

רשות שדות התעופה

פעולות ביקורת

בנמל התעופה עטרות ובמשרדי הרשות שבנתב"ג נבדקו דרכי הניהול והתפעול של השדה.

שדה תעופה עטרות

נמל התעופה עטרות (להלן - השדה) נועד לשמש נמל תעופה בין-לאומי של ישראל, נוסף על נמל תעופה בן גוריון ונמל תעופה אילת. המתקנים בשדה, עזרי הניווט, כיבוי אש, וכן המסלול מתאימים להמראה ולנחיתה של מטוסי סילון בינוניים בטיסות בין-לאומיות. בגלל סיבות של מדיניות בין-לאומית ולחצים על חברות תעופה הן נמנעות מלקיים טיסות לשדה. בנסיבות אלו, השדה משמש את התעופה הפנים ארצית - מסחרית ופרטית - וכן טיסות בין-לאומיות אקראיות, של מטוסי האר"ם ומטוסים פרטיים קלים. עוד משמש השדה, בגלל איכות עזרי הניווט שבו, לאימוני טייסים ולתרגולות נחיתה והמראה.

השדה פועל בשעות היום בלבד והוא מופעל בידי 24 עובדים, מחציתם ביחידת כיבוי אש. עוד פועלת בשדה יחידת ביטחון. התנועה האווירית (נחיתות והמראות) בשדה נעה בין כ-800 תנועות בחדש עם כ-3,000 נוסעים ועד לכ-1,650 תנועות עם כ-9,000 נוסעים בחדש שיא. בשדה מסלול אחד לנחיתות ולהמראות, באורך של 1,965 מ' וברוחב של 45 מ', וכן עצמות חנייה.

הפער הגדול שבין פוטנציאל השדה לקליטת תנועה אווירית, לבין היקף התנועה בפועל, הנובע מן הסיבות האמורות לעיל, מסב לרשות גרעון כספי ניכר בתפעול השדה. הגרעון נובע בייחוד ממיעוט ההכנסות בשדה לעומת היקף כוח האדם הקבוע (כיבוי אש, מגדל פיקוח וביטחון) הנדרש להפעלתו. בשנת הכספים 1985 הסתכמו הכנסות השדה ב-44,000 ש"ח, והוצאותיו היו כ-1.5 מיליון ש"ח; בשנת הכספים 1986 הסתכמו הכנסות השדה ב-84,000 ש"ח, והוצאותיו ב-2.1 מיליון ש"ח.

בחדשים ספטמבר ואוקטובר 1987 בדק משרד מבקר המדינה את תפעול השדה. ביקורת קודמת על השדה נערכה בשנת 1982, במסגרת ביקורת על שדות תעופה פנים ארציים, וממצאיה הובאו בדו"ח שנתי 33, עמ' 570.

תפעול השדה

— הרשות העמידה לרשותו של הממונה על תפעול השדה, שמקום מגוריו בעיר לוד, רכב צמוד, וכן הוענקו לו שתי שעות עבודה נוספות בכל יום בגין נסיעות לעבודה ובחזרה. עוד העלתה הביקורת, שמדי שנה בשנה, החל ב-1981, המירה הרשות לממונה על תפעול השדה, כ-30 ימי חופשה תמורת תשלום. בספטמבר 1986 הומרו לו 60 ימי חופשה בכסף וביוני 1987 - 50 ימים. בסך הכל המירה לו הרשות ימי חופשה יותר מאלה שעמדו לרשותו. המרת ימי החופשה נעשתה בניגוד לחוק חופשה שנתית ולהסכם העבודה של הרשות, המחייבים כל עובד לצאת לחופשה שנתית. בעקבות הביקורת החלה הרשות בניכוי תשלומי היתר ששולמו לעובד.

— הביקורת העלתה, שעובדים אחדים בשדה נהגו למלא את כרטיס הנוכחות שלהם בכתיב יד, עד 30% מהחתימות ואף יותר, ולא באמצעות שעון הנוכחות, כנקבע בנהלי הרשות. אף על פי כן שולם להם שכרם במלואו – כאילו החתימו את כרטיסם באמצעות השעון. היו גם מקרים, שהעובדים תבעו וקיבלו שכר בעד עבודה בשעות נוספות, כולל בשבת – שבה מגיע התשלום בעד כל שעת עבודה עד ל-240% – זאת בשעה שכרטיס הנוכחות שלהם מולא בכתיב יד. כתשובתה למשרד מבקר המדינה הודיעה הרשות, שעוד במהלך הביקורת הורה מנכ"ל הרשות, שדיווח על נוכחות שלא באמצעות שעון הנוכחות לא יחשב לצורך תשלום.

— בתחילת 1987 נבנתה בשדה בריכה שאורכה כ-12 מ', רוחבה כ-6 מ' ועומקה כ-2 מ'. למשרד מבקר המדינה הוסבר, שהבריכה נועדה לאגירת מים. בהחלטות הרשות לא נמצא אישור לבניית הבריכה, ובתיקי הרשות לא נמצאו תכניות ואישורים הנדסיים לביצועה. הבריכה אינה מגודרת, וקיימת סכנה של נפילה לתוכה: לא נמצאו אישורים שהבריכה עומדת בתקני בטיחות. לדעת הביקורת, יש לפעול מהר ככל האפשר להסדרת עניין זה.

— השדה פועל, כאמור, בשעות היום בלבד, אבל פקחי הטיסה שוהים במשמרת רצופה של 24 שעות (בשעות הלילה – למקרים מיוחדים). הביקורת העלתה, שהשלמת מכסת שעות העבודה של הפקחים ל-38 שעות עבודה בשבוע, כנקבע בהסכם העבודה עמם, אינה מוסדרת על פי צורכי השדה: היו ימים, ששני פקחים שהו במגדל שמונה שעות תמימות במשך היום ואילו בימים אחרים היה פקח אחד בלבד במשך כל שעות היממה, בלא קשר לעומס העבודה הצפוי.

— הרשות משכירה משרדים ושטחים כתחומי השדה לגופים שונים הפועלים בשדה. הכנסות הרשות מדמי שימוש בנכסים בשדה בשנת הכספים 1985 היו כ-30,000 ש"ח, וב-1986 כ-77,000 ש"ח. הביקורת העלתה, שהחוזים עם תשעת שוכרי השטחים בשדה נחתמו בדרך כלל זמן רב לאחר תחילת תקופת השכירות שהם מתייחסים אליה: החוזים לשנת הכספים 1986 נחתמו בנובמבר 1986, בינואר 1987 ובפברואר 1987. גם לשנת 1987 נחתמו החוזים באיחור: עם שני שוכרים לא נחתמו חוזים עד מועד סיום הביקורת (בתחילת נובמבר 1987). כבר בעבר העיר מבקר המדינה לרשות שדות התעופה על איחורים בחתימת חוזים (בפעם האחרונה בדו"ח שנתי 36, עמ' 739). הביקורת הנוכחית הצביעה, שעניין זה לא בא על תיקונו.

כיבוי אש

הרשות קבעה, שעל תקן הכבאיות בשדה להיות בקיבולת כוללת של 4,800 ליטר מים, אבל הקיבולת למעשה היא של 7,300 ליטר מים, נוסף לחומרי כיבוי אחרים. מן הראוי, שהרשות תבחן היטב את התקן ואת צורכי השדה ותפעל בהתאם לכך. יצוין, שכבאית המכילה 1,000 ליטר מים, בת יותר מעשר שנים, נמצאה בעת הביקורת בשיפוץ יסודי, בעלות של 8,000 ש"ח בקירוב, בעוד שלפי תקני הרשות אין השדה זקוק לה כלל.

— יחידת כיבוי האש בשדה אינה כפופה ליחידת כיבוי האש של הרשות בנמל התעופה בן גוריון, אך היא מקבלת ממנה הנחיות מקצועיות. תירגול עובדי התחנה ואימונם נעשים באחריות מפקד התחנה: אין נתונים בכתב על ביצוע התירגולות ועל ההישגים האישיים של הכבאים באימונים. לא נערך תרגיל כיבוי אש תעופתי בשדה בשיתוף עם כבאי עיריית ירושלים – הגוף שאמור לתגבר את השדה בעת הצורך. תחנת כיבוי האש בשדה מונה 10 כבאים, לעומת תקן של 12 כבאים. בשל כך נדרשים עובדי כיבוי אש לעבוד שעות נוספות רבות, המגיעות עד ל-100 בחדש.

שימוש ברכב הרשות

— שני כלי רכב של השדה שימשו גם להסעת עובדים המקבלים קצובת נסיעה. עוד נמצא, שהרכב שימש גם להסעת עובדי קבלן הניקיון, שלא על פי החוזה עמו. בעקבות הביקורת, הורתה הרשות להפסיק את ההסעות שאינן לצורכי העבודה.

— קצין הביטחון של השדה מקבל מן הרשות דמי השתתפות באחזקת רכבו הפרטי. הביקורת העלתה, שנוסף על כך העמידה הרשות לרשותו כלי רכב לנסיעות לביתו באשדוד בהיקף של עשר פעמים בחודש במוצע, ובסך הכל כ-2,000 ק"מ בחודש. בעקבות הביקורת ביטל מנכ"ל הרשות הסדר זה.

בספרי הרכב של השדה היו, במקרים רבים, רישומים כלליים שלא היה בהם מידע מספיק על מטרות הנסיעות. היו גם מקרים שלא נרשמה כלל מטרות הנסיעה.

ממצאי מעקב

נמל תעופה בן גוריון – מחלקת כיבוי אש דו"ח שנתי 36, עמ' 969

הביקורת בנושא "נמל תעופה בן גוריון – מחלקת כיבוי אש" נערכה בחודשים מארס – אפריל 1985 ופורסמה בדו"ח שנתי 36, עמ' 969.

הביקורת העלתה ליקויים בכמה נושאים, ובהם: החלת תקנות שירותי כבאות (משמעת) על עובדי מחלקת כיבוי אש (להלן – המחלקה); הסדרת דרכי פעולה משותפות עם רשויות כבאות שכונות ותרגול משותף; הכנת תכנית אימונים מפורטת לתרגול הכבאים; הכנת רישומים ודיווחים נאותים הנוגעים לאחזקת מכוניות הכיבוי והציוד הייעודי; גביית תשלומים בעד שירותי המחלקה.

בדצמבר 1987 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת מעקב, שתכליתה לבדוק באיזו מידה תוקנו הליקויים שצוינו בדו"ח מבקר המדינה.

ואלה ממצאי המעקב:

סמכויות המחלקה ותפקידיה

1. לפי חוק רשות שדות התעופה, בתחום המשמעת חל על עובדי רשות שדות התעופה (להלן – הרשות) חוק שירות המדינה (משמעת), התשכ"ג-1963. בגלל האופי המבצעי של עבודת המחלקה, החליטה הרשות, בנובמבר 1984, לאשר להפעיל לגביהם, בתוקף תפקידיו של מנהל נמל תעופה בן גוריון כרשות כבאות, את תקנות שירותי הכבאות (משמעת), התש"ם-1980. תקנות אלו מקנות למפקד ביחידת כבאים סמכות לדון את פיקודיו בעבירות משמעת המפורטות בתקנות, ולהטיל עליהם עונשים כמפורט בתקנות. יתרון של התקנות הוא במהירות הפעלתן כפי שנחוץ במערך בעל אופי מבצעי. עד מועד סיום הביקורת הקודמת – נובמבר 1985 – לא יושמה החלטה זו. בביקורת הנוכחית נמצא, שתקנות אלה הוחלו הלכה למעשה במארס 1986.

2. בעקבות הביקורת הוציאה הרשות נוהל המסדיר את שיתוף הפעולה עם תחנות כיבוי שכונות בזמן אסון, ונעשו עמן תרגולים משותפים; הותקן קו טלפון ישיר ושופרה מערכת התקשורת עם כוחות כיבוי ועזרה שכנים; במסגרת תכנית הלימודים בבית הספר הארצי לכבאות וכללים כבר שיעורים בנושא כיבוי אש תעופתי.

3. בעקבות הביקורת מ-1985 נערכו בכל שדה תעופה פנים ארצי לפחות שתי ביקורות בשנה, ודו"חות על כך הוגשו לאחראים ברשות.

4. המעקב העלה, שבפברואר 1987 הוכנה טיוטת נוהל להסדרת התיאום בין כפיפות שדות התעופה הפנים ארציים לרשויות הכבאות המרחביות, שבתחומן הם פועלים, לבין אחריות מנהלי השדות בפני הרשות וכפיפותם להנחיותיה בנושא כיבוי אש. טיוטה זו לא אושרה עדיין.

הדרכה

בעקבות הביקורת הקודמת הוכנה במחלקה תכנית אימונים לפי נושאים ותאריכים והיא מתבצעת לפיה; בתיקים האישיים של עובדי המחלקה, יש נתונים על הנושאים שהם התאמנו והשתלמו בהם, ועל הישגיהם; החל בספטמבר 1987 פועל במחלקה קצין הדרכה מחלקתי.

סדרי עבודה

1. הושלמו התכניות לבניית תחנת כיבוי חדשה בקרבת המסלולים, ובדצמבר 1987 הוחל בהקמתה.
2. בעקבות הערת הביקורת מ-1985, שופר המעקב אחד תחזוקת מכונות הכיבוי: נמצאו דר'חות על הטיפול שנעשה בהן, ומועד הטיפול המונע הקרוב.