"ג, שימציאו את השמות לפי איות מוסמך.

כאשר מוצא צו עיכוב נגד אדם, שאין לו דרכון באותו זמן, אין אפשרות לברר את איות שמו בלועזית במשרד הפנים, ובמקרים אלו נעשה האיות לפי הרישום של הגוף המבקש. כתוצאה מכך היה לעתים שוני בין השם המופיע ברשב"ג לבין השם בדרכון, שהוצא כמועד מאוחר יותר, על ידי משרד הפנים. משרד הפנים הודיע למשרד מבקר המדינה בינואר 1974, כי ניתנו הוראות נוהל, אשר קובעות הסדרים לאיות לועזי של שמות אזרחים הנכ"ל-לים במרשם התושבים.

משק הרכב

בשימוש של משטרת ישראל, שתפקידה דורשים נידות מירבית, היו בסוף 1973 1,349 כלי רכב מסוגים שונים. רובו של הרכב מופעל בשלוש משמרות ביממה. צורכי המשטרה מחייבים תנאים להחזקת צי הרכב שלה כנושר פעולה מתמיד. קושי מיוחד בהשגת מטרה זו הוא בכך, שכוח האדם המפעיל את הרכב מתחלף באורח תדיר, והשימוש ברכב בנסיבות אלו מביא להתבלותו במידה העולה על המקובל.

משק הרכב של המשטרה מנוהל על ידי אגף המינהלה שבמטה הארצי. במסגרת האגף פועלת מחלקת התחבורה, העוסקת בצד הטכני והתפעולי של ניהול משק הרכב. מדור הקניות

מופקד על רכישת כלי רכב וחלפים; למדור הטכני כפוף בית המלאכה של המשטרה לשיפוף מנועים. השירות לרכב ניתן על ידי שלוש סדנאות מרחביות ו-24 סדנאות משנה. המדור הטכני במחלקת התחבורה אחראי לארגון המערך של הפעלת הרכב. לראש המדור כפוף קצין תחבורה והובלה ראשי, המנחה את קציני התחבורה ביחידות השונות. בשנת הכספים 1972 הוציאה המשטרה 4.9 מליון ל"י – לרכישת כלי רכב; 4.3 מליון ל"י לרכישה של חלפים ולתיקוני רכב מחוץ למשטרה; 5.4 מליון ל"י לדלק; ו-0.9 מליון ל"י לביטוח. ב-1.1.1973 היו בתקן מחלקת התחבורה 238 עובדים ו-85 שוליות (נוצר עובד), שכמה מהם חניכי בית ספר תעשייתי שבניהול אורט ומשרד העבודה. כל עובדי המחלקה היו שוטרים למעט חמישה עובדים אזרחים והשוליות.

במחצית הראשונה של 1973 נערכה ביקורת על סדרי הניהול והתחזוקה של רכב המשטרה במטה הארצי, במחלקת התחבורה, במדור הקניות, במחסן התחבורה הארצי, שהוא מחסן החלפים המרכזי של המשטרה, וב-17 מבין 27 הסדנאות. נבדקו במיוחד רכישת חלפים והחזקת הרכב בסדנאות וביחידות, לרבות הפיקוח על הסדנאות.

צי הרכב של המשטרה

במאס 1970 היו ברשות המשטרה 1,048 מכוניות ו-334 אופנועים וקטנועים: 443 ג'יפים, 454 מכוניות נוסעים מדגמים שונים, כולל 79 מכוניות מדגם לארק, והיתר משאיות, מסוגים שונים, רכב מיוחד ונושאי גייסות בשירות משמר הגבול. לפי דו"ח ממאס 1970, שהגיש צוות עבודה שהוקם על ידי המשטרה לבדיקת סוגי הרכב הדרושים לשימוש במשטרת ישראל, היו באותה עת ברשות המשטרה 40 דגמים של כלי רכב. הדו"ח לא התייחס לשנתוני הייצור של הרכב ואף לא הביא בחשבון את האופנועים והקטנועים*. מסקנת הדו"ח היא, שאפשר לספק את כל צרכיה של משטרת ישראל ב-13 דגמים בלבד, והמליצה להגיע למצב זה. ואמנם מספר הדגמים של מכוניות בשירות המשטרה צומצם מאז הגשת הדו"ח. בסוף שנת 1973 הפעילה המשטרה 1,117 מכוניות מ-16 דגמים, כאשר 3 מהם, הכוללים 40 מכוניות ירדו לפי הודעת המשטרה ממצבת הרכב בשנת 1974, ביניהן שתי המכוניות האחרונות מדגם לארק. כלי הרכב שהיו בשימוש המשטרה בעת הביקורת הם ג'יפים (339), מכוניות נוסעים משני דגמים עיקריים (394), מיניבוס מדגם אחד (141), ושלושה סוגים של משאיות ונושאי גייסות שבשירות משמר הגבול.

על פי כללים, שקבעה לעצמה המשטרה, יש להחליף רכב סיור כעבור ארבע שנות שירות או 250,000 ק"מ; רכב נוסעים אחר וטנדרים כעבור חמש שנים; ורכב כבד – פרט לאוטו-בוסים ומשאיות – כעבור שבע שנים. עקב מגבלות תקציביות לא הייתה אפשרות להשיג מטרה זו. הביקורת העלתה, שבתחילת 1973 היו בשירות המשטרה כ-230 מכוניות, שעברו את הנורמות, שהוזכרו לעיל, אם מבחינת גיל הרכב ואם מבחינת הקילומטרג' שעשו.

המשטרה שקלה את האפשרות להנהיג החלפת רכב נוסעים מהרכבה מקומית על פי הסכמים עם היצרנים לפי שיטת חוזה החלפה (Trade in), אולם השיטה לא הופעלה, לדברי המשטרה, מחמת התנגדות משרד האוצר ואי-נכונות מצד החברה המספקת את עיקר רכב הנוסעים. כיום רכב נוסעים מוחלף בדרך כלל פעם בחמש שנים.

לדעת הביקורת, יש מקום לכך, שמכלול הבעיות הכרוכות בחידוש רכב ייבדקו מחדש על ידי ועדה מקצועית ושעל סמך המלצות ומסקנות של ועדה כזאת יקבע פיקוד המשטרה תוכנית רכש-שנתית לרכב כלי הרכב.

* הוועדה קבעה כדגם נפרד של מכונית גם דגמים של מכונית מאותו יצרן ועם אותו מנוע אך בעל מרכב שונה; למשל, משאית דודג' – אוטובוס ומשאית דודג' – אסירים נקבעו ע"י הוועדה משני דגמים. למעשה נחשבים הם על ידי הנהלת המשטרה כרכב מאותו דגם, ולפי הגדרה זו מספר הדגמים היה ב-1970 – 20.

חלפים

הזמנת חלפים בשוק המקומי. בשנת הכספים 1972 רכשה המשטרה חלפים בסך 2.2 מיליון ל"י בשוק המקומי מספקים מקומיים, על פי הזמנות שגרתיות, באמצעות מדור קניות.

1. לפי פקודות הקבע של המשטרה והוראות ביצוע של אנף המנהלה יש להזמין חלפים על פי "דרישה לקנייה", שהוא טופס, שמחלקת התחבורה או מחסן התחבורה הארצי מגיש למדור הקניות. מדור הקניות המעסיק קניין אחד בלבד, רשאי לקנות חלפים, לפי שיקולו, אם מחיר הרכישה אינו עולה על 500 ל"י. לגבי קניות בשווי של 500 ל"י – 2,500 ל"י עליו לקבל הצעות בכתב או בעל פה מספקים מקומיים; לגבי רכישות שבין 2,500 ל"י – 5,000 ל"י על המדור לקבל הצעות בכתב משלושה ספקים; מעל 5,000 ל"י עליו לפרסם מכרז. על פי דרישות, שנתקבלו ממחלקת התחבורה וממחסן התחבורה הארצי, הוציא מדור הקניות בשנת הכספים 1972 4,863 הזמנות לרכישת ציוד וחלפים. להלן פירוט ההזמנות וחלוקתן לפי סכומי ההזמנות הבודדות (בל"י):

מספר ההזמנות	סכום ההזמנה (בל"י)
730	עד 50
2,962	50—51
1,082	501—2,500
47	2,501—5,000
42	מעל 5,000

— היה פיצול רב בהזמנת חלפים, והוצאו הזמנות רבות בסכומים קטנים ולפריטים בודדים. בגלל הפיצול הגדול של ההזמנות נרכש חלק ניכר מהחלפים בשוק המקומי בלא מכרזים. בכך התמיצה המשטרה אפשרות לחסוך בהוצאות על ידי הזמנות מרוכזות ובתנאי תחרות. המשטרה הסבירה, שבמקרים רבים יש להשיג חלפים במהירות מירבית, כיוון שהרכב דרוש למבצעים דחופים. סיבה נוספת לדבריה לפיצול ההזמנות, שכאשר המדובר בדגם העומד לצאת משימוש, אין המשטרה מעוניינת, מטעמי חסכון, להחזיק מלאי של חלפים מאותו דגם במחסניה. עם זאת הודיעה המשטרה שייבדקו מחדש סדרי הרכישות הבודדות בשוק המקומי כדי להגיע לצמצום היקפן.

— חלק ניכר מהקניות הבודדות עד 500 ל"י כל אחת עשה קניין יחיד שבמדור הקניות; הקניות היו במחירי השוק. הסדר זה נוגד את כללי הבידוק. המשטרה הודיעה, כי מחירי פריטים, שבהם יש תנודות ניכרות, טעונים להבא גם אישורו של נושא תפקיד אחר במדור.

2. מדור הקניות מטפל יום יום בעשרות הזמנות ועורך קניות בשוק החלפים, תוך חיפוש פריטים ורכישתם המיידית אצל קמעונאים. נערכה בדיקה מדגמית של רכישת 48 סוגי פריטים, בשנת הכספים 1972, בסכום של כ-190,000 ל"י. להלן כמה דוגמאות לפיצול הזמנות ולמחירים שונים, ששולמו בעבור אותו הפריט:

(א) סרני הנעה למכוניות פיג'ו: הוצאו 14 הזמנות בסך 21,270 ל"י לשלושה ספקים; המחירים ששולמו נעו בין 491 ל"י לבין 946 ל"י לסרן הנעה.

(ב) משאבות שמן למכונית קורטינה: הוצאו 12 הזמנות בסך 10,100 ל"י לשישה ספקים; המחירים נעו בין 351 ל"י לבין 684 ל"י למשאבת שמן.

(ג) בלמי יד לג'יפים: הוצאו 13 הזמנות בסך 8,100 ל"י לשני ספקים; המחירים נעו בין 126 ל"י ל-221 ל"י, כאשר 10 מבין 13 ההזמנות הוצאו לספק, שמחירו היה הגבוה יותר.

(ד) אף בפריטים סטנדרדיים, למשל משאבות שמן, פנסים, כבלי מצמד, משאבות דלק, ידיות לדלתות ולמראות, נמצאו הפרשים במחירים בעשרות אחוזים.

3. על פי ההוראות הפנימיות של המשטרה רשאית גם מחלקת התחבורה לקנות חלפים במקרים בודדים, כאשר הם דרושים לה באופן דחוף לרכב העומד בסדנאות בשל חסרונו של חלק. המחלקה גם רשאית לקנות חלפים לרכב לא סטנדרדי, שצריך להפש אחריהם באופן מיוחד. הבדיקה העלתה, שלמעשה רוכשת מחלקת התחבורה במישרין כמחצית מה- חלפים הבודדים, שרוכשת המשטרה מספקים מקומיים: בדיקת 150 דרישות, שכללו הזמנת כ-2,000 פריטים, העלתה, שכ-990 פריטים נרכשו על ידי מחלקת התחבורה, שלא באמצעות מדור הקניות.

הזמנות מרוכזות. המשטרה, בדומה למשרד הבטחון, רוכשת חלקי חילוף רבים בהזמנות מרוכזות מחוץ לארץ ומיצרנים מקומיים. היא מזמינה חלפים בסכומים ניכרים בדרך של הזמנות רגילות בלבד. לדברי המשטרה מבוססות רכישות אלה על הסכמים שנתיים עם הספקים, שעל פיהם היא מקבלת גם הנחה ניכרת מהמחיר הקטלוגי. לא נמצאו הסכמים בכתב בדבר הסדרים אלה. סכום הרכישות על פי הסדרים אלה הגיע, לפי נתוני המשטרה, בשנת הכספים 1972, לכ-1.2 מיליון ל"י.

בעקבות הביקורת, חתמה המשטרה על הסכמים עם ספקים, המפרטים את תנאי הרכישה, לרבות ההנחה.

קביעת מכסות מלאי. על פי ההוראות יש לרשום בכרטסת המלאי, המנוהלת במחסן התחבורה הארצי, את המלאי המזערי והמירבי של כל פריט ופריט. את מכסות המלאי יש לקבוע בהתחשב בתנועה השנתית של כל פריט, במשך זמן ההספקה מחוץ לארץ ובאפשרויות הרכישה בארץ. בדיקה מדגמית של 30 פריטים שבמחסן העלתה, שמכין 406 הזמנות לחלפים היו 265 הזמנות שנעשו, כשהמלאי היה מתחת לכמות המיזערית הרשומה בכרטסת. הדבר הצריך, כאמור לעיל, רכישות בשוק המקומי בתנאים לא נוחים. המשטרה הסבירה, כי סיבת הדבר היא בעיקר השהייה למען ריכוז הזמנות מחוץ לארץ. עם זאת היא הודיעה, שעיתוד המלאי אמור להיעשות על ידי המחשב שבשירות המשטרה, מה שעשוי לשפר את שיטת ההזמנות.

החזקת רכב בסדנאות

לכל כלי רכב יש קשר לסדנה, הנמצאת בקרבת מקום ליחידה, שבה הוא מוצב. הרכב מוכנס לסדנה במועדים קבועים מראש – אחת בחודש, פעם בחודשיים או שלושה חדשים, הכל לפי סוג הרכב ותעסוקתו; רוב הרכב של המשטרה מוזמן לטיפול פעם בחודש. בדיקת מאות חיקי רכב נוסעים ורכב סיור בסדנאות העלתה, שרכב המשטרה שהה בסדנאות במשך 10 שעות עבודה בממוצע; רובם של כלי הרכב יצאו ביום, שבו הוכנסו לסדנה.

מנתוני מחלקת התחבורה עולה, שאחוז שעות הבטלה של רכב המשטרה, עקב שהותו בסדנה, בשנת 1972, נע בין 7% ל-9%. חישוב, שערך משרד מבקר המדינה לגבי סדנאות הצפון, העלה גם הוא, שיעור בטלה של 8%. שיעור ממוצע זה של בטלה, בציי גדול של כלי רכב, הוא לדעתם של יודעי דבר, סביר בתנאי הארץ. עם זאת יעילות ניהול צי הרכב נמדדת גם בטיפול ברכב הבודד וביעילותן של הסדנאות הבודדות.

בסדנת חיפה הועלו מקרים רבים, שרכב נשאר בבדיקה חודשית ימים אחדים; בסדנת ירושלים היו מקרים של השבתת רכב בעיקר גיפים, לצורך תיקונים, במשך 4–5 ימים ולעיתים אף זמן יותר ממושך.

כלי רכב לא מעטים התעכבו, מפעם לפעם, בסדנאות לתקופות ארוכות יחסית מחוסר חלפים, לרבות מנועים, תיבות הילוכים ופריטים אחרים, שבשיפוצם עוסקת המשטרה עצמה. במיוחד בלט הדבר לאחר תאונות דרכים, כאשר היה צורך להחליף מכללים, שלא נמצאו במלאי של מחסני המשטרה.

כמה מתקלות אלה הן אמנם בלתי נמנעות במשך רכב גדול, כאשר יש צורך להקפיד, על רמת מלאי נמוכה של חלפים, ככל שניתן, בגלל ההוצאות הגבוהות הקשורות בהחזקת מלאי. הדבר אמור במיוחד לגבי מכללים שלמים, הדרושים בעיקר לתיקונים לאחר תאונות דרכים. עם זאת ריבוי המקרים של המתנת כלי רכב בסדנאות לחלפים, כפי שהעלתה הביקורת, מצביע על כך, שיש צורך בשיפורים בתחום זה.

אחד התיקונים השכיחים מאוד, שבהם עוסקות סדנאות המשטרה, הוא החלפת מצמד. הבדיקה העלתה מקרים רבים, במיוחד בגיפים, שברכב אחד הוחלפו חמישה עד תשעה מצמדים במשך שנה אחת. המשטרה מודעת לבעייה זו, ועוד בדו"ח צוות העבודה מ-1970 הומלץ כי ברכב סיור עירוני, הנע באיטיות תוך שימוש רב במצמד ואשר בו מתחלפים הנהגים לעתים תכופות, תותקן תיבת הילוכים אוטומטית. החלטה זו בוצעה רק באמצע 1972, עם רכישת כלי רכב חדשים המצוידים בתיבת הילוכים אוטומטית. עד סוף 1973 צוידו 102 כלי רכב בתיבת הילוכים כזאת.

השימוש בגיפים מהווה זה שנים רבות בעייה קשה מבחינת תחזוקה, והמשטרה מודעת לה. כלי רכב זה, בעל מנוע של 4 גלילים, אינו עומד במעמסה הנדרשת מכלים מסוג זה.

הביקורת, שהקיפה 100 גיפים, העלתה, שרובם של מנועי הגיפים לא החזיקו מעמד 100,000 ק"מ, עד לשיפוץ הכללי הראשון; במקרים מספר היה צורך לשפץ את המנועים אחרי נסיעה של 20,000 ק"מ – 30,000 ק"מ. הבדיקה העלתה גם מקרים של החלפת מנוע. עים בגיפים פעמים מספר, ובשני מקרים בולטים – 12 פעמים באותו גיפ (תוך נסיעה של 303,000 ק"מ ו-423,000 ק"מ). לעתים היה צורך בהחלפת מנועים לאחר קילומטרג' נמוך מאוד. להלן כמה דוגמאות:

(א) גיפ משנת ייצור 1968, שעד 1973. 4.5 נסע 235,000 ק"מ, הוחלף בו המנוע שבע פעמים לאחר נסיעה של 165,000 ק"מ, 5,000 ק"מ, 23,000 ק"מ, 18,000 ק"מ, 2,000 ק"מ ו-11,000 ק"מ.

(ב) גיפ משנת ייצור 1969, שעד 1973. 4.5 נסע 125,000 ק"מ, הוחלף בו המנוע תשע פעמים: אחרי 39,000 ק"מ, 14,000 ק"מ, 9,000 ק"מ, 18,000 ק"מ, 300 ק"מ, 3,000 ק"מ, 5,000 ק"מ ו-11,000 ק"מ.

המשטרה הודיעה, שבעתיד היא תרכוש גיפים בעלי שישה גלילים, שמנועיהם חזקים יותר. לדעת הביקורת רצוי, שהמשטרה תבדוק את האפשרויות למצוא לצורכי משימותיה היא תחליף לגיפ, שהוצאות החזקתו גדולות מאד.

החזקת הרכב ביחידות

1. פיקוח על טיב החזקת הרכב וניהולו ביחידות מבוצע, בין היתר, על ידי הסדנאות, כאשר הרכב מגיע אליהן לטיפול או לתיקון. בעת התיקון נבדק בסדנה גם מצבו הכללי של הרכב. אם נמצאו פגמים, נהגו ראשי הסדנאות או מבקר הרכב מטעם מחלקת התחבורה לדווח על כך ליחידות הנוגעות בדבר במשטרה.

2. על פי עיון במדגם של 587 דו"חות ליקויים משנת 1972 (265 מסדנאות הצפון, 120 מסדנאות המזרח ו-202 מסדנאות הדרום) שכרובם נכללו הערות אחדות על מצב בלתי תקין של הרכב שנבדק, מיון משרד מבקר המדינה 681 ליקויים שהוזכרו בדו"חות המחלקה, לפי ההתפלגות הבאה:

165 פעם (28%) התלוננו ראשי הסדנאות על רכב שנמצא מוזנח, בלתי מטופל, מלוכלך או בלתי תקין עקב תחזוקה לקויה ביחידות.

122 פעם נרשמו תלונות על איחור או על אי הופעת הרכב לביקורת החודשית בסדנה לעומת מה שנקבע בזימון מראש. לדברי הנהלת מחלקת התחבורה, איחורים אלה בהתייצבות הרכב גרמו הפרעות בסדרי העבודה בסדנאות.

121 פעם צוין איחור בביצוע סיכה והחלפת שמן – טיפולים חיוניים, שלגבי רכב משטרה, העובד בתנאים קשים, חשיבות ביצועם בזמן שנקבע גדולה במיוחד.
ב-69 מקרים נתגלה בצמיגיו של רכב לחץ אוויר בלתי נכון; יש בכך כדי לגרום שחיקה מהירה של הצמיגים, ואף להיזק למערכת ההנעה של הרכב.

44 דו"חות התייחסו לכלי רכב, שלא היו מים במצבריו.

43 פעם נתגלה חוסר בציוד של המכוניות.

17 פעם צוין חוסר מים במצננים או שהיו בהם מים רגילים במקום מים רכים – דבר הגורם הצטברות של אבן במערכת הקירור.

14 פעם צוין עודף או חוסר שמן במנועים או בתיבות ההילוכים, מה שמשפיע על אורך חיי המנוע.

יתר הדו"חות הצביעו על תקלות שונות.

3. אחד הגורמים המקשה על תחזוקה תקינה של רכב המשטרה הוא תחלופה רבה של הנהגים. ממסמכים רבים וגם מכירורים במחלקת התחבורה והסדנאות נתברר, שנוזקים רבים נגרמים לרכב בגלל מפעילי הרכב.

מהאמור לעיל נראה, כי המשטרה ערה לבעייה זו ואף נוקטת צעדים ראויים של פיקוח על השימוש ברכב ביחידות. היה רצוי, כי נוסף על כך היא גם תגביר את הדרכת המשתמשים ברכב גם מבחינת השמירה על הרכוש.

בית המלאכה לחידוש מנועים ואביזרי רכב

1. בבית המלאכה לחידוש מנועים ואביזרי רכב הועסקו בשנת 1972 19 עובדים. באותה שנה שופצו בבית המלאכה 457 מנועים שיפוץ כללי ו-81 שיפוץ חלקי. לפי נתוני מחלקת התחבורה משקיע בית המלאכה 22 שעות עבודה בשיפוץ של מנוע גיפ ו-25.5 שעות בשיפוץ מנוע של משאיות דודג'. ההוצאה על שיפוץ מנוע של גיפ – מחיר שעות עבודה שהושקעו בתוספת כ-20% של שעות לא ישירות – מערכת ע"י המשטרה כ-673 ל"י וההוצאה על שיפוץ מנוע של משאית דודג', – כ-1,108 ל"י (נתונים למאי 1973).

משרד מבקר המדינה בדק את שעות העבודה, שהושקעו בשיפוץ מנועים, ודן עם המשטרה על הצורך להוסיף לשעות העבודה את שעות ההרצה של המנועים, שלא נכללו בחישוב לעיל.

2. מנועים נבחרים ומקבלים אישור להוצאה מהמפעל על ידי אחד מעובדי בית המלאכה. אין במחלקת התחבורה נושא תפקיד של ביקורת איכות או בחינה סופית, שאינו תלוי מבחינה פיקודית בראש היחידה. במפעלים רבים הכירו בחשיבותו של גורם חיצוני כזה, שמתפקידו לבחון את התוצרת, תוך תהליך העבודה וגם בסיומה. הערות הבוחן משמשות להערכת טיב העבודה של עובדי בית המלאכה ועצם פעילותו מדרבנת לשיפור התוצרת.

ממצאי מעקב

הוצאה לפועל של פקודת בתי משפט

דו"ח שנתי 22, עמ' 452

זה שנים היו תלונות רבות על דרכי ההוצאה לפועל על ידי המשטרה, על פיגורים ניכרים בביצוע ועל מקרים רבים, שאינם מגיעים, לכלל הוצאה לפועל. עוד בדו"ח שנתי 19 (עמ' 364) קבע מבקר המדינה שאין באפשרות משטרת ישראל, בתנאי עבודתה ותפקידי הנוכחיים, להיפנות במידה מספקת למילוי פקודות בתי המשפט וצויהם. ההצעה שהועלתה בעקבות הביקורות הקודמות על ידי המשטרה, להקים יחידה מיוחדת בעלת סמכות מתאימה בענייני הוצאה לפועל, לא מומשה. בהעדר פתרון כוללני נעשו נסיונות, כדי למצוא הסדרים ארגוניים אחרים לשיפור הליכי הביצוע.

בבעייה הארגונית היסודית לא חל שינוי. משטרת ישראל עדיין נאלצת לתת עדיפות נמוכה לטיפול בנושא זה. נציבות תלונות הציבור טיפלה במספר לא קטן של תלונות, בדבר פיגורים ניכרים בביצוע פקודות בתי משפט להוצאה לפועל על ידי המשטרה.

על אף הסדרים מנהליים ותחיקתיים, שמטרתם להקל על עומס העבודה של המשטרה, הלך וגדל מספרן של פקודות המאסר ובמקביל מספר הפקודות, שהיו תלויות ועומדות ביחידות ההוצאה לפועל של המשטרה. בשנת 1970 הוצאו בארץ 90,736 פקודות מאסר פליליות ו-153,183 אזרחיות, ובסוף אותה שנה היו תלויות ועומדות 22,140 פקודות מאסר פליליות ו-38,000 אזרחיות.

בשנת 1972 נתקבלו במשטרה מבתי המשפט 91,295 פקודות מאסר פליליות ו-142,106 אזרחיות; במשך השנה הוצאו לפועל 85,643 פקודות מאסר פליליות ו-138,953 פקודות מאסר אזרחיות; בסוף אותה שנה היו תלויות ועומדות 40,318 פקודות מאסר פליליות ו-42,665 אזרחיות.

קצב הביצוע של פקודות מאסר בתחנות שנבדקו, במיוחד במחוז תל-אביב, לא היה משיביע רצון. כדי ליעל את ביצוע פקודות המאסר במחוז זה, הקימה המשטרה עוד בשנת 1966 יחידת הוצאה לפועל. ביחידה זו היו 36 שוטרים, שהועסקו בחלק ניכר מזמנם בתפקידי משטרה אחרים. יחידת ההוצאה לפועל לא ניהלה רשימה שמית של אלה, שנגדם הוצאו פקודות ולא אותה, ולא נעשו פעולות איתור כדבעי.

לא חל שיפור במצב. בשנת 1973 ירד מספר השוטרים ביחידת ההוצאה לפועל ל-32, וגם הם הועסקו בתפקידי משטרה אחרים. לא נעשו שיפורים כדי להגיע