

פרוטוקול מס' 106

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום ד', 36 בתמוז תשל"ה, 25 ביוני 1975, שעה 08.30

נ כ ח ו:

חברי הוועדה:  
י. הורביץ - היו"ר  
מ. חריש  
א. לבני  
מ. דרובלס  
י. מודעי  
א. לבנבראון  
י. יודין  
ע. הדר (הורביץ)

מוזמנים:  
י. אוסטרופ - גובה המכס לוד  
ד. בר-חיים - הכנסות המדינה  
י. סודרי - בית המכס לוד  
ש. גרינשפן - " " "  
א. כהן - מינהלת השדה  
הגב' פנקוס - מנהלת לשכת התיירות  
בשדה בן-גוריון  
ד. וילק - משרד התיירות  
ד. לב - כלכלן הוועדה

מזכיר הוועדה: י. פלכסר

ר ש מ ה: מזל כהן

סדר היום: "סידורי מכס באולם הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון  
הגורמים קשיים לתיירים" - (הנושא הועלה ביוזמת  
חבר הכנסת מ. חריש).

היו"ר י. הרביץ:

אני פותח את הישיבה.

"סידורי מכס באולם הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון  
הגורמים קשיים לחיירים" - (הנושא הועלה ביוזמת  
חבר-הכנסת מ. חריש)

הנושא לא הועבר אלינו מהמליאה כרגיל אלא ביוזמת חבר ועדה שביקש מאתנו לדון בבעיות של עבודת המכס בלוד, שיבושים ועבודה לא סדירה מטעמים שונים. רצינו לברר מה הסיבות. הה"כ חריש היה יוזם הדיון, אבקש ממנו לפתוח בדיון.

מ. חריש:

אני לא רוצה לדבר על שיבושים. אולי אומר שהיה לי נסיון אישי שבו התחילה להתעורר אצלי התעניינות, האם אין בעיה מיוחדת שם. בשובי מחו"ל עברתי במסלול האדום. זה היה מטוס לא כל כך מלא ולא היו נוסעים רבים במכס. עמדו לפני 3-4 אנשים כשמוכס אחד היה במקום כדי לעשות בדיקות. נעמדה לפני בחור אשה עם ערימת מזוודות. האשה שעמדה לפני היתה דוברת שפה זרה. פניתי למנהל המשמרת, משום שהערכת הזו יקח זמן רב, לשאול האם אפשר להוסיף עוד עובד. אגב, עשיתי את זה מבלי להציג את תפקידי ומה רקעי. התשיבה שקבלתי: אין לנו כח אדם, אנחנו מתחח לתקן, כך זה כל הזמן ויש לנו פה בעיה. לאחר כמה זמן יצא איש ששוחרר מהמסלול הירוק לבוש בגדים אזרחיים, לא מהעובדים הקבועים במכס לוד. לאחר שגמרתי את הבדיקה כאן, הצגתי את עצמי ושאלתי על הבעיה. לי לקחה בערך היציאה, כשניתן אדם מיוחד, 20 דקות עם העמידה בחור, היו עוד 3-4 בתור הזה.

חזרתי עוד כמה פעמים לשדה כדי לראות את העניין הזה ומה שאני מתרשם שישנן בעיות מיוחדות בחלק מן היום, זאת לא בעיה של כל היום. אחר-הצהרים כאשר יש ריכוז של מטוסים שבאים, ובעיקר כשבא בואינג 747, אם הוא מלא, נוצרים תורים גדולים במסלול האדום. ביום שני, אחרי שעה 8.00 בערב כאשר הלחץ עבר, הגיעו שני מטוסים לא מלאים כאשר עמדו 4-6 איש במסלול האדום. הפעם היו שני מוכסים, שזה מצב יותר טוב. השלישי והרביעי לקח להם כל אחד בכפולה של רבע שעה, לקח להם בסביבות חצי שעה-שלוש רבעי שעה. אם יש ששה אנשים צריכים להוסיף שלוש רבעי שעה, אם יש מוכס אחד צריך להכפיל את הזמן. יש מקרים שבהם יש מוכס אחד. כאשר מתלבשים על מישהו וזה לוקח יותר זמן, העניין מתחיל לקחת יותר זמן ואז מה שאני נתקל פה, שקיימת דיספרופורציה באולם הנוסעים בין מספר האנשים שעובדים מטעם המשטרה כדי להעביר תיירים, מספר אנשי בטחון ואבטחה באוחו אולם נוסעים ומספר אנשי מכס שעומדים לרשות העניין.

נכנסתי למבדקה נוספח, יש בעיה

שנוצרת למעלה באולם הנוסעים. שם יש מוכס אחד, יש 8-10 שוטרים שהאיש עובר אותם. שם לשנה עצבנות. נתקלתי פה בבעיה, אני לא יודע מה הפתרון לבעיה, בשביל זה הזמנו אתכם. מה שנאמר לי, נוסף לעבודה כמוכסים מוטלים עליהם תפקידים שהם בגדר השלמת הבטחון של שדה התעופה, שזה עלול להוריד מכח האדם שעומד לעניין הזה. לי נאמר, וזה התפרסם גם בעתונים יום אחרי שחזרתי, שיש סכנה של הברחות. כאשר מתפרסם בעתונות שיש סכנה להברחות, זאת הזמנה להברחות. אני מבין שזאת בעיה שמתייחסת לשעות כאשר באים מטוסים גדולים. יכול להיות שהפתרון הוא לתכנן את בוא המטוסים, אולי זה בלתי אפשרי, אבל עובדה שיש שעות של לחץ, כאשר ביתר שעות היום העבודה פחותה, ואז אולי צריך פחות כח אדם. שמעתי תלונה של צוותי אוויר בעיקר על 747 ויש להזכיר להם עלולים להתקע לזמן די ארוך.

מ. חריש: מה ששמעתי מתוך העניין הזה, וזאת בעצם בדיקה ראשונה, כאילו מספר המוכסים באולם הנוסעים מתחת לתקן הקיים היום. זה לא שיש דרישה להגדיל את התקן, אלא שהתקן לא מלא. אני רוצה לדעת, האם זאת הסיבה, ואם כן, האם נעשים מאמצים למלא את התקן, האם אפשר לפתור את הבעיה באמצעות ניידות, האם זאת בעיה של הקפאת תקנים ע"י הממשלה? כיצד ניתן להתגבר על הבעיה, האם יש נסיון לתאם בין האנשים שעוסקים בנושאים השונים?

י. אוסטרוב: אני שמח לשמוע שחה"כ הנכבד עמד 20 דקה או חצי שעה.

מ. חריש: אם היה מגיע ג'מבו והיה תור גדול במלול האדום, קורים אחד משני הדברים: או שחלק שעומדים במלול האדום יוצאים למסלול הירוק ואז מתקצר הזמן, או שהוא יכול לעמוד יותר משעה...

א. כהן: ממוצע לנוסע של ג'מבו זה 85 דקות.

י. אוסטרוב: אני חושב שאי-אפשר להוציא מסקנות בלי לערוך בדיקה מקיפה. אני חושב שהמצב שלנו היום הנא בלתי רגיל מבחינת הטיפול במכס. תורים אינם קיימים במסלול הירוק. כל השיטה הנונהגה כדי לאפשר טיפול מהיר בהמוני אנשים ואנחנו חושבים שהשיטה מאד מוצלחת. אגב, השיטה הזאת אומצה בנמלי אוויר באירופה והיא אומצה ע"י המועצה הבינלאומית לשיתוף בענייני מכס בבריסל. השיטה היא, מי שאיך לו מה להצהיר בהתאם למה שכתוב, רשאי להכנס למסלול הירוק, ואם לא נעצר לבדיקה ע"י המוכס הוא יכול לצאת החוצה.

במסלול האדום אין תורים גדולים בכלל. אני נמצא בשדה ויש לי דווח שוטף של כל היום ואנחנו פועלים שם 24 שעות ביממה. במסלול האדום ישנם מטוסים שהם קשים יותר וישנם קלים יותר. ישנם מטוסים מהמזרח הרחוק ומטהרן וזה אורך זמן. בדרך כלל במסלול האדום בודקים את הכבודה אחרי שהבודק ממיין מה שפסור, וכל השאר הוא חייב לסווג, לקבוע את הערך ולעשות את החישוב. בדרך כלל ישנם נוסעים בודדים במסלול האדום. אם יש חמישה אנשים זה קצת יוצא דופן. אנחנו קובעים על-פי נסיון של שלוש שנים ומארגנים כח אדם בהתאם לכך. ישנן שעות רבות של היום שאיך בהן לחץ. בשעות אחה"צ, הערב והלילה יש כניסות ויכולים לנצל יותר כח אדם. יציאות יש בבוקר. לקראת הקיץ, בשני החדשים החזקים של השנה, זה יולי ואוגוסט, מתארגנים לשים שם תגבורת.

התקן נשאר אותו תקן, אלא שחסרים לנו 5-6 אנשים מסיבות שונות: שלושה אנשים מושעים, אחד נפצע, חולה מאד שנעדר זמן רב, אחד נמצא בחופשה ללא תשלום ואחד חסר לגמרי כי הוא עבר במכרז לתפקיד אחר. מלבד זה צריך להוסיף העדרות של 10%-20% אם זה מילואים, והיום יש העדרות גדולה של מילואים. ישנן מחלות, חופשות וישנן חופשות של שבת.

אני לא אומר שיש עודף בכח אדם ובוודאי צריך למלא את התקן. אם אנשים מושעים קשה למלא את התקן. מלבד זה, זה לא עניין להביא תגבורת ולומר לו: תעבוד באולם. צריך לכוון מיומנות וידע וזה בא במשך השנים. זה לא פשוט להכין ולהדריך מוכס באולם הנוסעים.

עד לפני שמונה שנים דרשנו מכל נוסע שיצהיר בכתב והוא היה חייב להצהיר כל דבר שיש לו. זה חייב פגע עם כל אדם. אחרי זה התקדמנו והנהגנו שיטה של הצהרה בעל-פה. זה גם כן חייב מגע אישי של נוסע עם הבודק. כאשר מספר הנוסעים התחיל לגדול, התחלנו לבדוק שיטות טובות יותר, שיטות שאומצו באירופה והגענו למסקנה שהשיטה הטובה ביותר היא שיטה דו מסלולית שהנוסע מסווג את עצמו.

י. אוסטרוב:

חלק הארי של האנשים אין להם כל צורך לבוא במגע עם עובד מכס. זה מביא לכך שהבודקים שלנו יכולים לבדוק אנשים שכן חייבים לבוא במגע עם הבודקים שלנו. נוסף לכך, בזמן שהיו מקבלים הצהרות היתה קופה ואנחנו גבינו בעצמנו את המסים. ב-28.5.72 תיקנצראת החוק והנהגנו שיטה דו-מסלולית. זה היה יומיים לפני התקפה של היפנים על נמל התעופה, השיטה הזאת אפשרה יציאה מיידית של נוסעים דרך מסלולים ירוקים.

אנחנו חפשנו דרכים כדי לנצל

באופן מכסימלי את כח האדם שיש ברשותנו. עד שנת 1967 התקן היה 30 איש. הגדלנו את התקן ל-33, הורדנו קופה, סדרנו שהבנק יתן שירותים בצורה כזאת הצלחנו לטפל בצורה די נאותה בנוסעים מבלי ליצור תורים שעד אז היו פרסומים שיש תורים גדולים במכס. בוודאי שצריך תקן של 33 איש ואולי להגדיל אותו. אבל אני אומר, אין אסונות. תיאורטית, השיטה היא כזאת, שאפשר במסלול הירוק לא להעמיד בודק, כי האיש כביכול נותן הצהרות. מאמינים לו, למרות שאני חושב שמרמה קצת, אבל לא בשביל זה אני קיים לבדוק קופטאות סיגריות או טרנזיסטור קטן.

נאמר, שאולי יש הברחות. מה שאני

אמרת, טיפול מהיר בנוסעים זהברחות, אז יש פה שני נגודים. יתכן מאד שאפשר לגבות יותר מסים באולם הנוסעים. אבל, אז צריך להכביד על התנועה ולעשות יותר חיפושים. אם אדם מביא חפצים אישיים לשימוש אנחנו מתייחסים בצורה אחרת מאשר אדם שמבריק טובין למכירה.

אני יכול לתת קצת מספרים על כמות

החפישות שערכנו לפני השיטה החדשה ועכשו. בשנת 1971 שזאת היתה שנה אחרונה בשיטה הישנה פתחנו 580 תיקי תפישה שמרביחם בירוק. יכול להיות שאדם נכנס לאדום, זה לא אומר שהוא מצהיר כל מה שיש לו להצהיר. אני רשאי לקבל את זה ואני יכול לבדוק אותו. בשנת 1972 היו לנו 1,076 תיקים, היתה קפיצה כמעט כפולה, למרות שהנהגנו את השיטה הדו-מסלולית מחודש מאי.

הואיל ואנחנו ידענו, עם הנהגת

שיטה זאת שתהיינה הברחות מרובות של דברים פעוטי ערך, וכל הפרוצדורה של בדיקת תיקומזוודת מכבידה מאד, אמרנו, נחפש שיטה קלה יותר. עם תיקון החוק, אפשרנו שעד 500 לירות מסים רשאי גובה המכס להטיל קנס באמצעות ההוצאה לפועל. בשנת 1973 פתחנו 1,221 תיקים והיו 766 תיקים של קנס. ב-1974 - 1,700 תיקים עם 1,250 תיקים של קנס. זה סימן בשבילי אם שיטה הצליחה או לא. חפשנו אפשרות של טיפול מהיר בנוסעים וגם לא ותרנו ולא אפשרנו להבריק.

מלבד זאת אנחנו עובדים עם מודיעין,

עם משטרת ישראל. יש לנו יחידת חקירות שלנו, יחידת חקירות אזורית.

בניגוד לנמלי אוויר אחרים, לנו

יש טיפול גם באנשים יוצאים. הטיפול שלנו נוגע למס נסיעות חוץ. ככל העולם זה לא נגבה, אצלנו כן. נוסף לכך אנחנו נותנים שירות לנוסע, מקבלים ממנו הצהרה, נניח שיש לו מצלמה והוא רוצה להוציא אותה לחו"ל, אנחנו חותמים שזה קיים. הטיפול אצלו מהיר מאד. בדרך כלל, כאשר יש לחץ, בחודשי יולי-אוגוסט, אנחנו משתדלים להקציב לכך שני אנשים, לפעמים שלושה ובמידת הצורך גם ארבעה. אבל, אני לא יכול להפקיר את הכניסות. קצרה כאשר צביע מסוס ויוצא מסוס יש קצת תור. לפני שלושה שבועות היה פרסום בעתון שנוצרו תורים לא סבירים למעלה. היו שם אולי 50 איש בגלל טיפול בכניסות למטה. בדיוק באותו זמן היה גם חילופי משמרות. ראש משמרת חייב לעמוד ולרצות איפה ישנה תנועה גדולה יותר ולווסת את התנועה. בבוקר זה דווקא ניתן היה למנוע מקרה זה. היה פה חקר ואני מודה, בערך רבע שעה היה רק בודק אחד. היו צעקות.

שנת השיא היתה 1972. שנת השפל היא השנה הנוכחית?

הנר (הורביץ)

י. אוסטרוב:

בשנת 1972 נכנסו 871 אלף;  
 בשנת 1973 נכנסו 830 אלף;  
 בשנת 1974 נכנסו 784 אלף. השנה, לפי נתונים שיש לי לגבי החודשים הראשונים של השנה יש שוב ירידה, אבל אני לא רוצה להוציא היקש מכך.

י. סודרי:

אני מסכים עם מר אוסטרוב שהשיטה הזאת היא שיטה שהצליחה. אבל, לא צריך לשכוח, כדי להפעיל שיטה צריך מינימום של אנשים ואנחנו מתחת למינימום הזה. במאי 1972 חשבנו שבאדום אף אחד לא יבוא להצהיר וכך זה היה במשך שלושת החודשים הראשונים. האיש שעמד באדום היה מחוסר עבודה. אח"כ בירוק התחלנו לתפוס אנשים ובארץ תיכף הדבר נודע, ואז אנשים ראו שזה לא עסק התחילו לעבור לאדום ובצורה כזאת התחילו להוצר תורים באדום. באדום, קודם כל, ישנם אנשים ישרים וישנם אנשים שעברו בטעות לאדום. הם לא בטוחים והם חושבים אולי אני צריך לשלם, כמו שקרה לכה"כ חריש. ישנם גם תיירים שמביאים סחורה להצהרה והם יודעים מהשיטה הדו-מסלולית והם נכנסים לאדום. ישנם ערבים מהשטחים שבאופן אוטומטי מעבירים לאדום. אז אחרי כמה חודשים שהפעלנו את השיטה ראינו שזה לא מה שחשבנו וב-15.3.1973 בהצעות לתיקון התקן בקשנו כח אדם. ב-20.8.1973 בישיבה עם הנהלת המשרד גם כן דנו בכח אדם והבטיחו לנו שידונו בנושא באפריל 1974. בהצעת התקן דרשנו תשעה אנשים. באפריל 1974 שוב פעם בהצעת החקן של סגן גובה מכס בקשנו כח אדם. באוקטובר 1974 אחראי משמרות יזמו פגישה עם מנהל המכס ובקשו כח אדם. בדצמבר 1974 שוב פעם החרענו ובקשנו כח אדם.

מה אמרתם?

י. מודעי:י. סודרי:

הבאנו את המצב לידיעתם ואמרנו להם, שאנחנו לא ממלאים את תפקידנו כראוי. קודם כל, לא מונעים הברחות. בנוסף לזה מטילים עלינו לערוך גם בדיקות בסחוניות. ישנם כמה מקרים שאנשי בטחון של מינהלת השדה מביאים אנשים לבדיקה במסווה של בדיקת מכס וזאת בדיקה בסחונית. בנוסף לזה מטפלים באנשים שחוזרים ארצה ומביאים יהלומים. אנחנו מוציאים פקיד לדלפק והטיפול באיש לוקח 20 דקות. דברתי על תיירים שמביאים סחורה. לפי דעתי הטיפול בהם לוקח 20 דקה, כאשר האיש מתחיל לטפל בו. ברגע שהאיש נתפס ורוצים להטיל קנס, כאן מתחיל הויכוח. אפילו באדום, בן-אדם רוצה להצהיר, עומד בתור 20 דקות, לפעמים שעה, עד שמגיע לבודק. כאשר הוא מגיע לבודק והוא רוצה להצהיר, אומרים לו: על טרנזיסטור צריך לשלם 260 לירות. הוא מתפלא, מה קרה? אתם מענישים אותי על זה שאני מצהיר. קודם כל הוא מלא זעם על זה שהוא מחכה בתור. הוא חכה בתור במשטרה, בא למכס אחרי שעה ומטילים עליו סכום כזה. יש עוד דבר, אנשים שעומדים בסוף התור במסלול האדום רואים שזה לוקח הרבה זמן הם מתגנבים למסלול הירוק.

באולם היציאה מה עושים? אנחנו

לוקחים את טופסי מס נסיעות. התפקיד לא רק לתלוש טופס מס נסיעות, יש הרבה שמגיעים ללא מס נסיעות ואז צריכים לא לתת לאדם לצאת עד שהוא משלם את המס. לפעמים אנחנו ממלאים את הטופס. כמוכך זאת התמדרות ויכוחים ולבסוף הוא משלם את המס. רק השבוע קבלנו הוראה לבדוק בקפדנות את כל הדרכונים של תיירים ותושבי חוץ. עם הפיחות עכשו אנחנו צריכים לדאוג לגבוח את הפרש מס הנסיעות.

אנחנו עכשו 24 איש. מתוך 24

יש אנשים שיש להם שמירה בבית-הספר, יש מילואים וחופשה. הגענו לפצב שהאנשים לא מבקשים חופשה כי הם יודעים שלא יאשרו להם. אז מה הם עושים? מרימים טלפון ומודיעים שהם חולים.

אני מתגעגע למה שהיה. קודם היה

זמן לאיש לדבר עם הנוסע. היום הוא עובד חתה לחץ. כאשר הוא מגיע אל הנוסע, לפני שהוא אומר לו לפתוח את המזוודה, הנוסע כבר מתרעם.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו חושבים את עצמנו אנשי משק וכלכלה. מספר הנוסעים היה גדול יותר בשנים קודמות. בדיקות יותר. עד כמה שאנחנו מבינים עובדים עם פחות אנשים למה? אמרו לנו במילואים. אני שואל אותך, מה קרה? אולי יש העדרות יותר גדולה, אולי יש יותר מחלות, אולי הזדקנו יותר?

י. סודרי:

מקודם מטוס שהיה מגיע ארצה היה מביא עד 100 אנשים. עכשו מטוס מביא 400 נוסעים. כל הנוסעים מגיעים במרוכז, בבת אחת האולם מתמלא ואז לא יכולים לטפל בכל הנוסעים, זה מה שקרה.

היו"ר י. הורביץ:

המספר קטן אבל הלחץ גבר.

י. מודעי:

מה עושים בזמן שאין לחץ?

י. סודרי:

בבוקר יכולים לשים באולם היציאה 2-3 אנשים. אז אין תורים באולם היציאה. יש מחסנים, טרנזיט. יש עבודה במשרד לעדכן תעריפים.

י. מודעי:

נוסף לעבודה השוטפת?

י. סודרי:

כן. אותו יום שמר אוסטרוב דיבר עליו שהיתה יציאה וכניסה, זה היה בזמן חילופי משמרות. אבל, באותו יום שמשמרת התחלפה היו ארבעה אנשים. לכן, האחראי לא היה יכול לעשות שום דבר. הוא טיפל בצוות, אחד היה בירזק, אחד באדום ואחד באולם היציאה. יש לנו מצבת כח אדם לשלושת החדשים האחרונים, אני מוכן להעביר את זה אליכם.

יש עוד דבר - כל הזמן אומרים

שמטרות הבודקים באולם הנוסעים זה לא הכנסות לקופת האוצר אלא מניעת הברחות. אני נשאלתי ע"י חה"כ חרישכמה למעשה בודק ממוצע מכניס לקופת המדינה לחודש. לפני זה, במקרה היתה סטטיסטיקה. לקחנו בודק ממוצע ובקשנו ממנו, רק בירוק, כל תפיסה שעושה שירשום. מ-12 במרס עד 10 באפריל, רק בירוק, חוץ מהאדום וחוץ מאולם היציאה וההכנסות שלו היו 43 אלף לירות לחודש.

י. מודעי:

לפי זה יוצא, מספר התפישות שישנן לשנה ומספר הבודקים, אם יש

58 אלף, יש שתי תפישות לחודש לבודק. אם עשה בחודש 43 אלף לירות, כל תפישה 20 אלף לירות.

י. סודרי:

ישנן תפישות זעירות, זה עד 500 לירות מסיים. את זה אנחנו יכולים לגמור במקום. מה קורה עם צוות אוויר? צוותי אוויר באים בטענה ואומרים: מה הולך פה, לת"א לוקח שעתיים להגיע. כאן במכס צריכים לחכות שעתיים וחצי. באף מקום לא מטפלים בנו בצורה כזאת, מה אנחנו פושעים?! הקברניט לקח את המזוודות ופרץ בכח בכוונה כדי לפוצץ את העניין. צוותי אוויר זרים כמעט ולא בודקים בגלל חוסר כח אדם ואני חושב שזה מסוכן. אני לא מדבר על הברחות, אני מדבר מבחינה בטחונית. אם היו לנו יותר בודקים אני חושב שאנחנו היינו משלימים את הבדיקות הבטחוניות שנעשות ע"י אנשי הבטחון. עברנו קורס הדרכה בטחונית. החל מראשון ליולי יוטל עלינו התפקיד הזה עוד יותר.

אני רוצה לסכם - אני לא יודע מה

רוצים מאתנו. לא רוצים הכנסות, בסדר. אבל, מניעת הברחות, אנחנו לא מונעים. בענין ההברחות אנחנו לא ממלאים את התפקיד כראוי. בנוגע לבדיקות בטחוניות, זה דבר מאד מסוכן. אנחנו לא מסוגלים לערוך בדיקות בטחוניות.

א. כהן:

אני שואל את עצמי מה אני צריך לתרום בדיון הזה. אני מבין שסאן הבעיה היא בעית כח אדם במכס. אני צריך לומר, שאני קצת חמה. הנושא של חוסר כח אדם הוא של ארגון ושיטות. אצלי היו מקרים בולטים של חוסר כח אדם של סבלים ואנשי מודיעין. הכנסתי לשם אנשים של ארגון ושיטות והם בדקו מה הצרות ומה שעות העבודה. בשני מקרים לא רק שהוכח שאין חוסר כח אדם, אלא יש עודף ופטרתי. לעומת זאת במקרה שאמרו שיש עודף גיליתי שיש חוסר והכנסתי עוד אנשים. זה נושא טהור של ארגון ושיטות. אני מתפלא שעניין זה עולה על שולחן זה. אם חסר כח אדם אפשר לבדוק בכל מיני שיטות של ארגון וניהול.

אם מדברים על זה, בנמל בן-גוריון במיוחד, אין הרבה נמלי תעופה שהם תחנת יציאה ראשונה, כל היוצאים יוצאים בבוקר, וחוזרים בערב. ומכאן יש שעות תנועה מיוחדות. בתוך שעות התנועה נכנסות גם פונקציות של חלוקת עבודה של העברת עובדים מכאן ולכאן. יש הוצאות עצומות על בטחון. יש 380 עובדי בטחון. ההוצאות יכלו להיות גדולות פי כמה. הודות למצב של העברות אנשים ממקום למקום ניתן לחסוך בכח אדם.

המעבר של צוות אוויר - אתם מכירים את הפרוזדור הצר של תיירים יוצאים משם יש המשך לביטנים. המעבר הוא צר ובקרוב אני רוצה לשנות ולהרחיב את המעבר. על הדבר הזה אני עובד ששה חדשים, מכיוון שאין סמכות מוחלטת שם. עניין הסמכויות נמצא בטיפול של ועדת גולן, כולל יחסים בינינו לבינ המכס והמשטרה. אין כוונה להכנס לבעית גביית המסים אלא תפעול הנמל בכל המקצועות.

בקשר לחוסר כח אדם - בכל המקצועות בשדות תעופה אחרים בעולם מכוונים ומתכננים את חלוקת התפקידים לפי משימות ולפי שעות שיא בידיעה ובהכרה מראש שפוגעים בנושא מתוך הרצון להקטין את ההוצאות. למשל, עובדי בטחון אני צריך 480 ויש לי 380, מתוך רצון לקצץ בהוצאות. כך זה עם המשטרה, המשטרה ביודעין שלחה פחות שוטרים ממה שהמטרות דורשות וכך כנראה גם במכס.

בעניין מספר הנוסעים - בשנת 1972

היו 1.8 מליון נוסעים. השנה ירדנו ל-1.6 מליון נוסעים. סכמנו את החודש שעבר, מאי 1975 לעומת מאי 1974 אנחנו בירידה של 18%. זה פוגע קשה מאד בהכנסות של הנמל ואני עומד לקצץ הלאה בכח אדם וכן הלאה.

בכל נמל בכל המקצועות יש חוסר

בכח אדם וזה לא נבנה לפי שעת שיא, אלא לפי מינימום. כנראה שזה כך גם במכס. זאת הערכה אישית שלי ואני מדגיש שאת זה צריך לבדוק לגופו של עניין. במתן פריקה וטעינה אצלי יש העדרות גדולה של סבלים, ויש אחוז של בלתי מתאימים מזעזע, כ-90 מתוך 200 איש לא עובדים. זאת בעיה שלנו ומדוע אני צריך להטריד אתכם בשל כך.

הנקודה הבאה, האם המכס פוגע

בשירות של נוסע יותר מכל גורם אחר בנמל? התשובה היא, ממוצע הזמן של נוסע, ברגע שהמטוס מכבה את המנוע ועד לצאת הנוסע, על אף העובדה שיש פחות נוסעים, משך השהיה של הנוסע נמצא בעליה מתמדת כתוצאה ממוסר עבודה ותפוקה. בחודש שעבר היתה עליה תלולה בנושא הג'מבו. בג'מבו יש בעיה של עומס רב יותר לפחות זמן. בבדיקות שלנו העליה התלולה לא נוגעת למכס אלא זה נוגע לנו בלבד. זה בעיקר בגלל הסבלים. למכס יש תוספת זמן אבל היא לא משמעותית.

אני נכנס לנושא שלא שייך לעניין,

אבל הוא כואב ביותר וזה נושא של דמי שתיה. אתמול נוכחתי שלא היתה עגלה של שירות עצמי. הגיעו שני מטוסים ואנשים חכו להכנסת העגלות. כל העגלות היו בחוץ. הסבלים עסקו בהכנסה פרטית. יש שם פראות מוחלטת בעניין הזה. נציב שירות המדינה, אישית, מטפל בנושא הזה, מזה 10 חודשים. כאשר הגעתי לנמל התברר שזאת פרה קדושה שאסור לנגוע בה.

ע. הדר (הורביץ)

מהלשמעות העניין?

א. כהן:

סבל אדון לעצמו. לוקח נוסע, מתלבש עליו, גובה ממנו כמה שהוא רוצה.

ע. הדר (הורביץ):

מה קורה עם העגלה?

א. כהן:

הוא משאיר בחוץ.

ע. הדר (הורביץ)

אין לך מנגנון שיכניס את העגלות?

א. כהן:

הם עסוקים בעניין אחר. לפני 10 חדשים הבאתי את העניין הזה בפני

שר התחבורה ואמרתי לו: זה עמוד השדרה של הבעיות בנמל ואני שם לב לפני מי אני מדבר. "גוטקס" היצואן הגדול של מדינת ישראל וחברת "אלוביץ" המיצאת מוצרי אלומיניום, בשבוע שעבר כאשר הם הגיעו לנמל היה עכוב של שלוש שעות. בדרתי את הדבר באופן אישי ומסתבר שהסבלים עכבו אותם כי המו"מ אתם לא מצא תן בעיניהם. סבלים לוקחים ציוד של המדינה כדי להרוויח כסף.

היו"ר י. הורביץ:

מדוע אתה לא בא אלינו?

א. כהן:

ישנו שר התחבורה, שר התחבורה מינה

ועדה. הוועדה התכנסה והחליטה שצריך לטפל בעניין. פני חמישה חדשים החליטו שמעבירים את זה לידי מינהלת הנמל שתציע הצעה. מינהלת הנמל הציעה הצעה האומרת: כל זמן שעובדי מדינה יעבדו באולמות אין יכולת לתת כל סנקציה שהיא. אתה לא יכול לפטר עובדים, אתה לא יכול להעניש אותם. כל זמן שעובד מדינה ישאר כעובד מדינה לא תהיה תקנה. הכוונה להוציא עובדי מדינה מהאולם להחזיר אותם למחלקות אחרות ולהביא קבלן אזרחי, אבל בתנאי, עם סנקציות. יש שלושה קבלנים שקופצים על העניין. יש 40 עובדים שעובדים באולמות ומשלמים להם 1.4 מליון לירות משכורות. אני לא צריך אותם שם. אני יכול להוציא אותם ולהכניסם למחלקות אחרות. אני מכניס קבלן, לא רק שאני חוסך בצורה כזאת אלא אני גם אזכה מהרווחים של הקבלן.

מ. דרובלס:

למה אין שלטים שאסור לקחת טיפים?

א. כהן:

שמנו וקרעו אותם.

י. מודעי:

אתה אומר שחננו מהכנסות הקבלן.

א. כהן:

ישנה שיטה שכל השדות מאמצים אותה

והיא שיטת עבודה יפה מאד. יש

עגלה, אתה רוצה לשרת את עצמך אתה שוכר עגלה. יש קופה, אתה משלם חצי מחיר. יש מי שיכניס את העגלה. אתה זקן, עשיר, יכול להרשות לעצמך, אתה שוכר עגלה עם סבל ומשלם מחיר מלא. יש קופה בצד, אף סבל לא מתנפל עליך. הוא נותן שירותים עם כרטיס. באיטליה מעתיקים את השיטה הזאת. בקופנהגן השיטה עובדת.

אני חוזר לעניין הקבלן - הקבלן

יקבל זכות להפעיל שירותים אלה. התשלומים יהיו ע"י כרטיסים. חלק מההכנסות יהיה לנמל. בצורה כזאת, לא רק שנפסיק לשלם משכורות, אלא יהיו הכנסות נוספות.

היו"ר י. הורביץ:

אותו סבל, אתה קורא לו עובד מדינה?

א. כהן:

כן, ואז קיים צורך לתת פיצוי בכדי להוציא מהמקום הזה ולהעביר למחלקה

אחרת.

ע. הדר (הורביץ)

ציבור המוכסים יהיה סולידרי  
אתם?

א. כהן:

אנחנו נמצאים כרגע במצב כזה,  
שהן ועד העובדים והן מינהלת  
הנמל יודעים שהנגע כל כך פשה ופוגע בנוסע. אנחנו בדעה שצריך להפסיק  
את ההוועד אתנו והוועד לוחץ על נציב שירות המדינה לסיים את העבודה.

ע. הדר (הורביץ)

הבעיה היא כספית?

א. כהן:

זאת הבעיה. המצב עכשו הוא כזה,  
אחרי שתי ישיבות אצל שר החתבורה,  
סוכם בישיבה לפני האחרונה שנותנים פיצוי והבעיה שאי-אפשר לחת את  
הפיצוי כתוספת למשכורות. חפשו כל מיני דרכים. הסיכום שצריך להוציא  
מהאולם ולהכניס קבלן הוא על דעת כולם. הבעיה איך להוציא אותם ואיך  
לפצות אותם. נציב שירות המדינה נפגש עם מר אברמוביץ ומנכ"ל משרד  
החתבורה על נושא אחד: איך לפצות את העובדים. זה בידי הנציב, אני  
מזיע שתשאלו את הנציב.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו נזמין את כולם.

א. כהן:

אני יכול לספר לכם ספורים  
מזעזעים שקורים יום יום.  
לא פעם קרה שאשה שלמה 50 לירות ובקשה עודף. המכל סובב את גבו והלך.  
אנשי המגבית, שראש הממשלה טרח והרצה בפניהם, שהו שעה ו-20 דקות בנמל  
בגלל ריב על כמה ישלמו לטיפים על כמות המזוודות שישנם שם. חלק מהם  
מעיזים לגבות 20 דולר לטיפ.

י. מודעי:

אפשר להודיע ברמקולים שלא  
לחת טיפים. דבר שני, אם הוחלט  
לחת את העבודה לקבלן, צריך שיהיה מכרז חוקי.

א. כהן:

ברדאי.

אני חוזר לענין עובדי המכס -  
אני מצטרף לדעתו של גובה המכס שאמר, אם יש תקלות במכס הן אינן תקלות  
שלו. יש תקלות יותר רציניות. השהיה במכס היא אחד משלבי הזמן הקצרים.  
עם זאת אני חושב שיש חוסר עובדים במכס. אם אין עובדים בגלל העדרות  
ובגלל מילואים את זה אני לא יודע. את זה צריך לבדוק. אני מציע שזה  
ייעשה ע"י בדיקת או"ש.

מ. דרובלס:

כמה זמן לוקח כאשר נוסע יורד  
מהמטוס עד ליציאתו?

א. כהן:

בחודש שעבר הממוצע היה  
48 דקות לג'מבו, 20 דקות

למטוס 707, כאשר הכל דופק.

א. כהן:

ישנה עוד נקודה חשובה והיא  
מסוף מטענים שעלה 35 מליון  
לירות. זה אחד המתקנים הספורים בנמל שעומד להפתח, עוד לא נפתח. אני  
מקווה שיפתח תוך חודש חודשיים. הכוונה לרכז במתקן הזה את כל הפעולות  
של קבלת המטען. הדבר הזה חשוב, כי המכס עובד בצורה בלתי מתקבלת  
על הדעת. המטענים מפוצלים להרבה מחסנים. הדרך של מטענים מהמטוס  
למחסני המכס ארוכה מאד. לנושא הזה תהיה השפעה עצומה גם למכס.  
תהיה ירידה תלולה בגניבות. לכן אני חושב שמסוף המטענים הוא נקודה  
חשובה אשר יביא שינוי מהפכני בכל נושא המטענים.

אולם הכניסות יורחב. אנחנו

מוסיפים 40% משטחו הקיים. אנחנו מקווים שעם תוספת האולם, תהיה  
השפעה על עבודת המכס.

תאמר לנו מה בענין מרכז מסחרי?

היו"ר י. הורביץ:

מרכז מסחרי עוד לא נבנה. סולל בונה ושתי קבוצות משקיעים יצאו מתוך

א. כהן:

הענין הזה. יש קבוצה אחרת שמעונינת להשקיע במרכז המסחרי. יש נטייה חזקה מטעם מינהלת הנמל ושר התחבורה ללכת על זה, מכיוון שהשיטה טובה מאד. המשקיעים משקיעים מעצמם. הבעיה היא איזה תנאים לתת למשקיעים בכדי שלא יהיו תנאים טובים מדי.

היו"ר י. הורביץ:

קדימה, תדחפו את הענין, כי זה ענין רציני בשינוי פני השדה.

א. כהן:

אני רוצה לסיים בענין הבטחון. אנשי המכס דברו גם על בטחון. המכס הוא חוליה חשובה בנושא הבטחון וזאת חוליה שכמעט לא השתמשו בה עד עכשו. המלצנו הרבה המלצות בשיפור הבטחון. חלק מההמלצות מטילות על המכס תפקיד כחוליה נוספת לבטחון. עובדי המכס הם בעלי מקצוע בבדיקה בטחונית. אמרנו, שבעלי מקצוע כאלה שיכולים למצוא ויודעים איך למצוא, זה אבסורד שלא ירתמו למאמץ הבטחוני. אנחנו רוכשים מכשירי שיקוף שמגלים מתכות במזוודות. ברגע שיש חשד אתה רואה אם זה אקדח או תת מקלע. הנושא יוטל על אנשי המכס החל מה-1 ביולי.

היו"ר י. הורביץ:

אני מודה על גילוי הלב וספרת את כל מה שאתה יודע.

אני מציע, לפני שנמשיך בדיון על הנושא, שנסייר בנמל התעופה ונחקור מה קורה שם. אותי מעניין הכל. אני מציע שנעשה את הסיור הזה מה שיותר מוקדם וביוזמתנו.

ניתן את רשות הדיבור לנציג משרד

התיירות.

ד. וילק:

אנחנו תמכנו ותומכים בשיטה שהונהגה בנמל התעופה בקשר למסלול הירוק והאדום והשיטה הוכיחה את עצמה. לאיש ישך אין בעיות בכלל. הבעיות מתעוררות עם אנשים שמסבכים את עצמם בהצהרה כוזבת. השיטה הזאת מקובלת בעולם כולו ואני סבור שהיא שיטה טובה.

הבעיה שמנהל השדה העלה אותה, בעית מזוודות, מטענים וסבלות, זאת בעיה שהתעוררה כבר לפני מספר שנים.

א. כהן:

טיפול ההנהלה בנושא הוא כ-10 חדשים.

ד. וילק:

הבעיה כאובה ואת הפתרון לכך אני לא רואה בקרוב. אני מציע שלא נכניס את עצמנו למרוץ ונתחיל לזעזע ענין בחודשי יולי-אוגוסט.

א. כהן:

אני מקבל את זה. אני מתאפק כמה חודשים לעשות את זה, להוציא אנשים מהאולם. בניגוד לשר, אני יכול אני מחליט ומוציא מהאולם. אבל אז תהיה שביחה.

ע. הדר (הורביץ):

של מי השביחה?

א. כהן:

של העובדים. כל עובדי הנמל ישבתו בענין הזה. הדרישה שלהם היא לגטימית.

היו"ר י. הורביץ:

תאמר לנו מה הן התביעות שלהם?

א. כהן:

אני אמסור לכם.

ד. וילק:

אני מופתע שמנהל השדה מעלה שאלה של חוסר תאום מבחינה בטחונית בשדה.

אני לא יודע איך אפשר להפעיל מתקן כזה כשאינן תאום בטחוני. אבל, אני משאיר את הענין הזה, זה לא הפורום המתאים.

אני מרשה לעצמי להציע. בכל העולם

חוזה להפעלת שירות כלשהו בנמלי התעופה הוא לא חוזה של חתונה קתולית. במדינה וגם בשדה התעופה איש שנכנס לשם אי-אפשר להוציא אותו, דוגמת חברת מוניות. לא ברור למה לא מצאת לנכון להעלות את הנושא הזה. אני מציע לוועדה מכובדת זאת לראות מה קורה עם נוסע או נוסעת, איך שכמה נהגי מוניות מתנפלים על נוסע, וכאשר הוא לוקח אותו הוא זורק מחיר ולא מציין אם זה בלירות או בדולרים ובמקום לקחת 7 לירות הוא לוקח 7 דולר. ביוזמתנו מונחה ועדה מוסמכת. לא הגענו לשום סיכום.

היו"ר י. הורביץ:

האם יש פיקוח מחירים בשטח התחבורה?

כן.

ד. וילק:

האם שינינו את הנושא בעקבות הדברים?

י. מודעי:

הרי אנחנו מדברים על מכס. מה זה

שייך לעובדי המכס? ממילא תהיינה שתיים-שלוש ישיבות על בעיות הנמל.

היו"ר י. הורביץ:

ניקח בעיות מכס ושיטת עבודה באולם

היציאה כחלק מהיריעה הכללית. עדין

לא נוציא מסקנות. נוציא מסקנות כלליות על הכל.

ד. וילק:

נוסע עד שעובר מהמכס, הוא עובר

כמה תהליכים. הקושי הוא טבלים,

ומזוודות, עד שהמטען מגיע. אני בדעה שהענין של אדום וירוק אינם מהווים בעיה לאיש שאין לו מה להצהיר.

אני מרשה לעצמי להעלות בעיה אחת

או שתיים. קיימת בעיה של מוניות. יש שם קונסציה שנמשכת שנים רבות.

השירות לא עונה לחייר ולא לדרישה של הישראלי.

היו"ר י. הורביץ:

איזה צעדים נקטתם כדי לעקור נגע זה?

ד. וילק:

זה לא בסמכותנו. אנחנו מפעילים

חוליות בקורת, אבל גם לנו אין די

כח אדם כדי לענות על השאלות וזה לא בסמכותנו.

דבר נוסף, זהו המצב של המסעדות

בשדה ודבר שלישי, זה הנקיון. צריך למסור את כל הטיפול של הנקיון

בשדה לקבלן. אני חזרתי עתה מחו"ל ובאמסטרדם התעניינתי בנושא של

"דיוטי פרי". שם השדה עם הרבה חנויות. החוזים של בעלי חנויות

וקבלנים אחרים הם חוזים לשנה ואני מציע שאנחנו נעתיק מהם ונגביל

את החוזים של הקבלנים. כך לא נצטרך לרוץ לבית-משפט כדי להוציא

אותו במידה ואינו עונה על דרישות הנהלת השדה והקליינט.

גב' פנקוס:

בענין מוניות - ישבנו כמה פעמים

יחד, פרסמנו מחירים ודאגנו שרק

חברה שצריכה לעבוד שם תעבוד שם. יש שם "כפרים". בשבוע הבא תחקיים

פגישה נוספת בענין זה.

א. כהן:

הכשלון כולו בהשלטת הנושא. אין

משטרה שתפקח על הנושא.

ע. הדר (הורביץ):

זה לא המשטרה. מישהו בעל-בית עליכם?

א. כהן:

מפקח על התעבורה.

ע. הדר (הורביץ):

מי שממונה על העניין הזה, זה לא מעניין אותי. מי שאחראי בעניין

זה ישכור מודיעין אזרחי. תשלחו אדם לא בצורה רשמית כמה פעמים ביום לשם.

ד. וילק:

עשינו את זה.

מ. חריש:

אני מציע להזמין את נציג המשטרה.

י. מודעי:

הנושא שלשמו הוזמנו היום הוא:

בעיות המכס ועובדי המכס בשדה

התעופה לוד. עלו כאן בעיות שוליים. אני מציע לבדוק את הפרצה הראשונה ולקבל את מלוא האינפורמציה. היו"ר החליט להוציא מסקנות על כל הנושא. אני מקבל את זה בשמחה. אבל, עכשו צריך לבדוק את הנושא שקבענו להיום.

היו"ר י. הורביץ:

אני מתכוון שנשמע את כל מי שיש

לשמוע בעניין המוכסים ולא נסכס.

הה"כ חריש העלה נושא ומתברר שזה רק חלק מן הנושא. אנחנו נשאל שאלות, ישיבו לנו תשובות ונראה אם נצטרך להזמין מישהו. ברור לי שהנושא הזה הוא יותר רחב ממה שהועלה כאן.

ד. בר-חיים:

אני רוצה לחזור לעניין המכס.

כאשר עברנו לשיטה של דו-מסלולי,

הכוונה הייתה לתת שירות יותר טוב לנוסעים שנכנסים לארץ והשיטה הוכיחה את עצמה. היות ובמסלול הירוק נבדקים בדיקות מדגמיות, בקלות רבה, כאשר יש עומס באדום, אפשר להעביר אנשים לפה ולשם. אני חושב שזה מה שנעשה. נכון שהדברים מכוונים למנוע הברחות. אבל, בסופו של דבר, התפקיד העיקרי הוא הרתעה, ואם יהיו נתונים על עניין תפיסות, צריך לראות בפרופורציה נכונה. המכס בלוד גובה 45-50 מליון לירות לחודש. לא זאת המטרה. המטרה היא להרתיע ע"י בדיקה מידגמית.

דבר אחרון - אמנם שמענו את נציגי

העובדים והם מבקשים תוספת עובדים. אבל יחד עם זאת, בבקורים שבקרנו שם ראינו, שהעובדים עובדים יפה מאד. הם מצליחים לעשות עבודה נאמנה ומגיע להם קומפלמנט על כך.

י. מודעי:

יש לי רק כמה מלות הבהרה. אני יודע

שיש בעיה בטחונות. נדמה לי

שהדברים לא מספיק ברורים. יש שלוש בעיות ונצטרך לקבוע מה צריך, מי אחראי להם ומי קובע. הבעיה הראשונה, טיב הבקורת, מניעת הברחות. צריך להגדיר באחריותו של מי זה. לי ברור שטיב הבקורת הוא באחריות של הנהלת המכס, לא באחריות של המבצע. הם אומרים שמספיקה בקורת מסוג זה או אחר, או שזאת הרתעה מספיקה, ואני יכול לראות כאבסורד שיעמידו בודק אחד. הם יאמרו שזה מספיק להרתעה. הגדרה אחת צריכה להיות ברורה, אלא אם אתם נציגי העובדים לא מסכימים, חסבירו לנו איפה הטענות שלכם לעניין.

דבר שני, זה עומס על העובדים. זהו

נושא שנוגע לעובדים ואין ספק שפה יש להם טענה. אם יש לכם טענה אין ספק שזה נושא שיש לכם התייחסות רצינית אליו.

נושא שלישי, שירות לנוסע ופה אני רוצה

לומר כולם מעורבים בזה, אבל לא כולם אחראים לזה. ישנן כאן שלוש בעיות יש כתובת נפרדת, כולן משולבות בזה ונעשה ע"י צוות שמעורבים בזה.

טיב הבקורת, הואיל וקבעתי מי אחראי,

הוא מוסמך לדעת איזה טיב בקורת. עומס על עובדים - אני מבין שפה

עיקר הויכוח. העובדים אומרים, העומס כבד מדי, אנחנו עובדים היום יותר קשה. לא שאנחנו לא יכולים להספיק, אבל אנחנו עובדים קשה מדי. בעניין

זה אני שמעתי איש שעוסק רק במינהל. בבדיקה או"ש בודקים מה הנטל

במשימות במטלות האלה, ואז המסקנה יכולה להיות או להגדיל את מספר העובדים או להקטין את המשימות והמטלות כפי שהנהלת המכס הציעה, ואז יכול להיות שנבוא אליך בטענות.

הנושא האחרון, שירות לנוסע - כבר שמענו את העדות. אומר מנהל השדה, זה אצלי לא צוואר הבקבוק. זה צריך להיות חלק מבדיקת האו"ש הכללית. אין ספק כל מקום שעוצרים נוסע, אפילו אומרים לו בוקר טוב זה עוצר אותו. אבל, אתה יכול לבדוק את הקשיים לעומק יתר רק כאשר אתה בודק את האנוש היחסי, לא האבסולוטי. המסקנה, נדמה לי, שנזרקה כאן וגם הפתרון הוצע כאן. לא צריך להיות איש מכס, צריך להיות בעל מקצוע של ארגון שיטות והליכים. הגוף האובייקטיבי הזה יקבע ויתן את הנתונים וע"פ הנתונים יצטרכו או להוסיף עובדים או להקטין מטלות או לא לעשות שום דבר. נדמה לי, הפרשה הזאת בדיון אפשר לסכם.

א. לבני:  
אני לא נסעתי לחו"ל מזה עשרים שנה, אבל אני רואה קצת מה שהולך. אני מקבל אורחים מחו"ל. אם דברי יהיו קצת תמימים, אבקש סליחה.

אני מציע שהוועדה לא תגלוש להליך מחשבה מסוכן ופה יש תהליך<sup>6</sup> הבה נהיה ככל הגויים. אני מבין שצריך לעשות את הכל שישראלי יצא מנמל התעופה שבע רצון. אבל, כל ישראלי וכל תייר מודע לכך שזאת מדינה עם בעיות מיוחדות שלא קיימות במקומות אחרים.

אני רוצה לדעת איך זה משפיע על משך הזמן והטיפולים? לחלק מהדברים התייחס מר כהן. אני לוקח בחשבון שחודשי אפריל-מאי הם חודשי כוננות במדינה. איך זה מיושם בשדה התעופה גם מבחינת הזמן, כמה זמן זה גוזל? ואני לא מציע להתעלם מזה ואני לא מציע לזלזל בזה.

דבר שני, במקומות שהצלחתי להיות בהם, שעה לפני כל נחיתה, דיילת מחלקת לכל נוסע טופס. היו מדינות שהיו מסבירות לנוסע מה מצפה לו. יש להסביר לנוסע את ענין המסלולים. אפשר לחשוב שמקובל בארץ לא לשלם טיפ. בצרפת אתה לא יכול בלי טיפ. מסבירים את כל זה בשלוש שפות המקובלות בעולם: אנגלית, צרפתית ועברית. אולי זה יוכל למנוע כמה דברים, כולל ענין המוניות.

עוד דבר שאני רוצה לשמוע - אמרתם שאתם פותחים X תיקים לשנה ויש קו עליה. האם יש סטטיסטיקה כמה מביניהם ישראלים חוזרים ותיירים שבאים פעם ראשונה?

י. סודרי: רובם ישראלים חוזרים.

א. לבני: צריך לחשוב אולי גם על הפרדה, על מסלול מיוחד לישראלי, ואז זה יקל על תיירים שאנחנו מעוניינים שיבואו בהרגשה יותר קלה.

דבר אחרון - אני חושב שזה גם היה עוזר. אולי שדה התעופה בן-גוריון נקרא שדה תעופה ת"א. עדיין הכל בנוי כאילו בעיר ירושלים יש 150 אלף תושבים. אין התחשבות בהתפשטות שלה. נוסע צריך לבוא מירושלים לשדה התעופה צריך לצאת שעתיים קודם ב-2 לפנות בוקר. ירושלים היום היא בת 300 אלף תושבים וגם אנשי מזרח ירושלים נוסעים. זה שאי-אפשר להקים שדה תעופה משלה בגלל תנאים מיוחדים, אני מבין. מדוע שאל-על לא תפתח מסוף בירושלים?

מ. חריש: אחמול פתחו מסוף בירושלים.

א. לבני: שנוסע יוכל להגיע מירושלים ולצאת לירושלים ואז כל ענין המוניות יתחיל להיות פעוט בהשוואה למה שהולך היום.

א. כהן:

ועדת גולן שאלה אם כל השאלות, ולחלק גדול מן השאלות שלהם הכנו חוברת עם נתונים וסטטיסטיקות. אני אדאג להעביר אותה אליכם.

מ. חריש:

אני רוצה להצטמצם למספר שאלות קונקרטיות. קודם כל, אני מברך על הרחבת הנושא, משום שאני העליתי רק חלק מן הנושא. מה שאותי מעניין בנושא אולם נוסעים ומכס זה אותו אזרח ישראלי לומר להצהיר: השיטה עצמה של שני מסלולים, אין חולק שהיא שיטה טובה, היא פתרה בעיות. אזרח ישראלי לומר מה להצהיר ורוצה להצהיר, אתו יש בעיה, כאשר אני מבין שאין ויכוח שיש בעיה שהתקן אינו מלא. שלישי מהתקן חסר בצורה זאת או אחרת, זה כאשר מדברים על תקן של 33 איש. יכול להיות שהבדיקה שמר כהן הציג היא בדיקה נכונה. אבל, פה הבעיה שהתקן אינו מלא ועל זה צריך להתגבר.

דבר שני, אני מבין שיש בעיה

מיוחדת של הגדרת מטרות או תפקידים של מוכסים באולם הנוסעים. אני מבין שב-1 ליולי נכנס עוד עניין, והוא נושא הבטחון. אני מבקש לקבל דו"ח של ארגון ושיטות על התאמה בין המטרות לבין התפקידים שישנם על מוכסים לבין כח אדם שמוטל על הדבר הזה. פה לא קבלתי תשובה. הזכרת מספר אנשי בטחון שעובדים. בפרופורציה של בעית הסבלים, זה דבר פעוט. כאשר לוקחים את כל המסלול, אותו נוסע עובר את המשטרה הרבה יותר מהר מאשר את המכס. העניין הזה של פער וכח אדם שמטפל באותו נוסע, מאות מול בודדים, משהו פה חסר לי ועל זה הייתי רוצה לקבל הרחבה בעניין.

יש נקודה נוספת שפה הייתה הרחבה,

שיש שינוי כתוצאה מהג'מבו גם בירידת נוסעים על יחידת זמן קריטית. יש בעיה של לחץ שאינו מתחלק שווה. אני רוצה לדעת איך נערכים לעניין הזה? פה יש מצב חדש ואנחנו מקווים שיוגברו מספר המטוסים שיבואו מלאים לארץ.

י. יודין:

אני רוצה לשאול כמה דברים:

א. מכיוון שצוואר הבקבוק זה טיסות מאוכלסות מאד במטוסים גדולים וזה הוסבר יפה, יכול להווצר מצב, שבעת ובעונה אחת מגיעים 2-3 מטוסי ענק ואז קטסטרופה. אני מתאר שמבחינת אמצעים קונבנציונליים הנהלת הנמל דואגת. אני רוצה לשאול שאלה מהפכנית ואולי אני מתפרץ לדלת פתוחה, אז מראש אני מוכן לסגת - מדוע לא חוקדש המחשבה בכוון הפעלת אמצעי שהוא בשעתו הופעל על הים. מדוע לא יהיה לווי של משטרת ישראל מחוץ לארץ בטיסות לארץ במטוסים גדולים וחלק מן הבדיקות הבטחוניות והמשטריות ייעשה על המטוסים. לפי דעתי אחת השאלות הקרדינליות היא לקצר את זמן השהות באולם הכניסה ולפי דעתי אפשר לנסות לחשוב על כמה צעדים, כי ההפסד הכרוך בכך מבחינה כספית או אחרת יצא בלי ספק בשכרו.

דבר שני, אני חומך בהצעתו של

כה"כ לבני, שיפרידו בין נוסעים ישראלים לתיירים. לפי דעתי צריך לפתוח מסלול נוסף.

א. כהן:

בנושא פספורטים זה בטיפול לקראת ביצוע. בנושא מכס זה נושא שונה

לגמרי.

י. יודין:

יש דבר אחר שאני שמת לב. יש לפעמים פרוצדורה מביכה של מיקוח

עם המכס גם של ישראלי החוזר וגם של תייר. יש צורך אולי להגיע לכך שבידי המוכסים יהיו לוחות מכס בעזרתם ידברו עם הנוסעים בעברית ובשפות לועזיות. אני יודע שאי-אפשר לפרט במאה אחוז את כל הדברים. אבל, לפרט פירוט אלמנטרי כדי למנוע את העמידה על המקח.

י. יודין: הערה שלישית - שמעתי את הסברך בדבר נסיון להשתמש ולנצל, במובן החיובי, את נסיונם של אנשי המכס לבדיקות בטחונות. אני רוצה להזהיר מבחינת תפיסתו של תייר. באופן פסיכולוגי תייר מוכן להבין עכובים לרגל בדיקות בטחונות. הוא אינו מבחין כאשר מחטטים כדי למצוא אם הוא מבריח משהו. אני חושש מערבוב תחומים בשטח זה. אני לא רוצה לפטור את עובדי המכס מאחריות בטחונות במידה והיא משחלבת ממילא בעבודתם. אני חושב שהבדיקה בטחונות צריכה להיות מופרדת.

ע. הדר (הורביץ): בזמנו העלה חה"כ את הנושא של המוכסים וכתוצאה מזה הפגיעה בתיירים וכו'. והדבר שאדם מחכה שעתיים וזה נראה סביר, - זה חמור מאד, ואז נדמה היה כאילו המוקד הוא במוכסים. ברגע שהתחילה הישיבה התברר שיש בעיה אבל היא שולית. העסק יותר חמור ומר כהן אומר שהמוכסים לא תרמו למצב זה תרומה מכרעת, אלא הבעיה היא במקום אחר. איני יודע איך יוצאים מזה. בעית המוכסים צריך להתייחס אליה, אבל בעית המפתח זה חוסר יד שלטת בנמל התעופה, מהמשטרה ועד המוכסים והסבלים, מערכת שלמה שכל אחד תורם את חלקו לדמות השלילית של הנמל.

אני מציע שנזמין לכאן את הסמכות העליונה של עובדי המדינה, לא בדרג של פקיד שלישי וכן להזמין לכאן את שר התחבורה שיסבירו לנו את העניין. זה עניין יותר חמור, שתופסים את הגברת ורדצ'ים לעלות אותה לטקסי מאשר השעתיים שעמדה בתור. הייתי משלם כל הון כדי להוציא אותם משם.

לפי דעתי אנחנו צריכים לזמן לכאן סמכות עליונה כדי לנסות להבין ששליטה בנמל התעופה על כל שלוחותיו צריכה להיות ביד אחת כדי שאפשר יהיה לנייד עובדים, כדי שמישהו יהיה רגיש כאשר יש לחץ. לכך אני מציע לזמן את שר התחבורה, נציב שירות המדינה והמשטרה.

א. כהן: כדאי להזמין לכאן גם את ועדת גולן.

ע. הדר (הורביץ): יתכן שבישיבה השלישית או הרביעית נחזיר לכאן את המוכסים. אבל, לא זאת הבעיה היום, הם נהפכו לבעיה שולית.

היו"ר י. הורביץ: יש לי כמה שאלות ויותר משאלות הערות. אני פשוט נחרדתי, בלי מליצות, מהמצב שתואר כאן. לו שמעתי שישנם מפעלים פרטיים שמנוהלים כך, היה חורה לי, אבל הייתי אומר, בעל בית פרטי אם יפסיד ישבור את ראשו. במדינת ישראל מפעלים במפעלים כסף, בצדק או לא בצדק. בעניין הזה, זה דבר נורא, זה מחריד. אני מבין, שקל להציע ולבצע יותר קשה.

הייתי בציריך וקבלתי מכה עצומה כאשר ראיתי את ההבדל בין שדה התעופה שלהם לשלנו. אבל, לא שמעתי שחוטפים ולוקחים כמו הספנים ביפו לפני כמה שנים. העובדה שזה פני הארץ בחוץ ולב הארץ בפנים, היא צריכה להדאיג אותנו. אם נתעורר פעם ואם הגיעה השעה להתעורר, זה לעניין הזה. אני מציע שנקדיש לכך חשומת לב מכסימלית.

י. יודין: אבקש להזמין לעניין זה את ועדי העובדים.

היו"ר י. הורביץ: אח"כ נדבר על זה.

אני מודה לכולכם על ההצעות והתרומה שתרמתם. נבקש שחלק מכם יבואו שוב בכדי לקבל מכם תשובות. העניין של המוכסים הוא חלק מנמל התעופה בן-גוריון ומחכוונים לעסוק ברגע זה בנמל האוויר בן-גוריון על כל מרכיביו. המוכסים הם אחת התוליות החשובות, אבל רק אחת התוליות.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו נבקש את האחראים למשרדים, במקרה זה את השרים, לתת הסבר. חנות הדעת שלהם חלמה אוחנו. אי-אפשר שהכנסת תראה בזה כצרה שאין מה לעשות נגדה, מכיוון שכך זה הולך דווקא בשדה החעופה בן-גוריון.

אני רוצה להודות לכם. ישיבה זו נעילה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.15