

בנק ישראל מסר, שהחשבות עסקה בהכנת תכניות חישוב חדשות המיועדות, בין היתר, לפתור את הבעיה של תיקון ידני של הריבית.

עיקר התיקונים, מבחינה כמותית, התייחסו לשינויים למפרע כריבית-קנס, שבו מחייב בנק ישראל את הבנקים; התברר, שהסכום המיזערי של תיקון ריבית-הקנס, שאישרה מחלקת האשראי, היה עד להנהגת השקל 10 ל"י, ומאז, 10 שקלים, ואילו הסכום המיזערי של תיקון "ערכים" בחשבות היה קטן אף יותר — 5 ל"י (חצי שקל כיום). החישובים הידניים שנעשו במקביל למערכת הממוחשבת כללו גם אגורות. דעת הביקורת הייתה שאין מקום לניהול ידני של חישובים אלה.

החל ב־1.11.81 מופעלת תכנית החישוב החדשה. לא קיימת עוד כפילות בחישוב הריבית הרבעונית ובעתיד לא יהיה עוד צורך בחישוב הריבית לפי "ימי ערך" בדרך ידנית. הסכום המיזערי של התיקונים לא שונה.

רישום בדו"ח הנוילות של פקדון בגין הזמנת ניירות ערך

בשנת 1977 קבעו הבורסה לניירות ערך בתל-אביב והרשות לניירות ערך, שיש לחייב את כל הרוצה להזמין ניירות ערך — מניות או איגרות חוב הניתנות להמרה במניות, המונפקות לציבור — להפקיד מראש, במשך תקופה המוגדרת בתשקיף, את תמורת ההזמנה; תקופת ההפקדה ששונתה, מפעם לפעם וממקרה למקרה, לפי הוראות הבורסה, נעה בין יום אחד לשלושה ימים. על פי הוראות הנוילות חייב בנק-התם להחזיק נכסים נזילים בשיעור נקוב כנגד כספים המתקבלים אצלו תמורת הזמנת ניירות ערך עד להקצאתם. החל ב־15.2.79 הועלה שיעור חובת הנוילות בגין פקדונות להזמנת ניירות ערך ל־100%.

משרד מבקר המדינה בדק בדו"חות הנוילות של שלושת הבנקים הגדולים לתקופה מאי—ספטמבר 1981 את הדיווח שהם מסרו על תמורת ההזמנה שהיו חייבים להפקיד בבנק ישראל במסגרת הוראות הנוילות.

נמצאו חריגות ברישום בדו"חות הנוילות של כל אחד מבנקים אלה. בדו"ח הנוילות חייב הבנק לדווח על סכום ההזמנות שהיה חייב להפקיד בכל יום ויום, שלגביו קיימת חובת הפקדה. בתקופה שבה התגלו החריגות, באוגוסט—ספטמבר 1981, הייתה קיימת חובת הפקדה ליומיים.

אחד הבנקים דיווח פעמיים על חובת ההפקדה ביום אחד בלבד — יום ד', שהוא היום האחרון בשבוע הנוילות ואילו לגבי יום ה', שנכלל בשבוע הנוילות שלאחריו, לא דיווח; הסכום הכולל של שתי ההפקדות היה 1,760 מליון שקל בקירוב. שני הבנקים האחרים דיווחו על סכומים, שהיו קטנים ב־300 וב־360 מליון שקל בקירוב, מסכומי ההזמנות, שעליהם הצהירו.

התברר, שלגבי אחד הבנקים נערכה עוד לפני כן בדיקה של מחלקת הפיקוח על הבנקים. בעקבות הביקורת נערכה בדיקה בשני הבנקים האחרים ודו"חות הנוילות תוקנו בהתאם לכך.

רשות הנמלים

נמל חיפה — חיוב לקוחות בגין שירותים למטענים

דו"ח שנתי 30, עמ' 916

בנמלי הרשות קיימים נהלים לדיווח על מתן שירותים, אולם אלו נקבעו עוד עם הקמת הרשות, ולא הותאמו לסדרי התפעול הנהוגים כיום בנמל ולשינויים הטכנולוגיים שחלו בשנים האחרונות. הדיווחים הקיימים לא איפשרו לוודא בכל מקרה מה השירות שניתן לגבי מטען. כתוצאה מהעדר מערכת נאותה של נהלים לדיווחים לא ניתן לוודא, אם התמורה, שנתקבלה בעבור שירותים בנמל, אכן הייתה זו המגיעה.

הוכנו הצעות לנהלי דיווח לשם חיוב לקוחות. הן התייחסו לכל סוגי המטענים והשירותים הניתנים לגביהם בשלושת הנמלים. ההצעות עדיין לא נדונו על ידי הגורמים הנוגעים לדבר.

כרשות ובנמלים לשם הכנת נוהל, שינחה את הנמלים; עם זאת, נמל חיפה אימץ בינתיים את הצעת הנוהל לגבי מכולות, והיא מיושמת לגבי השירותים בתחום זה (למעט ריקון והמכלה).

סווארות, סבלות ואחסנה

הביקורת במחלקת הכספים של הנמל העלתה, שלא כל הדו"חות ממנהלי העבודה שבספנות האנייה התקבלו שם, והדו"חות מהרציף לא התקבלו כלל. כתוצאה מכך נעשה החיוב על פי הנתונים שבדו"חות סוכן האנייה או נציגו.

על פי סדרי העבודה הנהוגים בסוף 1981 במחלקת הכספים, מגיעים כל הדו"חות ממנהלי העבודה שבספנות האנייה למחלקה. כאשר יש בדו"ח מידע הנוהג לשם חיוב הלקוח, הוא מתוּק בתיק האנייה; אך אם אין בו מידע כזה, נרשם בתיק האנייה, כי הדו"ח נבדק, אולם אין בו מידע חיוני. לדו"חות מנהלי העבודה ברציף אין המחלקה בוקשת לצורך חיוב הלקוח.

בדיווח של האחראי לציד מיכני לא תמיד מולאו הפרטים על שעות העבודה או המשמרת. בהעדר פרטים אלו לא היה למחלקת הכספים מידע מלא על יחידות המטען, דבר הדרוש לשם קביעת התעריף; החיוב בגין מטענים כבדים נעשה שלא על פי זמן העבודה של הציד בפועל אלא במשוער.

כדי לחייב את הלקוחות בגין המטענים הכבדים שהוטענו או נפרקו בפועל, הוחלט באמצע 1981 לפנות לבעלי האניות, כדי שהם ידווחו כנדרש על כל מטען כבד המובל באנייה. עד למועד סיום הביקורת באוגוסט 1981 לא נענו כל בעלי האניות להסדר זה.

במתן שירותי סבלות בימי מנוחה קיים הבדל בחובת התשלום בין "מסירה עקיפה" (באמצעות אחסון בנמל), שלגביה האגרה מוטלת על סוכן האנייה, לבין "מסירה ישירה" (פריקה ישירה לרכב הלקוח), שלגביה האגרה חלה על בעל המטען. בשני המקרים נערך הדיווח על ידי האחראי לפריקה ברציף על גבי מזכר, ואילו החיוב לשני סוגי הלקוחות, נעשה בנפרד, על ידי יחידות שונות במחלקת הכספים.

המזכר, שבו נרשם הדיווח על מתן שירותי הסבלות בימי מנוחה הגיע רק ליחידה במחלקת הכספים, העוסקת בחיוב סוכני אניות, ובידי היחידה שבמחלקת הכספים, העוסקת בחיוב בעלי המטען, לא היו נתונים כאשר המסירה ישירה.

כל שירותי הסבלות הניתנים למטענים נרשמים בטופס מיוחד שהוכן לימי מנוחה, וזה מגיע למחלקת הכספים לשם חיוב הלקוח.

על אף הוראה להעביר את כל תעודות השער למחלקת הכספים לצורך בידוק נוסף, לא נבדק, אם אמנם הוחזרו כל תעודות השער למחלקת הכספים ותויקו בתיק האנייה הנוגע לדבר; לכן אי אפשר היה לוודא שלא היו מקרים, שהייתה אחסנה נוספת החייבת בתשלום.

על פי ההסדר הנהוג עתה במחלקת הכספים, מתויקות תעודות השער לפי סדר רץ ולא בתיקי האניות. אחת לכמה חודשים נבדק, אם הוחזרו כל תעודות השער למחלקה; ואם חסרה תעודה, מבררת המחלקה את הסיבה לכך.

שירותים מיוחדים

לא נקבעו הסדרים לרישום ההזמנות, המתקבלות במרכז הבקרה שבמחלקת התפעול, לשם ביצוע שירותים מיוחדים, ולקבלת דיווח על הפעולות שנעשו מיחידות הביצוע לצורך מעקב ובידוק. בנמל היו קיימים טופסי הזמנה לכמה שירותים, כגון הכנת מכולה לבדיקת מכס וריקון או מילוי מכולה, אולם הם לא היו ממוספרים; בעבור שירותים רבים, כגון שינוי יעד מכולה, עיתוק ומיון עצים, לא היו קיימים טופסי הזמנה כלל.

בנמל חיפה הונהג טופס אחיד וממוספר לפי סדר שוטף לכלל השירותים הניתנים למכולות, פרט לריקון והמכלה. לטופס מצורפת הזמנת בעל האנייה למתן השירות המבוקש, והוא ממולא על ידי היחידות בשטח.

במחלקת הכספים לא נוהלו רישום ומעקב אחר קבלת הדיווחים בגין ריקון מכולות, כפי שהיה נהוג לגבי שירותי סווארות. ניהול רישום על החשבונות, שהוצאו עבור שירותים נוספים למכולות,

אמנם כולל שירות ריקון, אך הרישום לא איפשר לקיים מעקב, אם אמנם הוצאו חשבוניות בעבור ריקון מכולות של כל האניות.

עדיין לא הוסדרו רישום ומעקב מותאמים אחר ריקון והמכלת מכולות.

הבקרים במסוף המכולות לא הקפידו לדווח על כניסה ויציאה של מכולות ריקות ועל רישום מדויק של מספר המכולות — דיווח ורישום, המהווים בסיס לעיבוד המחשב. גם עובדי המסופים לא הקפידו לדווח על שינויים שחלו במעמד המכולות. לעתים קרובות לא היה רישום ברור על מכולה, שנשלחה לנמל על ידי לקוח, ולא נערך אימות של המספרים שעל תעודות המשלוח עם אלה שעל המכולה; לא הייתה הקפדה על רישום מספרי המכולות הריקות בכל שערי הנמל, כיוון שהבקרים, שמתפקידם לערוך את הרישום, לא היו מוצבים בשער הצפוני ובשער הרכבת אלא רק בשער הדרומי של הנמל. בהעדר דיווחים מדויקים על תנועת המכולות הריקות ועל השינוי בהן — ממלאות לריקות, לא הייתה מערכת הבקרה הממוכנת מעודכנת ומקיפה את כל הנתונים על המכולות הריקות שאוחסנו בנמל.

נקטו צעדים לצמצום הטעויות ולהקפדה על הרישום המדויק של מספרי המכולה בדרך של הנהגת דו"ח מעקב אחר טעויות בדו"חות הבקרים. לגבי רישום מעבר המכולות נהוג מסוף 1981, כי כל המכולות היוצאות מהנמל, לרבות אלו היוצאות בשער הצפוני ובשער הרכבת, עוברות לפני כן דרך שער הבקרה הדרומי ושם הן נרשמות.

רשות שדות התעופה

התחשבות עם חברות תעופה

דו"ח שנתי 30, עמ' 921

סדרי הכנת חשבוניות

לצורך הכנת החשבוניות בגין שירותי נחיתה והמראה למטוסים יש לרכז נתונים משלושה מקורות: מגדל הפיקוח, מרכז התיאום וחברות התעופה. בדיקה מסורגת של טופסי הדיווח של חברות התעופה — שאמורים היו להתייחס לכל נחיתה ולכל המראה בנפרד — העלתה, כי בין 12% ל-15% מהטופסים הדרושים להכנת החשבוניות מולאו על ידי מחלקת ההכנסות והגבייה של רשות שדות התעופה, כיוון שהחברות לא הגישו טופסי דיווח. הדיווח של החברות לא הקיף איפוא את כל הטיסות, כפי שנקבע בתקנות רשות שדות התעופה (אגרות), התשל"ח—1978. עוד התברר, שהמחלקה לא בדקה את נתוני החברות, שנמסרו לה ולא ערכה ביקורת סדירה על דיווחיהן; מסיבה זו היו הפרשים בין הסכומים, שבהם חייבה הרשות את החברות, לבין אלה, שהוכרו ושולמו בפועל על ידיהן.

הרשות ערכה כמה ביקורות, שתוצאותיהן הראו, כי קיים שיעור קטן מאוד של אי התאמות בין הדיווחים של החברות לבין נתוני הרשות על מספר הנוסעים ועל כמות המטען, ושבמקרים מעטים היו חסרים טופסי דיווח של החברות. על תוצאות אלה דווח לחשב הרשות. בינואר 1981 החליטה הרשות על עריכת ביקורות פתע וגם אלה הצביעו על מקרים בודדים של אי-התאמה; הועלו מקרים מעטים בלבד של העדר דיווח מצד חברות התעופה בדבר המראות ונחיתות של מטוסיהן.

מסיקור, שערך משרד מבקר המדינה על דרכי פעולתו של מגדל הפיקוח, מתברר, שאמנם יש בידי מידע מלא על כל נחיתה או המראה, אולם מאחר שפיסות הקרטון (שעליהן רושם מגדל הפיקוח נתונים על המטוסים) אינן דרושות למגדל הפיקוח, קיימת אפשרות, שבמהלך אריזתן והעברתן למחלקה לצורך בדיקת נתוני החברות, יאבדו או יחול בהן שיבוש באין עליהן תאריך. אשר למרכז התיאום, קיימת אפשרות, בעיקר בגלל מיקומו המגביל את שדה הראייה ובשל עומס נחיתות והמראות, שגם בו לא יירשמו כל הפרטים הדרושים.

בהערות שר האוצר צוין, שכדי למנוע אפשרות איבוד פיסות הקרטון (לגבי טיסות פנים ארציות) הן ימוספרו ויהיה מעקב אחרי רציפות המספרים. אולם פיסות הקרטון לא מוספרו