

בהחלטת אוגוסט 1975 הגישה הוועדה את מסקנותיה והמליצה בעיקר על שימוש באגרת רישוי, שתהיה קרובה למחיר השוק של הרישוי, כדרך לוויסות הענף. עד סוף 1976 לא נתקבלו החלטות בתחום זה.

תעריפי נסיעה במוניות

1. כאינדיקטור לשיעור העלאת תעריפי הנסיעה במוניות משמש "סל תשומות" במוניות הדומה לסל התשומות לקואופרטיבים לתחבורה ציבורית תוך התאמות דרושות (על השיטה הנהוגה בקביעת תעריפי הנסיעה באוטובוסים ראה דו"ח שנתי 26, עמ' 728). שלא כנהוג לגבי הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית, הסל בענף המוניות אינו מקובל כקריטריון בלעדי על שום צד מן הצדדים. העלאות בתעריפי המוניות, שהמשרד החליט עליהן בדצמבר 1974 ושוב בנובמבר 1975, הוגדרו כהעלאות זמניות, עד לקביעת סל מוסכם. עד סוף 1976 לא נקבע סל תשומות מוסכם ומחייב לענף. בהעדרו נקבעו התעריפים, לרבות ההעלאה, במאסר 1976, לפי החלטות אד הוק ועל פי מו"מ בין המשרד ובין ארגון המוניות.

2. הפיקוח על מחירי הנסיעה מטעם המפקח על התעבורה נעשה בעיקר בדרך של בדיקת לוחות המחירים, שמפיצות חברות המוניות בין חבריהן. הפיקוח על גביית המחירים לפי לוחות המחירים המאושרים מופעל בעקבות תלונות המתקבלות מנוסעים. לא תמיד מופעל בזמן הפיקוח על לוח המחירים: באוקטובר 1975 נתגלה על ידי המפקח המחוזי בחיפה, שחברת מוניות מסוימת השתמשה החל מדצמבר 1974 במחירון, שעלה על התעריפים, שאושרו באותה תקופה. במקרה כגון זה גם אין מתקבלות תלונות מהציבור, מאחר שכל נוסע משלם לפי מחירון מודפס, שהופץ על ידי ארגון המוניות, והנוסע יכול להניח לכאורה, שהמחירון נבדק ואושר על ידי המשרד.

3. עוד בשנת 1952 התקין שר התחבורה תקנות בעניין מונים, אולם תחילת תוקפן של תקנות אלה נקבע ליום, שייקבע על ידי רשות הרישוי. בהודעה שפורסמה בדצמבר 1964 נקבע, שתחילתן ב-17.1.1965 ורק לגבי שלושה אזורים מביין שמונת אזורי המוניות בארץ, שבהם יופעלו מונים בנסיעות מיוחדות: תל אביב (כולל רמת גן), ירושלים וחיפה. באוקטובר 1975 הוחלה חובת השימוש במונים בכל אזורי הארץ. על פי חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, תשי"ח—1957, הוכרו המונה כמצרך ברפיקוח ונקבע, שמוותר להשתמש רק במונה מאושר על ידי משרד התחבורה; כמו כן הוכרו שירותי ההרכבה והתחזוקה של מונים כשירותים בני פיקוח. מכירת מונים והטיפול בהם — הרכבתם ותחזוקתם — תיעשה רק על ידי נותן שירות, שהוסמך לכך על ידי המשרד.

— בעת שינוי תעריפי הנסיעה יש לעדכן את המונים. מתברר, שפעולה זו נעשת באיטיות, ולמעשה מוניות נוסעות זמן רב עם מונים בלתי מעודכנים; הנהגים גובים את דמי הנסיעה כשהם משתמשים ב"לוח היפוך", המתרגם את מחיר הנסיעה, כפי שמראה המונה, לתעריפים החדשים שאושרו. לאחר שאושרה העלאת תעריפים בפברואר 1974, היה צורך בעדכון המונים לפי התעריף החדש. מנתוני משרד התחבורה מינואר 1975, מתברר, שבאותה עת עוד לא היו מעודכנים המונים של כ-700 מוניות (כ-25% מכלל המוניות, שבהן הותקנו מונים) לפי התעריפים שנקבעו בפברואר 1974; בינתיים הייתה העלאת תעריפים נוספת בדצמבר 1974.

מידת הגילוי של מחיר הנסיעה לנוסע בשיטת "לוח ההיפוך" נופלת בהרבה מזו שבמונה המעודכן; ולגבי סוגי נוסעים רבים, בהם תיירים, מאבד גילוי המחיר בדרך זו הרבה מערכו. על המשרד לקבוע תקופה קצרה ככל האפשר לעדכון המונים ולהפעיל פיקוח שהדבר אכן ייעשה.

— מלבד עדכון המונים לפי התעריפים המשתנים מדי פעם בפעם נודעת חשיבות מיוחדת גם לפיקוח על תקינות פעולתם של המונים ועל דיוקם. בביקורת הקודמת (ראה דו"ח שנתי 18, עמ' 467) נקבע, שתקינות המונים נבדקה אחת לשנה על ידי החברה ששיווקה אותם. הביקורת המליצה, שבדיקת תקינות פעולתם של המונים תיערך גם על ידי המשרד, במישורו, בעת הבדיקה השנתית של הרכב. הביקורת הנוכחית העלתה, שהמשרד לא הנהיג בדיקות של תקינות מונים, ולו במסורג.

הולכת נוסעים ברכב מסחרי ובאוטובוסים פרטיים

תקנות התעבורה, תשכ"א—1961, קובעות סייגים להסעת נוסעים ברכב מסחרי — רכב המיועד לשמש להובלת משא, כגון טנדרים ומשאיות. בין היתר נקבע: הסעת יותר משישה נוסעים ברכב מסחרי, שמשקלו הכולל עולה על 4,000 ק"ג, והסעת נוסעים בשכר ברכב כזה טעונות היתר מאת רשות הרישוי; הנהוג ברכב מסחרי, או בעליו, או מי שיש לו השליטה עליו, לא יגבה שכר, או כל

תמורה שהיא מכל נוסע בנפרד. כדי להגביר את הבטיחות בדרכים החל משרד התחבורה ב־1961 להגביל מתן היתרים להולכת נוסעים ברכב מסחרי; ב־1966 הוקפא מתן היתרים חדשים להולכת נוסעים ברכב מסחרי בשכר, להוציא מקרים, שהמשאית משמשת להולכת עובדים למפעל, ואף זאת בתנאי, שאין שירות הסעה קבוע ממקום מגורי העובדים.

סדרי הולכת נוסעים ברכב מסחרי נבדקו על ידי משרד מבקר המדינה פעמים מספר ולאחרונה במסגרת הנושא "בטיחות בדרכים" (ראה דו"ח שנתי 19, עמ' 516, וביקורת מעקב, בדו"ח שנתי 21, עמ' 576). בחודשים פברואר-אפריל 1976 נבדקו בשירותי נהיגה ורכב שבמשרד בירושלים ובמשרדים המחוזיים בירושלים, בתל אביב, בחיפה ובבאר שבע דרכי מתן היתרים להולכת נוסעים ברכב מסחרי והפיקוח על ביצוע הוראות החוק בתחום זה. עוד נבדקו במשרדי המפקח על התעבורה סדרי מתן היתרים להולכת נוסעים באוטובוסים פרטיים.

1. רשות הרישוי הרשמה במשך השנים הסעת נוסעים ברכב מסחרי, שמשקלו הכולל המותר עד 4 טון (טנדרים), משרד מבקר המדינה דן עם משרד התחבורה על הצורך בהכנתם ובעיבודם של נתונים מעודכנים ומרוכזים בדבר האפשרויות הקיימות להולכת נוסעים שלא באמצעות מפעילי התחבורה הציבורית — נתונים העשויים להידרש בשעות משבר כלשהו בסדרי התחבורה הרגילה.

2. תקנות התעבורה אוסרות הולכת נוסעים ברכב מסחרי, שמשקלו המותר הכולל הוא מעל 4 טון, בשכר או בתמורה כלשהי, אלא על פי היתר מאת רשות הרישוי. בהוראות הנוהלה של רשות הרישוי, שניתנו בהתאם לתקנות, נקבע, שמשדרי הרישוי המחוזיים לא יתנו היתרים להולכת נוסעים ברכב מסחרי כאמור, להוציא מקרים שהמשאית באה להתחיל משאית קודמת, שלגביה היה היתר להולכת נוסעים. לפי רישומי משרד התחבורה היו בפברואר 1976 467 היתרים בני תוקף להולכת נוסעים בשכר, לעומת 639 היתרים כאלה בראשית 1970; מתוך 172 ההיתרים שלא חודשו מאז 1970, ב־101 מקרים הוחלפו המשאיות באוטובוסים פרטיים.

בהתאם למדיניות המשרד להקטין ככל האפשר את צי הרכב המסחרי בעל היתר להולכת נוסעים בשכר, מינה שר התחבורה ביולי 1971 ועדה בראשותו של ח"כ ע. פיינרמן ז"ל, ועליה הוטל לבדוק את האפשרויות להמרת משאיות להסעת נוסעים באוטובוסים. הוועדה הגישה את מסקנותיה והמלצותיה לשר התחבורה בנובמבר 1971. בדו"ח הוועדה נקבע, שמן הרצוי לאפשר המרת משאיות באוטובוסים, והיא המליצה על המרת מאה משאיות בשנה. לאחר שמחלקת התקינה שבאגף שירותי רכב ותחזוקה אישרה דגם של שלדה ומיפרט של הרכב, נתבקשו ארגוני המובילים להמציא למפקח על התעבורה שרימות של חבריהם המעוניינים לרכוש אוטובוסים להסעת נוסעים בשכר במקום המשאיות שברשותם. הטיפול בבקשות הוטל על ועדה משרדית: הותנה, שהאוטובוס, שיבוא במקום הרכב המסחרי, שהיה לו היתר להסעת נוסעים בשכר, יהיה מהדגם והמרכב כפי שאושרו במחלקת התקינה. בשנת 1974 הוגשו לוועדה 120 בקשות, מהן אושרו 108 ומומשו 78. בשנת 1975 הוגשו 49 בקשות, מהן אושרו ומומשו 23.

לפי הוראות המשרד ניתן להעביר היתר להולכת נוסעים בשכר ממשאית למשאית במקרים של החלפת רכב על ידי אותם בעלים. במקרים אלה יש לבטל את ההיתר, שהיה בתוקף לגבי הרכב המסחרי שהוחלף.

— בבדיקה מסורגת נמצאו חמישה מקרים, שמשדרי הרישוי נתנו היתר לגבי משאית חדשה, אך לא דאגו במקביל לכך לבטל את ההיתר הקיים לגבי המשאית הקודמת, והלה נותר בתוקף במשך תקופה של כמה חודשים. בעקבות הביקורת חזר המשרד והורה על ביטול ההיתר הקיים לגבי משאית מוחלפת באחרת.

3. מלבד היתרים לאוטובוסים פרטיים, הבאים במקומן של משאיות שהותרו להולכה בשכר, יש עוד שלושה סוגים של היתרים להפעלת אוטובוסים פרטיים: (א) לרשויות מקומיות או מוסדות חינוך — במטרה להוליך תלמידים לבתי הספר ולמופעי תרבות ללא שכר; (ב) למפעלים גדולים — להולכת פועלים אל מקום העבודה וממנו; (ג) לחברות תיירות — להולכת תיירים והסעות מיוחדות. לפי נתוני רשות הרישוי היו בפברואר 1976 235 היתרים להפעלת אוטובוסים של מוסדות ורשויות מקומיות, 62 של מפעלים ו־194 של חברות תיירות. היתרים להפעלת אוטובוסים פרטיים יש לחדש מדי שנה בשנה.

— בדיקת העתקי ההיתרים במשרדים המחוזיים של המפקח על התעבורה בפברואר 1976 העלתה מקרים, שההיתר לא היה בר תוקף, לאחר שלא הוארך, ושלא ננקטו צעדים כלשהם כדי לחייב את

בעלי האוטובוסים להאריך את תוקף ההיתר. משרד מבקר המדינה הדגיש בפני משרד התחבורה את הצורך בקיום מעקב אחר תוקף ההיתר כדי לוודא קיום תנאי ההיתר, והמליץ, שיתן הוראה למשרדי הרישוי המחוזיים להתנות חידוש רישונות אוטובוסים פרטיים בהצגת היתר בר תוקף להסעת נוסעים. משרד התחבורה הודיע בספטמבר 1976, כי הוא אימץ את המלצת הביקורת, וכי ניתנו הוראות לפעולה בהתאם לכך.

רכב הנועד ליבוא — בדיקתו בחוץ-לארץ

1. מנהל אגף הרכב ושירותי תחזוקה במשרד התחבורה הוא הרשות המוסמכת לעניין יבוא רכב לישראל. כל דגם חדש, בטרם יותר יבואו, חייב בבדיקות, שמטרתן לוודא את כשירות הרכב, עמידתו בדרישות בטיחות והתאמתו לתנאי הארץ. לשם כך מיובא אבטיפוס של הרכב, והוא נבדק על ידי מומחי משרד התחבורה. לעתים מציג המשרד, עקב הבדיקות, דרישות לשינויים והתאמות ברכב או מחליט, שאין מקום להתיר את יבואו.

בספטמבר 1976 פנתה הנהלת משרד התחבורה למשרד מבקר המדינה בבקשה לקבל חוות דעת בדבר אפשרות בדיקה של אבטיפוס ורכב חריג בחו"ל. לפי הסברי משרד התחבורה, כאשר מדובר ברכב שכיח מתחלקות הוצאות יבוא האבטיפוס המשמש לצורך בדיקה, על פני נפח מכירות גדול יחסית; לאחרונה הצטברו מקרים מספר של כלי רכב ספציפיים, ככדים ומורכבים מבחינה טכנולוגית, שייבאו לארץ בכמות קטנה מאוד. כלי רכב אלו מצריכים בדיקה טכנולוגית מורכבת יחסית, וההוצאות-הכרוכות בהובלתם ארצה לשם בדיקה, על הסיכונים הכרוכים בה, יקרות מאוד. המשרד שקל את האפשרות לשלוח במקרים אלו מומחה שלו לערוך את הבדיקה אצל הייצרן בחו"ל ולחייב את היבואן בכיסוי ההוצאות הכרוכות בכך; מתוך רצון להקפיד על סדרי ניהול תקין נבחן הנושא בתיאום עם נציבות שירות המדינה ואגף התקציבים במשרד האוצר. המשרד מסר, כי גובשו קריטריונים ונקבע נוהל, שייפתח פרט הכנסה בתקציב המשרד, ואילו ייוקפו הכספיה שיוותרו על ידי היבואנים בגין ההוצאות הכרוכות בבחינת הרכב; ואילו הבוחן שישוגר על ידי המשרד יסע בתנאים המקובלים לגבי עובדי מדינה היוצאים לחו"ל בתפקיד.

2. משרד מבקר המדינה הבהיר למשרד התחבורה, כי אין זה מתפקידו לחוות דעה על הסדרים ופעולות שבדעת גוף מבוקר לעשות, אלא במסגרת הוראות סעיף 21 לחוק מבקר המדינה. בבירורים, שערך משרד מבקר המדינה באגף הרכב ושירותי תחזוקה, שבמשרד התחבורה, שהטיפול בנושא הנדון נמנה עם תפקידיו, אף נמצא שמשרד התחבורה כבר שיגר שניים מעובדיו לחו"ל לצורך בדיקת רכב במסגרת ההסדרים שגיבש.

עם זאת ראה משרד מבקר המדינה לנכון להפנות, על פי תוצאות הבירורים, את תשומת לב משרד התחבורה לנקודות הבאות:

(א) עקרונית, עריכת בדיקות בחו"ל במתקני יצרן הרכב, על ידי עובד בודד או אפילו שני עובדים, אינה רצויה, שכן העובד ימצא שם לבדו, בלא אפשרות להיוועץ בממונים עליו ובמומחים אחרים הנאמנים על המשרד. במצב זה הוא עלול להיות מושפע יתר על המידה מנציגי היצרן, העשויים אף להיות בעלי ידע מקצועי עדיף.

(ב) כאשר המדובר הוא במקרים, שבגלל היות הרכב ספציפי מאוד ומסוג שיימכר רק בהיקף קטן, הסיכון של היבואן להביאו ארצה לבדיקה הוא גדול, הרי על אף זאת מן הדרוש, שבטרם יחליט המשרד על עריכת בדיקה בחו"ל, הוא יגדיר בבירור את דרישותיו בהתאם לאותם היבטים, שלפיהם הוא בודק כשירותו של רכב והתאמתו לתנאי הארץ, ויקבל את כל המידע. הטכני האפשרי מהיצרן, שכן ייתכן, שעל בסיס בדיקת המידע הזה לעומת הדרישות כבר יתברר, שיש הסתייגויות לגבי הרכב.

(ג) בדיקה בחו"ל על ידי עובד המשרד באה בחשבון רק על פי תכנית עבודה מוגדרת ולאחר שנעשו סידורים, שהעובד יוכל להסתייע במקום בגורם מקצועי בלתי תלוי, שהוא אמין על המשרד (כגון מוסד תקינה ממלכתי, או מוסד אחר המתמחה בנושא ושאיננו תלוי ביצרן).

(ד) את ההסדרים, שבדעת המשרד לעשות בנוגע לכיסוי ההוצאות, ושנועדו למנוע היווצרות קשר כספי כלשהו בין עובד המשרד לבין היבואן והיצרן, שאת רכבו הוא בודק, יש להשלים

בדרך של מתן הוראות בכתב לעובד כזה, שיאסרו עליו ליהנות מאירוח על חשבון היבואן, היצרן, או גורם עסקי אחר, ושיחייבוהו להימנע ממגע חברתי קרוב אתם.

3. בסוף אוקטובר 1976 הורתה הנהלת משרד התחבורה, שההחלטות בדבר עריכת בדיקה של אבטיפוס ורכב חריג יתקבלו בכפיפות לעקרונות, כפי שהותוו על ידי הביקורת. כל מקרה, שייראה כמצריך שיגורו של עובד לבדיקה כנ"ל, יובא לאישור המנכ"ל, תוך הגשת מסמך המתייחס במפורט לכל אחת מהדרישות הנ"ל ולהסדרים, שייעשו למילויין.

השירות המטאורולוגי

1. השירות המטאורולוגי (להלן — השירות) פועל מאפריל 1975 כיחידת סמך במסגרת משרד התחבורה. השירות מספק נתונים מטאורולוגיים כלליים וכן נתונים מעובדים בצורת תחזיות של מזג אוויר, לתועלת הציבור, הרחב ומגורים שונים של המשק. עוד עוסק השירות בעריכת סקרם ומחקרים מיוחדים בתחומי פעולתו, הממומנים, בחלקם, על ידי גורמים ממלכתיים ומיעודים עבורם (ראה להלן). לביצוע המשימות שהוטלו עליו מקיים השירות מרכז בבית דגן, שבו נמצא עיקר הציוד התפעולי לקליטת הנתונים המטאורולוגיים, לעיבודם והעברתם, וכן קרוב ל-70 תחנות מטאורולוגיות, שהחשובות ביניהן, נמצאות בגמל התעופה בן גוריון ובשדות התעופה הפנים ארציים. נוסף על כך מופעלות גם כ-600 תחנות למדידת גשם ברחבי הארץ, חלק מהן על ידי מתנדבים מקומיים.

תקציב השירות — ברוטו — לשנת הכספים 1975 נקבע בסך 17.3 מיליון ל"י; המרכיבים העיקריים שלו הם שכר עבודה, אחזקה ורכישת ציוד. ההוצאה למעשה, בניכוי הכנסה מיועדת, הסתכמה באותה שנה ב-11.9 מיליון ל"י. לשנת 1976 הועד תקציב ברוטו בסך 21.9 מיליון ל"י. בתחילת 1976 הועסקו בשירות 231 עובדים קבועים ו-43 עובדים ארעיים וזמניים.

2. בחודשים ינואר—מארס 1976 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת על פעולות השירות בתחום המינהל, המשק והכספים. מספר ערכונים נעשו בנובמבר 1976. ביקורת קודמת נערכה בשנת 1968 (ראה דו"ח שנתי 19, עמ' 488; ממצאי מעקב — ראה דו"ח שנתי 21, עמ' 569).

מינהל

1. השירות מונה תשע יחידות: ארבעה ענפים שבראש כל אחד מהם עומד סגן מנהל השירות — לשירותים סינופטיים (חיזוי), לשירותי אקלים, לשירותים הנדסיים, ולמינהל וארגון; ארבע מחלקות — למחקר, למחשב, לרשת התחנות בשטחים, ולהדרכה; וספרייה.

היחידה הגדולה ביותר, המעסיקה כשליש מעובדי השירות, היא השירותים הסינופטיים ובראשה עומד, לפי התקן סגן מנהל השירות. ביוני 1975 מונה מנהל היחידה לתפקיד מנהל השירות, ומאז טרם מונה מנהל ליחידה במקומו. הוסבר לביקורת, שהמינוי הנדרש הוקפא על ידי הנהלת משרד התחבורה עד לבדיקה כללית של מבנה השירות. לדעת הביקורת, מן הראוי, שהמשרד ידאג למילוי המשרה האמורה.

2. בסתיו 1971 מינה מנכ"ל משרד התחבורה צוות, שלא מבין עובדי השירות, בראשותו של מנהל השירות, שפרש לגימלאות, והטיל עליו לערוך תכנית אב למטאורולוגיה לעשור הבא. הצוות הורכב משלושה מטאורולוגים, שני כלכלנים ועוזר טכני. הוצאות הסקר הסתכמו ב-345,000 ל"י, ומומנו מתקציב תכנון ומחקרים של משרד התחבורה. הצוות הגיש דו"ח באפריל 1975, שעיקר המלצותיו התייחסו לנושאים הבאים: שינויים במבנה הארגוני; תפקידי השירות ומערך כוח האדם, במיוחד בעבודת משמרות; שיפורים בתחום העבודה המקצועית; ושינויים בסדרי מימון עבודות לגורמי חוץ, לרבות ניהול רישומי תמחיר.

— פרט להמלצה אחת, בדבר הפיכת השירות ליחידת סמך — להוציא ענייני כספים ומשק — טרם יושמו המלצות הצוות. בינואר 1977 הודיע משרד התחבורה למשרד מבקר המדינה, כי הוכנה הצעת נוהל לביצוע עבודות עבור גורמי חוץ והיא נמצאת בשלבי דיון מתקדמים (ראה להלן).

3. חלק ניכר מעבודות השירות המטאורולוגי נעשה במשמרות במשך כל ימות השנה. שעות העבודה של עובד משמרת מסתכמות בכ-200 שעות לחודש; המשמרת היא של 12 שעות, כולל 2

שעות מנוחה. לפי הסדר זה מועסקים 117 עובדים, בעיקר במחלקות חיזוי וקשר, רדיוסונד ובתחנות האוויריות. ב־1975 הגיעה תוספת התשלום לעובדים אלה עבור עבודה במשמרות ובשעות נוספות לכדי 23% בממוצע מעל למשכורת הרגילה. לפי ההסדרים שנעשו קובעים לעובדי המשמרות, בהסתמך על שעות העבודה, שהיה על עובד רגיל לעבוד באותו חודש, את מכסת השעות שעליהם לעבוד באותו חודש. לכל עובד מנוהל חשבון לגבי שעות העבודה, שעבד למעשה.

— כל יחידה חישה וקבעה בעצמה את מכסת השעות החודשית לעובדיה, וכתוצאה מכך היו הבדלים במכסות שנקבעו במחלקות השונות. יתר על כן — אם בתקופה של שלושה חודשים לא עבד עובד מספר שעות-משמרת, כפי שנקבע לאותה תקופה, לא נהגו לנכות ממשכורתו את התשלום עבור השעות שלא עבד בהן; לעומת זאת, קיבלו העובדים תשלום בעד שעות שעבדו מעל למכסה התלת-חודשית, על בסיס חישוב של שעות נוספות. משרד מבקר המדינה בדק את העסקת העובדים לפי המתכונת הקיימת: נעשה חישוב של מספר שעות העבודה, שהיה קטן מן המכסה שנקבעה לגבי שלוש קבוצות עובדים — חזאים, צופים, ומפעילי רדיוסונד בבית דגן; התברר, שבתקופה מאוקטובר עד דצמבר 1974 עבדו 47 עובדים בס"ה 2,140 שעות למטה מהמכסה, ובתקופה המקבילה ב־1975, עבדו 44 עובדים בס"ה 1,495 שעות למטה מהמכסה.

השירות הסביר למשרד מבקר המדינה, כי בתקופה אוקטובר-דצמבר אין העובדים מוכנים לצאת לחופשות, ומשום כך נותר בצוות עודף חשבוני של שעות עבודה, אולם מאידך גיסא, אין די באותו כוח אדם כדי לקיים את סדרי העבודה בחודשי הקיץ, שבהם יוצאים העובדים לחופשות. הסכמי העבודה הקיימים אינם מאפשרים למינהלת השירות — לדבריה — לקזז את השעות שלמטה מהמכסה, שעליהן הצביעה הביקורת, מהשעות שמעל למכסה. משרד מבקר מדינה הצביע על הצורך, שהשירות יפעל, בתיאום עם משרד התחבורה, לגיבוש שיטת עבודה שתאפשר תפעול חסכוני יותר של כוח האדם. בתשובתו מינואר 1977 הודיע משרד התחבורה, שניתנו הוראות לבחינה מחודשת של הנושא.

רכישות ומלאי

היקף הרכישות בשנת הכספים 1975 הגיע לכדי 800,000 ל"י. משרד מבקר המדינה בדק 10 רכישות מחוץ לארץ בתקופה אפריל 1974-דצמבר 1975, שערך הציוד בכל אחת מהן עלה על 10,000 ל"י. תהליך ההזמנה והרכישה מפוצל בין גורמים שונים הן בשירות והן מחוצה לו — משרד התחבורה, משרד האוצר ומשרד הבטחה — ועשוי לעבור עד שמונה שלבים במקרה של הזמנת ציוד טכני מחו"ל שערכו מעל 5,000 ל"י. תהליך הזמנת הטובין נמשך לכן במקרים האמורים לרוב עד שלושה חודשים ובשלושה מקרים עד חמישה חודשים.

לפי סקר של המצאי במחסן, שנערך על-ידי יו"ר הוועדה לביקורת המלאי בשירות במאי 1974, נמצא: בגלל מינוח בלתי אחיד קיימים מסוימים, הרשומים בכרטיסי מלאי שונים; פריטים מאותו סוג מאוחסנים במקומות שונים, דבר המקשה על מעקב אחר תנועתם; תוסר אהידות ברישום חלקי חילוף. בספטמבר 1976, לאחר עריכת ספירת מלאי, חזר והעיר יו"ר הוועדה, שהמצב לא השתנה.

— בדיקת כרטיסי הטובין במחסן, העלתה מקרים, שבהם לא נמצאו כרטיסי מלאי עבור ציוד קיים, שאף בוטח בביטוח רכוש. מתוך 1,680 הפריטים במחסן, בשווי כולל של 2.6 מיליון ל"י, נמצאו למעלה מ־700 פריטים בשווי כולל של כחצי מיליון ל"י, שלא נרשמה בהם תנועה לפחות במשך שנתיים; מהם שוויים של 11 פריטים הסתכם בכרבע מיליון ל"י. בעקבות הביקורת תוקנו רשימות המלאי המבוטח בביטוח, רכוש. אשר לפריטים, שלא הייתה בהם תנועה, הסביר השירות, כי מדובר גם בחלקי חילוף בכמויות קטנות השמורים לצורך תיקונים מידיים; עם זאת מוקמת ועדת בלאי, שתטפל בפריטים שלא הייתה בהם תנועה במשך שנים.

תחזוקת ציוד

משרד מבקר המדינה בדק את הצעדים, שנקט השירות כדי לשפר את מהימנות תחזותיו על ידי הגברת דיוקם של מכשירי המדידה, הקליטה והקשר, המספקים נתונים ומעבדים אותם.

— בשלוחת השירות, הממוקמת בנמל תעופה בן גוריון לצורך קליטה והעברה של מידע לגורמים תעופתיים, אין אפשרות לצפות על הצד המערבי של המסלול, בו מתנהלת מרבית תנועת המטוסים, ולא פעם קורה, שגוש ערפל בא מצד מערב שלא ניתן לצפייה. השירות משתדל להתגבר על הבעיה; עם זאת הביעה חברת אל על אי שביעות רצון מהמצב הקיים, שבו אין הטייסים מקבלים דיווח

בזמן על ראות לקויה במסלול. הביקורת הצביעה על הצורך, שמשרד התחבורה יעשה לפתרון הבעיה.

— בדיקת מצב ציוד הפקסימילה להעברת מפות בין בית דגן לנמל תעופה בן גוריון העלתה, שהציוד, לרבות הציוד הרורבי, ישן, וכתוצאה מכך קורות תקלות; במצב זה נאלץ השירות להעביר את המפות ברכב מיוחד.

ביצוע עבודות עבור גורמי חוץ

פעילויות השירות המטאורולוגי מורכבות משירותים ממלכתיים אשר מימנם בא מתקציב השירות וממתן שירותים אחרים, אשר גורמי חוץ משתתפים במימנם, בהלקם או במלואם. סך כל ההכנסות מגורמי חוץ בשנים 1972—1975 הגיע ליותר משליש מכלל תקציב השירות; גורמים ממלכתיים בתחומי התעופה והבטחון הם המקורות העיקריים להכנסות אלה, כפי שמתברר מהטבלה להלן, המתייחסת לשנות הכספים 1972—1976 (באלפי ל"י):

1972		1973		1974		1975		1976 (תקציב)		
% מס"ה	הכנסות	% מס"ה	הכנסות	% מס"ה	הכנסות	% מס"ה	הכנסות	% מס"ה	הכנסות	
60	1,412	62	1,588	49	1,827	53	2,895	48	3,750	תעופה
9	222	14	364	26	975	24	1,296	18	1,405	בטחון
18	426	15	383	12	445	11	546	10	735	חקלאות
87	2,060	91	2,335	87	3,247	88	4,737	76	5,890	ס"ה

בשנת 1970 הוזמן השירות מחברה ליעוץ כלכלי הכנת הצעה לתקציב פעולות ונוהל תמחיר (ראה דו"ח שנתי 21, עמ' 570); הצעת הנוהל שהוכנה לא יושמה. בסוף 1973 מינה מנכ"ל משרד התחבורה ועדה לבדיקת הנושא של סדרי קבלת עבודות מגורמי חוץ; הוועדה הגישה הצעה, שאושרה על ידי מנכ"ל המשרד במאי 1974, ובעקבות כך הוכנה בספטמבר 1976, הצעה לנוהל תמחיר על ידי יחידת או"ש של משרד התחבורה.

— עד סוף 1976 לא הופעלה ברוב מחלקות השירות מערכת רישום עלויות לעבודות בעבור גורמי חוץ; גם טרם נקבעו קווי פעולה ברורים לגבי ביצוע עבודות עבור גורמי חוץ ואיגו קיים נוהל קבלת הזמנות. כתוצאה מכך אין מעקב ופיקוח מרוכזים על הזמנות שמתקבלות, על העסקת כוח אדם בביצוען, על תחשיב נכון של ההוצאות, ועל גביית התמורה.

רוב הכספים המתקבלים מגורמי חוץ מועברים בדרך של פקודות העברה ופקודות סילוקין, וחלקם בשיקים. נבדקו כל השיקים בסכומים של 5,000 ל"י ויותר כל אחד, שהתקבלו בשירות בתקופה אפריל—אוקטובר 1976. הביקורת העירה לשירות על השהיה בהפקדת השיקים שנתקבלו בבנק הדואר, כדרוש.

ממצאי מעקב

מסירת עבודות תכנון, מחקר וייעוץ

דו"ח שנתי 25, עמ' 664

נושא מסירת עבודות תכנון, מחקר וייעוץ נדון ע"י ועדת הכנסת לענייני ביקורת המדינה, ובסיכומיה והמלצותיה של הוועדה, שאושרו ע"י מליאת הכנסת (ראה דו"ח שנתי 26, עמוד 1182) היא קבעה: "הוועדה רואה בחומרה את העובדה כי למרות קביעתו של מבקר המדינה בביקורתו משנת 1968 — כי היקף ההוצאה לביצוע עבודות תכנון ומחקרים וכן מספרם הרב והמגוון של הנושאים והפרוייקטים, דורשים תכנון ענייני וכספי מפורט של ההוצאה, לא היו בידי משרד התחבורה תכניות עבודה רב שנתיות לביצוע הפרוייקטים