

14.5.2019

לכבוד

מר ארנון בר דוד

יו"ר ההסתדרות החדשה

- פנימי -

שלום רב,

### הנדון: דוח ועדת הבדיקה לאירועי הרכבת מיום שישי, 12.4.19

1. ביום 14.4.19 החליט יו"ר ההסתדרות, מר ארנון בר דוד, למנות ועדת בדיקה לאירועי הרכבת מיום 12.4.19, שהרכבה כדלהלן: השופט (בדימוס) אמנון סטרשנוב – יו"ר; עו"ד יחיאל שמיר, היועץ המשפטי להסתדרות, ועו"ד רמי בן גל, יו"ר ארגון עובדי עיריית ת"א – חברי וועדה.

עוד נקבע בכתב המינוי, כי מר אבי אדרי, יו"ר איגוד עובדי התחבורה, ילווה את עבודת הוועדה כמשקיף. הוועדה מינתה את עו"ד גלי הכט-יפה לתפקיד מזכירת הוועדה.

2. במהלך עבודתה קיימה הוועדה ארבע ישיבות, בתאריכים: 15.4, 17.4, 18.4, 29.4 במהלכן שמעה את **10 העדים הבאים**:

סגן יו"ר וועד העובדים, יו"ר וועד מחוז צפון, ונהג נוסעים ברכבת. [REDACTED]  
יו"ר סקטור תנועה ברכבת ישראל. [REDACTED]  
עובד הרכבת כפקד לוגיסטי במשוא"ה. [REDACTED]  
עובד הרכבת כמנהל משמרת במשוא"ה. [REDACTED]  
יו"ר ועד עובדי הרכבת. [REDACTED]  
מנהל מחלקת פיקוד ברכבת ישראל. [REDACTED]  
מנהל מחלקת פיקוד ברכבת ישראל. [REDACTED]  
מנהל משמרת במשוא"ה. [REDACTED]  
עובד הרכבת כפקד במשוא"ה. [REDACTED]  
עובד הרכבת כפקד במשוא"ה. [REDACTED]

כמו כן מסרו דברי רקע בפני הועדה:  
מר ארנון בר דוד, יו"ר ההסתדרות החדשה.  
מר אבי אדרי, יו"ר איגוד עובדי התחבורה.

### העובדות

מהעדויות ששמענו ומהחומר שהוצג בפנינו או שהובא לידיעתנו, עולה התמונה הבאה:

3. בלילה שבין יום חמישי, 11.4.19 ליום השישי, 12.4.19, הודיעו שני עובדי הרכבת, [REDACTED] ו [REDACTED], העובדים כפקדים במשוא"ה, כי חלו ואינם יכולים להתייצב לעבודה (כפי שיפורט להלן, אין בידינו שעות מדוייקות בהן נמסרו ההודעות). המשוא"ה היא מרכז שליטה ופיקוד ארצי, אשר עיקר פעילותו הוא ניהול, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות בזמן אמת, תוך כדי הקפדה על בטיחות ודיוק התנועה, במטרה למנוע תקלות ותאונות. מקום מושבה של המשוא"ה הוא בחיפה, ועליה להיות מאויישת 24 שעות ביממה על ידי מנהל משמרת ושלושה

פקדים. בשל החשיבות הגבוהה של פעילות המשווא"ה, חדר פיקוד זה מוקלט 24 שעות ביממה. ברכבת ישראל יש בסה"כ 21 פקדים, מתוכם חמישה מנהלי משמרת.

4. עקב העדרם של שני הפקדים הנ"ל שדיווחו על מחלה, לא ניתן היה לאייש את משמרת הבקר שתחילתה בשעה 06.00. יצוין, כי בפני הוועדה הוצגו בסך הכל חמישה אישורי מחלה של פקדים ואחראי משמרת במשואה. כן נמסר לנו כי שלושה מתלמדים היו חולים אף הם (אולם מתלמדים אלה אינם מוסמכים לעבוד במשוא"ה במקום פקדים). בהעדר מנהל משמרת ופקד נוסף למשמרת הבוקר, המתחילה בשעה 06.00, הורה ראש ענף ההפעלה של הרכבת, מר יואב ריזל, למנהל המשמרת במשוא"ה, מר [REDACTED], לעצור את תנועת הרכבות, וכך היה. תנועת הרכבות בכל הארץ נעצרה למשך כשעתיים, בין השעות 08.00 – 10.00, או בסמוך לכך.

5. מר אבי אדרי, יו"ר איגוד עובדי התחבורה, מסר לוועדה כי ביום שישי בבקר, 12.4.19, בסביבות שעה 07.15, הוא קיבל שדרים מהתקשורת (בלשונו "פושים") לפיהם, החל משעה 08.00 תהיה עצירת רכבות כללית "בעקבות מחלות של עובדים". מר אדרי מיהר להתקשר ליו"ר ועד עובדי הרכבת, הגב' גילה אדרעי, ושאל אותה לפרט האירוע. לדבריו: "היא הייתה מופתעת לחלוטין, אמרה שלא מכירה דבר כזה". אדרי הורה לה לטפל בבעיה בדחיפות, ולהביא שני עובדים אחרים, תחת אלה שחלו, "חולים או בריאים", והיא עשתה כמצוותו.

6. במקביל, התקשר אדרי למ"מ מנכ"ל רכבת ישראל, מר אורי שריר, ודיווח לו על התקלה. לדברי אדרי, אורי שריר אמר לו שיבדוק מה קורה, אך לא חזר אליו. כמו כן, התקשר אדרי לממונה על המשוא"ה, מר יואב ריזל, הנמצאת כאמור, בחיפה ואחראית להפעלתן התקינה של הרכבות בכל רחבי הארץ, ודרש ממנו לפתור את הבעיה. לטענת אדרי: "הוא לא היה להוט לפתור את הבעיה", ואף השיב לו: "אתם הבעיה". סתם ולא פירש.

7. בעקבות הגעת מנהל המשמרת והפקד המחליפים, שזומנו בדחיפות ע"י הגב' אדרעי, בהוראתו של אדרי, חודשה פעילות הרכבת, לאחר שעתיים של השבתה, בין השעות 08:00 – 9:30 לערך. מעדותה של גב' אדרעי בפנינו בהקשר זה, עולה כי יו"ר ועד העובדים פעלה בנחישות וביעילות למציאת פתרון ולהבאת מחליפים. מחומר הבדיקה שבפנינו עולה, כי מצבת החולים ביום האירוע הייתה כדלהלן: 3 פקדים היו חולים מראש; אליהם הצטרפו שני הפקדים שחלו באופן פתאומי בליל הארוע (בנוסף לשלושה מתלמדים חולים).

8. יצוין, כי הפסקת פעילותה של הרכבת במשך שעתיים תמימות - ועוד ביום שישי הקצר שבו אלפי נוסעים, ובמיוחד חיילים השואפים להגיע לבתיהם לחופשת סוף השבוע, והם נתקלים בהפסקה יזומה של השירות החיוני שאמור להינתן להם - הינה שערוריה רבתי.

9. במכתבו של מנכ"ל הרכבת בפועל מר אורי שריר, מיום 12.4.19, אל יו"ר ההסתדרות, מר ארנון בר דוד, נאמר כי: "משעה שלמשמרת הבקר התייצבו שני פקדים בלבד וללא מנהל משמרת, נעצרה תנועת הרכבות באופן מיידי". יצוין כבר כאן, כי הנהלת הרכבת לא נטלה חלק בדיוני הוועדה, שכן לטענתה, הוועדה הוקמה ע"י יו"ר ההסתדרות באופן חד צדדי, ללא תיאום איתה ושלא על דעתה. לטענת הנהלת הרכבת, גם הרכבה של הוועדה מוטה, שכן רוב חבריה הינם חברי ההסתדרות, שהיא צד לסכסוך הנדון (ראה מכתב מנכ"ל הרכבת בפועל, מר אורי שריר מיום 16.4.19 ליו"ר ההסתדרות, מר ארנון בר דוד, ותשובת יו"ר ההסתדרות מיום 28.4.19).

## העדויות

10. מר [REDACTED], פקד לוגיסטי, העיד בפנינו כי ביום שקדם ליום האירוע, 11.4.19, הוא עבד במשמרת בקר בין השעות 06.00 – 13.30. מששב לביתו ופנה לנוח, חש כאבי גב עזים שהקרינו לרגלו. בסביבות שעה 18.30 הוא התקשר למנהל המשמרת, מר [REDACTED] והודיע לו שלא יגיע למשמרת הבקר שלמחרת (12.4.19). לטענת [REDACTED], [REDACTED], דיווח לו על מכאוביו רק בשעה 21.30 (עמ' 27 לפרוט' מיום 29.4.19). לדברי מר [REDACTED], יו"ר ועד עובדי הרכבת צפון, שנכח במשוא"ה באותו ערב, [REDACTED] התקשר למשוא"ה בסביבות 22.00 – 22.15 (עדותו בעמ' 26 – 27 לפרוטוקול הישיבה מיום 17.4.19).

[REDACTED] מעיד, כי רק **למחרת היום** הוא פנה באינטרנט לרופא, ד"ר [REDACTED] ממכבי שירותי בריאות בחיפה, התלונן על כאבים בגב, וקיבל אישור מחלה לשלושה ימים (12 – 14 אפריל), כאמור, מבלי שנבדק פיזית על ידי הרופא. לדברי העד, בשנה האחרונה הוא נעדר מעבודתו, כשמונה עד עשר פעמים עקב מחלה.

11. מר [REDACTED], היה מנהל משמרת ביום רביעי, 10.4.19 בלילה, עד שעה 07.00 למחרת בבקר (11.4.19), לערך. לדבריו: "הייתה לי חולשה", עקב מחלת [REDACTED] ממנה הוא סובל, ובצהרי יום ה- 11.4.19 הוא ביקר אצל רופאה, ד"ר [REDACTED], כללית שירותי בריאות, וקיבל ממנה אישור מחלה ליומיים: 12 – 13 אפריל. מר [REDACTED] נרדם, לדבריו בסלון, ולאחר שהתעורר הודיע למנהל המשמרת, בסביבות שעה 00.30 לערך, על דבר מחלתו ואי יכולתו להתייצב לעבודה למשמרת הבקר.

הן [REDACTED] והן [REDACTED], הכחישו מכל וכל כי קיבלו הוראה מגורם כלשהו, לרבות ועד העובדים או יו"ר הוועד, להיעדר מהעבודה עקב מחלה.

12. מר [REDACTED], העובד כפקד אזורי ברכבת, הודיע עוד ביום חמישי, 11.4.19, כי הוא חולה ולא יגיע לעבודה ביומיים הקרובים. לדבריו, הוא סבל מחום ונזלת, ואזי פנה לרופאה שלו, ד"ר [REDACTED] מקופת חולים מכבי, באינטרנט, וקיבל אישור מחלה למשך שלושה ימים, מ- 11.4 עד 13.4. יצויין, כי אישור המחלה ניתן בדיעבד, ונושא את התאריך 14.4.19.

13. גב' גילה אדרעי, יו"ר הוועד הארצי של עובדי הרכבת, העידה בפנינו כי לראשונה נודע לה על האירוע ביום שישי, בסביבות שעה 07.15, שעה שאבי אדרי התקשר אליה וביקש ממנה לטפל מיידית במשבר שנוצר ולדאוג לשיבוץ פקד ומנהל משמרת, במקום השניים שחלו. היא החלה לטפל באירוע במרץ רב, הגיעה למשוא"ה ודאגה להבאתם של שני מחליפים (אחד מהעובדים ביטל את חופשתו לאחר שהוזעק למשוא"ה על ידי איש הוועד והעובד השני הוקפץ אף שלא היה משובץ למשמרת). הגעת העובדים בסיועה של יו"ר הוועד אפשרה את חידוש תנועת הרכבות. לטענתה, מלכתחילה לא היה מקום לעצור את תנועת הרכבות, ומדובר בהחלטה פיזיה של הנהלת הרכבת. לדבריה, סגן מנהל אגף הפעלה, מר נועם אילוז, ישב במשוא"ה בחיבוק ידיים, ולא התאמץ לפעול להשבת תנועת הרכבות לתקנה.

14. גב' אדרעי מכחישה מכל וכל כי היא אישית, או מי מטעמה או מטעם הוועד, נתן הנחייה או הוראה לשני העובדים החולים/מתחלים להיעדר מן העבודה בבקר יום השישי, כמו גם לא ליתר העובדים האחרים. לטענתה, היא גם לא ידעה כלל על הפקדים שהציגו, כבר ביום חמישי, אישורי מחלה מראש, ואין לה כל מושג לגבי נסיבות היעדרותם. העדה מפנה את עיקר חיצי האשמה כלפי הנהלת הרכבת, אשר לטענתה, פעלה במכוון לעצירה המיותרת של הרכבת, וכל זאת כדי להכפיש את שמה אישית, ולהטיל את האשמה על הוועד, בבחינת מעשה "כיפה אדומה".

וכך העידה גב' אדרעי בפנינו :

"... ואני מסתכלת לו בעיניים (לנועם אילוז- הערה שלנו) ואני מבינה שאני בכיפה אדומה כבודו, לקח לי קצת זמן... כל האינטליגנציה שלי וכל החכמה שלי וכל הבנת הרכבת, בגלל שבסוף כנראה אני יותר בן אדם נורמטיבי, עד שלקח לי זמן להבין שאני בסרט שמישהו הכניס אותי אליו ותזמן אותו ותזמן אותו כל כך טוב, שאני מהלויאליות אפילו לא הרגשתי במה אני עושה".  
(עמ' 15 לפרוטוקול הישיבה מיום 18.4.19)

15. כחלק מהקנוניה שנרקמה כנגדה, לטענתה צילם אותה מר אילוז במשוא"ה בבקר יום הארוע, ואף שלח את תמונתה לאמצעי התקשורת, "כהוכחה" לנוכחותה במשוא"ה ולאחריותה שלה לתקלה, בעוד שהיא הגיעה למשוא"ה רק לאחר עצירת הרכבות, ובמטרה לפתור את הבעיה שנוצרה.

הגב' אדרעי ציינה עוד בעדותה כי היא כמו גם שאר חבריה בוועד העובדים מתנגדים בכל תוקף להתחלות של עובדים, ולכל מהלך שיש בו פגיעה בנוסעים ובפרט בחיילים. כך העידה בפנינו (בעמ' 8 לפרוטוקול מיום 18.4.19):

"אני גם בקדנציה הקודמת כששר התחבורה החליט שחיילים לא עולים על הרכבות, כדי להוריד מהעומס של הציבור, כי הציבור התלונן שהוא קונה כרטיס ולא יכול לשבת והחיילים עולים עם הקידבקים שלהם והכל וזה תופס מקום, אני פניתי לשר ואמרתי לו – אתה השר, זה מדיניות שלך, אבל אני חייבת להגיד לך משהו אישי שלי, אני חושבת שלפני שהציבור יסע החיילים צריכים לנסוע, כי הם משרתים אותנו, בתקציב של 300 שקל לחודש זה המעט שאנחנו יכולים להחזיר להם."

בהקשר של עובדים מתחלים ציינה הגב' אדרעי בעמ' 49 לפרוטוקול מיום 18.4.19 :

עו"ד יחיאל שמיר : " ... את כיו"ר ועד עובדים לא חושבת שצריך לתת גיבוי לעובד כזה בהליך משמעתי למשל?  
גילה אדרעי : לא צריך לתת לו גיבוי.

ובעמ' 26 לפרוטוקול :

"אני ביקשתי מההנהלה להביא את כל המתחלים לוועדות משמעת, אמרתי להם אני אלך אתכם יד ביד, הם יענשו בחומרה, אלה של המשוא"ה אני אפילו הקצנתי ואמרתי יפוטרנו."

ובהמשך העידה הגב' אדרעי בענין זה (עמ' 36-37 לעדותה):

"אנחנו מתנגדים, באמת, אני רוצה שזה יהיה הצהרה שלי, אנחנו מתנגדים להתחלות עובדים..."

16. ייאמר כבר עתה, כי גירסתה של הגב' אדרעי בדבר מעשה "כיפה אדומה" שעשתה לה, כביכול הנהלת הרכבת דהיינו, עצרה במכוון וללא הצדקה את תנועת הרכבות בכל הארץ למשך כשעתיים, וכל זאת במטרה לפגוע בה ולהכפיש את שמה – אינה מתקבלת על הדעת, בעליל. הננו דוחים תיאוריה מופרכת על פניה זו, בשתי ידיים.

17. מר [REDACTED], מנהל תנועת הרכבות במשוא"ה, העיד בפנינו על השתלשלות האירוע, כאשר הוא עמד לצאת לחו"ל באותו היום. בסביבות השעה 06.00 הוא התעורר משנתו ופתח את המכשיר הסלולרי, ואז עדכן אותו [REDACTED], מנהל משמרת הלילה במשואה, ששני פקדים הודיעו על מחלה, והוא אינו מצליח לאיש את מקומם. כל ניסיונותיו שלו ושל [REDACTED] להשיג פקדים חלופיים כדי לאיש את מקומם של אלה שנעדרו – עלו בתוהו, לדבריו. הוא עדכן את מנהל האגף, מר יואב ריזל, במצב שנוצר, לאחר שכל המאמצים לאתר פקדים אחרים במקום אלה שנעדרו, עלו בתוהו. או אז, בסביבות השעה 06.00, הורה מר ריזל על עצירת הרכבות. לדברי העד:

**"אני חושב ששני פקדים יכלו לנהל את התנועה עד שהיינו מוצאים מישהו. לא יודע, לא יודע, אבל זה סיכון לא מבוטל.**

...  
אז אני לא יודע מי ייקח על עצמו אחריות, להפעיל תנועה בלי ש... אתה יודע, היית רוצה לטוס במטוס בלי פקחי טיסה?" (עדותו בעמוד 29 לפרוט' מיום 29.4).

18. בעדותו הצביע מר [REDACTED] על המצוקה הקשה בכח האדם של הפקדים ומנהלי המשמרת במשוא"ה. לדבריו, מאז שנת 2008 עומד התקן של הפקדים על 21 איש, ולמרות העלייה הניכרת בתנועת הרכבות מאז ועד היום (כ- 20% עלייה רק של רכבות נוסעים) – לא הוגדל תקן הפקדים. הוא התריע בפני הנהלת הרכבת (משא"ן) על מצוקת כוח האדם הקשה, בה הפקדים עייפים ומותשים, במצב של שחיקה מתמדת ועומדים "בפני קריסה" – אך לשווא. במשוא"ה אין כוונתם לשעת חירום או במקרה של תקלה, שכן לא אושרה לפקדים תוספת כוונתם בתפקידם (בדומה למקצועות אחרים כגון, נהגים, אתתים הנהנים מתוספת כוונתם).

19. העד מסר לוועדה מסמכים המעידים על עומס העבודה הבלתי נסבל של הפקדים בתקופה שקדמה לאירוע, לרבות המשמרות הכפולות שהם עושים (וע/7). עם זאת ציין העד, כי לא זכורה לו העדרות עובדים "בסדר גודל שכזה", כמו במקרה הנדון.

20. בין השאר, ציין מר [REDACTED] בעניין זה (עמ' 4 לפרוטוקול מיום 29.4.19):

**"התקן לא השתנה. כבר מעל 3.5 שנים שאנחנו נמצאים פיזית מתחת לתקן מבחינת האנשים, ..ואנחנו כבר 3 שנים מתמודדים עם עבודה מאומצת, ... יש אנשים שהגיעו למשל בצבירה ל- 90 ימי חופש, זאת אומרת אנשים לא רואים חופש, לא רואים זה, עובדים, עובדים, עובדים, עובדים. אנחנו קצת בפני קריסה, יש לי על ארבעה חודשים פה 230 שינויי סידור לעובדים, יש לי פה משמרות כפולות מה שאנשים עושים כל חודש...."**

21. מר [REDACTED] שולח גם אצבע מאשימה כלפי ועד העובדים, כאשר הוא מציין כי עוד ביום 16.10.17 היה אמור להתחיל קורס לשלושה פקדים חדשים, אך ועד העובדים לא אישר את פתיחת הקורס. הקורס נפתח רק עתה, בעקבות החלטת ביה"ד לעבודה מיום 18.4.19, שהורה על "הקפאת כלל הצעדים האירגוניים" של הוועד, עד החלטה אחרת. לדברי העד:

**" בשלושה חדשים אחרונים יש עיצומים של הוועד בכל מה שקשור לתפעול הרכבות... לא מאשרים נגיד עבודות בשבת, את כל הרשת לא מתקנים, הגבלות מהירות אם נוסעים לאט אז יש כל הזמן איחורים... לא חסר עיצומים" (עמוד 5 לפרוטוקול מיום 29.4).**

22. מר [REDACTED], מנהל מחלקת פיקוד במשוא"ה, ששימש כמנהל משמרת בליל האירוע, העיד כי משנוכח לדעת שחסרים לו פקד ומנהל משמרת למשמרת הבקר, שתחילתה בשעה 06.00, הוא ניסה במשך כל הלילה להזעיק ולהביא עובדים אחרים תחתם, אך ללא שווא. בין היתר, התקשר העד לדבריו לפקדים [REDACTED], [REDACTED], ואחרים, אך כולם השיבו פניו ריקם. יצוין, כי העד ופקד נוסף ממשמרת הלילה המשיכו לעבוד עד שעה 08.00, אך אינם רשאים להמשיך מעבר לכך, שכן המשמרת ניתנת להארכה עד 12 שעות בלבד, ולא מעבר לכך.

23. לדברי העד, במהלך כל הלילה הוא עמד בקשר רצוף עם [REDACTED] ועם מנהל אגף ההפעלה, מר [REDACTED], ודיווח להם על מאמציו הבלתי נלאים למלא את שורות העובדים. מנהל אגף ההפעלה אף אמר לו שעד שאין מנהל משמרת "אני לא יכול להפעיל לפי הוראות ההפעלה שלנו". מחוסר אפשרות לאייש את משמרת הבוקר, לקראת 06.00 בבקר, הוא דיווח למנהל אגף הפעלה, מר ריזל, שעשה את המקסימום כדי להזעיק עובדים מבתיהם, אך ללא הצלחה.

24. או אז, הורה מר ריזל על עצירת הרכבות החל משעה 08.00. רכבות שהיו בנסיעה הורשו להמשיך בנסיעה עד תחנת הקצה, ואילו על רכבות חדשות נאסר לצאת לדרכן. לדברי העד, ריזל "הוא מבחינתו הולך לפי הנוהל... בסופו של דבר מה שהוא מחליט אנחנו עושים... בהתאם למצב, ההחלטה שלו הייתה נכונה".

25. מר [REDACTED], בדומה למר [REDACTED], עמד אף הוא על תנאי העבודה הקשים של הפקדים והשחיקה הרבה הנובעת מכך. לדברי העד, לא הייתה שום התארגנות או יד מכוונת להיעדרם של שמונה פקדים מהעבודה בעת ובעונה אחת, עקב מצב בריאות לקוי, והדבר נובע יותר מעומס עבודה, תורנויות אין ספור ושחיקה רבה. לדברי העד:

**"אנחנו במצב של מצוקה, גם נפשית, גם פיזית, אנחנו בשחיקה. הנהגים, כל רכבת ישראל, כל השביתות, כל הדברים האלה שרואים אתה לא יכול להגיד שזה לא משפיע... שעוצרים רכבות, שמודיעים ככה, והוא חולה והוא בשירותים וכל הדברים האלה"** (עמ' 87-88 לפרוט' מיום 29.4).

26. לדברי העד, הוא התריע על מצוקת כוח האדם הקשה, ועל כי הפקדים עייפים ומותשים, במצב של שחיקה מתמדת - הן בפני הנהלת הרכבת והן בפני יו"ר הוועד, הגב' אדרעי - אך ללא הועיל. מחלקת משאבי אנוש ענתה כי אין תקציב, ואילו גילה אדרעי לא ענתה בכלל. לדבריו: **"גם הוועד לא מתייחס אלינו, כי אנחנו לא כוח אלקטורלי. אנחנו כולה 21 אנשים, ואז אוקיי לא סופרים אותנו..."** (עמ' 87 לפרוטוקול).

27. מכל מקום שלל מר [REDACTED] את האפשרות שמדובר בהתארגנות או בהנחיה "מלמעלה", בעמ' 77 לפרוטוקול מיום 29.4.19:

**"תראה, יש הרבה פעמים של צירוף מקרים, שקורה שאנשים חולים. אם אתם שואלים פה אם יש יד מכוונת? תוציאו מזה, זה, זה קשקוש. זה שטויות. יש לנו שחיקה. אנשים נשחקים. סידור העבודה פה שוחק אנשים..."**

## מסקנות

28. ביום שישי, 12.4.19, בסביבות שעה 06.00 הורתה הנהלת הרכבת על עצירת תנועת הרכבות ברחבי הארץ, עקב מחסור צפוי במנהל משמרת ובפקד במשמרת הבקר, האמורה להיות מאוישת בארבעה פקדים, כולל מנהל משמרת. מתוך כ- 21 פקדים ברכבת ישראל, הודיעו חמישה פקדים ושלושה מתלמדים על היעדרות עקב מחלה. ונשאלת השאלה הרטורית – האם יחלו חמישה פקדים יחדיו בלתי אם נועדו?

29. מהעדויות ששמענו עולה, כי בעבר לא היו מקרים של היעדרות מהעבודה "עקב מחלה", בהיקף כה נרחב. ניסיונותיו של מנהל המשוא"ה לאתר פקדים אחרים, שמצב בריאותם היה תקין, ככל הנראה, עלו בתוהו, שכן אלה לא השיבו לטלפונים, או דחו את בקשתו בתירוצים שונים. יש לציין כי שמענו מן הצד השני גם עדויות לפיהן לא נערכו ניסיונות לפנות ולאתר פקדים אחרים מהטעם שלא היה למי להתקשר.

30. מסקנתנו הברורה היא, כי מחלה או התחלות שכזו של מספר כה רב של עובדי הרכבת, כאשר שניים מהעובדים הודיעו על מחלתם רק ברגע האחרון – אינה מקרית, כלל ועיקר. לא מתקבל על דעתנו, כי ביום בהיר אחד – כמו גם בימים רבים בהירים אחרים ואף בימי סגריר – ייחלו או ייתחלו קרוב לרבע מהפקדים במשוא"ה. הננו סבורים, כי היעדרות יוצאת דופן שכזאת, של כמעט רבע מהפקדים, הינה חסרת תקדים.

31. לא הוכח בפנינו כי במקרה ספציפי זה ניתנה הוראה כלשהי מועד העובדים ל"התחלות" ההמונית דנן. כל העובדים, לרבות מנהלי המשוא"ה שהעידו בפנינו, הכחישו מכל וכל כי מדובר בהתארגנות מתוכננת שכזאת, או שקיבלו הוראה מגבוה לנהוג כפי שנהגו. גם יו"ר ועד העובדים, הגב' גילה אדרעי, הכחישה נמרצות ונחרצות, כי ניתנה על ידה או ע"י מאן דהוא אחר מוועד עובדי הרכבת, הוראה שכזו – לא במקרה זה ולא בעבר.

32. מחומר העדויות שהובא בפנינו התרשמנו כי עובדי המשוא"ה "נונחו" הן בידי ההנהלה והן בידי וועד העובדים. תקן העובדים נותר כשהיה חרף העלייה הדרמטית בתנועת הרכבות ובמספר הנוסעים. בניגוד לעובדים אחרים ברכבת – אין הם מקבלים תוספת כוונות. הם סובלים ממשמרות ארוכות המגיעות כדי 12 שעות. סידורי העבודה שלהם משתנים חדשות לבקרים. אין ביכולתם לנצל ימי חופשה העומדים לזכותם. הם חוששים מהמעבר המתוכנן של המשוא"ה מחיפה ללוד. דומה כי מדובר בקבוצת עובדים שחוקים, ממורמרים המרגישים כי לא ההנהלה ולא וועד העובדים מנסים לסייע למצוקתם.

33. יו"ר הוועד, כמו גם חלק מעובדי הרכבת, ניסו להטיל בעדויותיהם את האחריות לאירוע על הנהלת הרכבת, בטענה שהיא נחפזה יתר על המידה בעצירת הרכבות, ולא נקטה מיד באמצעים להמשך פעילותה התקינה, גם נוכח "מחלתם הפתאומית" של העובדים. אין אנו משוכנעים בנכונות טענה זו ולפיה, הנהלת הרכבת לא פעלה ביעילות בטיפול במשבר שנוצר, על מנת למנוע את עצירת הרכבות, שכן היא פעלה, לכאורה בהתאם לנוהלים ולכללי הבטיחות בנושא, מתוך רצון שלא לסכן את הנוסעים. בכל מקרה, אין אנו יכולים לקבוע מסמרות בנושא זה. כאמור לעיל, לא שיתפה הנהלת הרכבת פעולה עם ועדה זו, ועבודתנו נעשתה במעמד צד אחד בלבד.

34. בכל מקרה, הסיבה לעצירת הרכבות ביום האירוע, נובעת מאי הגעתם של שני הפקדים עובדי הרכבת, אשר חלו או התחלו, בנוסף לפקדים נוספים שהיו חולים, ביום שקדם לאירוע.

35. תמוהה בעניינו במיוחד התנהגותו של הפקד, [REDACTED], אשר קיבל אישור רפואי כבר ביום חמישי, 11.4.19, בשעות הצהריים, אך הוא דיווח על כך למשוא"ה רק לאחר חצות. לטענתו, הוא דיווח על מחלתו רק ביום 12.4.2019 בשעה 00.30, אם כי מדוח "השתלשלות האירועים במשוא"ה 12.4.19", שהוגש לנו ע"י גב' אדרעי, עולה כי הדיווח למשוא"ה הגיע רק בשעה 02.30 (וע/6). גם לדברי מר [REDACTED] מנהל משמרת הלילה במשוא"ה, הודיע [REDACTED] על " [REDACTED]" רק "בסביבות השעה 1.30 בערך, רבע לשתיים..." (עדותו בעמוד 46 לפר' מיום 29.4).

36. גם הפקד [REDACTED], דיווח ערב לפני יום האירוע על כאבי [REDACTED] מהם הוא סובל, וזאת מבלי שנבדק באותו יום על ידי רופא, אליו פנה רק למחרת היום באינטרנט. למרות שלטענת הפקד הוא דיווח על אי כשירותו לעבודה בשעה 18.30, מעידים שני עדים אחרים – [REDACTED] – כי [REDACTED] דיווח למשוא"ה רק בשעה מאוחרת יותר (21.30–22.00), ואף זאת מבלי שהיה ברשותו, אותה שעה, אישור מחלה.

## המלצות הוועדה

37. הננו ממליצים להעמיד לדין משמעתי את עובד הרכבת, מר [REDACTED] על כך שלמרות שקיבל אישור מחלה מהרופאה כבר ביום חמישי, 11.4.19, בשעות הצהריים, אך דיווח על כך למשוא"ה רק לאחר חצות, בשעות הבקר המוקדמות של יום האירוע, ובכך מנע או היקשה על האפשרות למצוא לו מחליף במועד.

38. הננו ממליצים להעמיד לדין משמעתי את עובד הרכבת, מר [REDACTED], שדיווח על [REDACTED] מהם סבל רק בשעות הערב המאוחרות של יום ה- 11.4.19, בסביבות השעה 22.00, כפי שעולה מעדויותיהם של [REDACTED] (ראה סעיף 10 דלעיל). בכך הוא מנע או הקשה על האפשרות למצוא לו מחליף תוך זמן סביר.

39. הננו ממליצים לתגבר לאלתר את מצבת הפקדים במשוא"ה, כאשר נוכחנו לדעת כי העובדים סובלים מעומס עבודה בלתי רגיל, משחיקה רבה ביותר, והם "על סף קריסה". לא נוכל אלא לתמוה על כך, שבניגוד למחלקות אחרות ברכבת, אין בקרב הפקדים **כוננים קבועים**, אשר ניתן להזעיקם בכל עת, לרבות במקרה חירום, כפי שאירע ביום 12.4.19. הננו ממליצים אפוא, לקבוע כוננים גם לפקדים במשוא"ה, **ולאשר להם לקבל תוספת כוננות**.

40. בהחלטתו מיום 18.4.19 בתיק ס"ק 43393-03-19, **הנהלת רכבת ישראל נגד ההסתדרות החדשה וועד עובדי הרכבת**, קבע ביה"ד האזורי לעבודה בתל אביב-יפו, בזו הלשון:

**"הצדדים יקיימו הידברות אמיתית, תוך מתן מידע הדדי נדרש, לרבות משא ומתן אינטנסיבי, תכופ, ענייני, בתום לב ובמטרה לקדם את יישוב חילוקי הדעות ביניהם בכל הנוגע לסכסוכים הפתוחים בהתאם להחלטתנו המפורטת לעיל..."**

41. ביה"ד לעבודה קבע כי תקופת המשא ומתן תימשך עד ליום 1.6.19.



42. הננו סומכים ידינו על האמור בהחלטתו של ביה"ד לעבודה, לאפשר לצדדים לבוא בדברים ביניהם ולנסות לפתור, אחת ולתמיד, את **מכלול הסכסוכים והמחלוקות ביניהם**.

43. אם לא יעלה הדבר בידיהם תוך התקופה שנקצבה על ידי ביה"ד לעבודה, הננו ממליצים בפני הצדדים לסכסוך ובפני הסתדרות העובדים, למנות מגשר בעל שיעור קומה, שתחום מומחיותו הוא ביחסי העבודה, על מנת שינסה לגשר ולפשר בין הצדדים.

ובא לרכבת ישראל ולעם ישראל – גואל!

ניתן היום,

---

עו"ד רמי בן גל  
חבר הוועדה

---

עו"ד יחיאל שמיר  
חבר הוועדה

---

שופט (בדימוס) אמנון סטרשנוב  
יו"ר הוועדה

## **השופט (בדימוס) אמנון סטרשנוב** **יחסי הנהלת הרכבת – ועד העובדים**

44. למרות שכתב המינוי לוועדה זו התייחס לאירועים שגרמו להשבתת הרכבת ביום 12.4.18 בלבד, לא אוכל להתעלם מהעובדה, שבמהלך שמיעת העדויות, עיון במוצגים שהוצגו בפנינו והמידע שהגיע אלינו, התרשמתי קשות ממערכת היחסים העכורה השוררת בין הנהלת הרכבת לבין ועד עובדי הרכבת, ובעיקר לבין העומדת בראשו, הגב' גילה אדרעי. מערכת יחסים גרועה ולעומתית זו באה לידי ביטוי במספר היבטים כגון, השבתה חוזרת ונשנית של תנועת הרכבות עקב ימי מחלה (או התחלות) של העובדים; עצירת הרכבת באמצע הדרך, כאשר נהג הרכבת חש צורך להתפנות; עיצומים שונים הננקטים על ידי ועד העובדים באופן חד צדדי; מניעת פתיחת קורס לפקדים חדשים; מהלכי ייעול וצעדים אחרים, הננקטים באופן חד צדדי על ידי ההנהלה, ללא התייעצות עם ועד העובדים, ועוד כהנה וכהנה.

45. כרגע מתנהלים לא פחות **משישה סכסוכי עבודה** בין הנהלת הרכבת לבין העובדים. יתרה מזאת - ועד העובדים של הרכבת נקט כלפי ההנהלה בלא פחות **מארבעים "צעדים ארגוניים"**, שמשמעותם פגיעה בפעילותה התקינה של הרכבת. כפי שצוין לעיל, בהחלטתו מיום 18.4.19 הורה ביה"ד לעבודה בחיפה לוועד העובדים לחדול מהצעדים הארגוניים הללו, ולפתוח במו"מ עם הנהלת הרכבת.

46. מהעדויות ששמענו עולה כי **בתקופה בת ארבע השנים בה גילה אדרעי לא הייתה יו"ר הוועד היה 'שקט תעשייתי'. הרכבת פעלה, ונרשם שיתוף פעולה בין ההנהלה לבין הוועד.**

47. חוששני, כי חל כאן שיבוש מערכות מדאיג ביותר לגבי הבנת התחומים וגבולות הגזרה בין ועד העובדים לבין הנהלת הרכבת. מחובתה של הנהלת הרכבת **לנהל את המערכת הסבוכה**, ביעילות ובמימונות, בעוד שמחובתו של ועד העובדים לוודא **שהעובדים יעבדו**, ולא ינהלו את הרכבת. זאת כמובן, תוך שמירת זכויותיהם המלאות של העובדים, דאגה לרווחתם, טיפול בתוספת כ"א לפקדים נוכח מצבם הקשה, וכיו"ב – אך כל זאת מבלי לשבש, שוב ושוב, את התנהלותה התקינה של הרכבת.

48. לסיכום, ניתן לומר כי הרבה "דם רע" זורם בין ועד העובדים לבין הנהלת הרכבת, דבר הגורם ליחסים העכורים ביותר בין שני הגופים הללו, ופוגע קשות בתיפקודה הכולל של הרכבת. נראה, כי מסקנה זו עולה גם מהדברים ששמעתי במהלך עבודת הוועדה ולפיהם, ועד העובדים שקדם לוועד העובדים הנוכחי היה הרבה יותר ענייני ושיתף פעולה עם ההנהלה, ובתקופה זו הושג "שקט תעשייתי" בפעילות הרכבת.

49. לא מתקבל על הדעת, כי אזרחי ישראל, בכלל וחיילי צה"ל, בפרט ישמשו כ"בני ערובה" בסכסוכים חוזרים ונשנים בין הנהלת הרכבת לבין ועד העובדים, חדשות לבקרים. מדובר בשירות חיוני מהמעלה הראשונה, אותו זכאים וחיילים אזרחי המדינה לקבל ללא תנאים, עיכובים או עיצומים – בין אם האחריות לכך רובצת לפיתחם של עובדי הרכבת ובין אם, במקרים מסויימים, היא מוטלת על הנהלת הרכבת. עד כאן!

## עו"ד יחיאל שמיר, חבר הוועדה

50. יו"ר ההסתדרות, מר ארנון בר דוד, הורה על הקמת וועדה מקצועית לבחינת האירועים שהביאו לעצירת תנועת הרכבות למשך כשעתיים בבוקרו של יום ה-12 באפריל 2019. ברקע להקמת הוועדה נשמעו טענות המבקשות לקשור את וועד העובדים ברכבת לעצירת תנועת הרכבות באותו יום.

51. כתב המינוי הגדיר ותחם את סמכויות הוועדה ובהתאם לכך עבודת הוועדה התמקדה בבחינת אירועי ה-12 באפריל בכלל, ובבחינת השאלה האם וועד העובדים קשור ו/או "נתן את ההוראה" על הפסקת הרכבות בפרט.

52. בין כל חברי הוועדה שררה תמימות דעים לפיה וועד העובדים לא עמד מאחורי עצירת הרכבות ב-12 אפריל 2019; וועד העובדים לא "נתן את ההוראה" לעצור את הרכבות ב-12 באפריל וועד העובדים לא הפר את הנחיות האיגוד המקצועי האוסרות על נקיטה בצעדים ארגוניים שיש בהם פגיעה בציבור הנוסעים. לאמיתו של דבר התברר לחברי הוועדה, כי לא זו בלבד שוועד העובדים אינו הגורם שהביא לעצירת הרכבות, אלא שוועד העובדים והעומדת בראשו, גילה אחריות רבה ומחוייבות כלפי ציבור הנוסעים והוא הגורם שהביא להשבת תנועת הרכבות בהקדם האפשרי. (עמ' 13-14 לפרוטוקול מיום 18.4.19 בו מעידה יו"ר הוועד כי היא עצמה ירדה לשטח בבוקר יום שישי לצורך הבאת פקדים מחליפים למשואה).

53. בהתאם לכתב המינוי, הוועדה קיימה שלוש ישיבות בהן נשמעו אך ורק עדים הקשורים במישרין לאירועים שהתרחשו במשואה ב-12 באפריל. יו"ר הוועדה הקפיד הקפדה יתירה כי העדויות שיישמעו בפני הוועדה יתייחסו אך ורק לנושא הצר שהוגדר בכתב המינוי. לפיכך, העדים שמצאה הוועדה לזמן היו עובדי המשואה (ובהם שני הפקדים שלא הגיעו למשמרת הבוקר, שני פקדים ומנהלי משמרת שעבדו במשמרת לילה שבין ה-11 ל-12 באפריל, שני פקדים נוספים שהגישו אישור מחלה, ומנהל הפיקוד במשואה ששהה בחופשה לקראת נסיעה לחו"ל בבוקר האירוע). כמו כן מסרה את עדותה גב' גילה אדרעי יו"ר וועד העובדים וכן סגן יו"ר הוועד במחוז צפון. בנוסף העיד איש וועד נוסף שהיה נוכח ומעורב באירועי ה-12 באפריל ומשמש כיו"ר סקטור תנועה במשואה. הוועדה לא אפשרה כל ניסיון לחריגה מ"כללי משחק" אלה, ובלמה כל ניסיון מצד מי מהעדים להגיש מסמכים ולהשמיע עדויות בנושאים החורגים מכתב המינוי (ראה למשל עמ' 55 לפרוטוקול מיום 18.4.19 שם בקשו יו"ר הוועד ובאת כוחה להגיש מסמכי רקע ומסמכים נוספים ובקשתן נדחתה. כמו כן ביקשה יו"ר הוועד להגיש תמונה שלטענתה צולמה בבוקר האירוע על ידי אחד מעובדי ההנהלה (עמ' 17 לפרוטוקול) כדי ליצור מצג כאילו היא אחראית על הפסקת תנועת הרכבות, אולם בקשתה סורבה.

54. בנסיבות אלה, ועם כל הכבוד וההערכה, סבור אני כי הפרק הכללי והרחב שהוסיף יו"ר הוועדה לחוות הדעת, שעניינו "יחסי ההנהלה – וועד עובדים", חורג מכתב המינוי של הוועדה ומכללי הדיון המקובלים, וממילא האמור בו אינו מקובל עלי. בפרק זה מצויינים קביעות וממצאים בעניינים שהוועדה לא נדרשה להם ולא שמעה ראיות בעניינם. בפרק זה מושמעת ביקורת כללית כלפי וועד העובדים הנוכחי בגין העדר שיתוף פעולה (סעיף 46 ו-48), נשמעת ביקורת לפיה חל "שיבוש מערכות" בפעילות הוועד (סעיף 47), ומובעת עמדה ביחס לאפשרות נקיטת צעדים ארגוניים הפוגעים בציבור נוסעי הרכבת (סעיף 49).

55. בפרט יקשה על הח"מ להבין כיצד ניתן לקבוע ממצאים בנושא "יחסי הנהלה – וועד העובדים" בשעה שאיש מאנשי ההנהלה הבכירה לא מסר עדות בפני הוועדה.

חרף ההזדמנויות שניתנו לה, בחרה הנהלת הרכבת שלא לשתף פעולה עם עבודת הוועדה.

56. הואיל ויו"ר הוועדה מצא לנכון להכליל פרק זה בחוות דעתו, אבקש להתייחס באופן תמציתי לנושא ולא להותיר את הדברים ללא מענה.

57. יחסי עבודה תקינים במקום עבודה הינם ערובה להצלחתו ושגשוגו של מקום העבודה. מערכת תקינה זו חשובה לכל הצדדים. עובדים שבעי רצון חשים מחויבות גדולה יותר למקום העבודה ולהצלחתו. יחסי עבודה תקינים הם ביטוי ליחס של כבוד והערכה של ההנהלה לצוות העובדים, והבטחה כי העובד יגיע בשמחה למקום העבודה, יעשה את עבודתו על הצד הטוב, ייתן שירות מיטבי, ויידע כי הוא זוכה לכבוד ולהערכה בעבודתו. ברי כי כאשר מדובר בשירות הניתן לציבור הרחב או בשירות מונופוליסטי – המרוויח הגדול מיחסי עבודה טובים, מעבר לצדדים הישירים ליחסי העבודה, יהיה הציבור בכללותו. הנה כי כן הנחלת מערכת יחסי עבודה טובים ותקינים הינו אינטרס ראשון במעלה של כל הנוגעים בדבר.

58. לצערי, מן המעט ששמעה הוועדה עולה כי יחסי העבודה בין הנהלת הרכבת לבין וועד העובדים אינם אופטימליים (בלשון המעטה), כאשר כל הצדדים מפסידים ממערכת יחסים עכורה זו.

59. אלא שאין ביכולתנו כל אפשרות להחליט מי "האשם" בהערכת מערכת יחסים זו. כידוע "נדרשים שניים לטנגו". הוועדה כלל לא בדקה (ולאור כתב המינוי הצר לא הוסמכה לבחון) מי האחראי ומי האשם בכישלון הריקוד. האם וועד העובדים נוקט בגישה "מיליטריסטית" יתר על המידה ומבקש לנהל את הרכבת כפי שרומז יו"ר הוועדה, או שמא האחריות לכשל רובצת על הנהלת הרכבת המגלה אטימות לצרכי העובדים, נוהגת ביהירות ופועלת באופן חד צדדי? ואולי האחריות רובצת על שני הצדדים גם יחד? על מנת לנסות ולהתיימר לקבוע מי מהצדדים כשל, נדרש היה, לכל הפחות, לזמן ולשמוע את שני הצדדים, ולא ניתן להסתפק בעדויות חלקיות שכלל לא דנו בסוגיה זו.

60. אינני יכול לקבל את העמדה כי וועד העובדים הוא האחראי להערכת יחסי העבודה ואין לזקוף לחובת וועד העובדים את העובדה כי בחברת הרכבת קיימים ששה סכסוכי עבודה פתוחים.

61. ראשית – כל סכסוכי העבודה ברכבת אושרו על ידי בית הדין לעבודה ובית הדין לא הורה על ביטולו של אף אחד מסכסוכים אלה. הצדדים נשלחו על ידי בית הדין להידבר ביניהם עד ליום 1.6.2019 (ס"ק (ת"א) 43393-03-19 רכבת ישראל בע"מ - הסתדרות העובדים הכללית החדשה). העובדה שבית הדין לעבודה אישר את סכסוכי העבודה (אף שאסר בשלב זה על נקיטת צעדים ארגוניים) עשויה להצביע על קיום טעמים מוצדקים לזעקתו של וועד העובדים וטענתו לחוסר קשב מצד ההנהלה. ממילא סכסוכי עבודה הם חלק אינטגרלי ממערכת יחסי עבודה, והדברים ידועים לעוסקים בתחום.

62. שנית, יו"ר הוועדה סבור כי חל "שיבוש מערכות" וכי וועד העובדים מבקש "לנהל" את הרכבת במקום ההנהלה, ועל כן מציע לבצע את מה שהוא מגדיר כתפקיד הוועד "לוודא שהעובדים יעבדו" (סעיף 47).

קביעה זו קשה בעיני בשני היבטים: ראשית – לא הונחה בפנינו כל ראיה של ניסיון הוועד לנהל את הרכבת. שנית, וחמור מכך, אני סבור שהיא חוטאת להבנת תפקידם הראשי של וועדי עובדים וארגוני עובדים.

63. תפקידו העיקרי והראשי של וועד העובדים הוא הגנה על העובדים, שמירת זכויותיהם ותנאי העסקתם וכן חתירה לשיפורם של תנאי ההעסקה ולקידום רווחת העובדים. מושכלות יסוד הן כי וועד עובדים קם על מנת לצמצם את פערי הכוחות שבין המעסיק לעובד הבודד, למנוע את ניצולם של העובדים כבודדים, למנוע תנאי העסקה לא ראויים ולחתור לחלוקה הוגנת בין ההון לעבודה (ראו למשל בג"ץ 4179/13 לשכת התיאום של הארגונים הכלכליים נ' בית הדין הארצי לעבודה (ניתן ביום 7.7.2014); ע"ע 56/10 יעקב (קובי) חביב – ק.א.ל. - קווי אוויר למטען בע"מ (ניתן ביום 24.3.10); ס' אדלר "התארגנות עובדים בישראל: מגמות, היבטים משפטיים ומדיניות" מתוך ספר אליקה ברק-אוסוסקין (2012). ואכן, מחקרים מוצאים כי במקומות שבהם העובדים מאוגדים וחלים הסכמים קיבוציים, חלה הטבה בתנאי שכרם, ובפרט בתנאיהם של העובדים שנמצאים בחצי התחתון של התפלגות השכר (ראו קריסטל טלי, גיא מונדלק, יצחק הברפלד ויונן כהן, "צפיפות ארגונית בישראל 2006-2012: פיצול מערכת יחסי העבודה", עבודה חברה ומשפט, 14).

מובן כי על ועד העובדים לעשות כמיטב יכולתו על מנת למנוע נקיטה בצעדים ארגוניים "פיראטיים" שלא אושרו על ידו ועל ידי ארגון העובדים.

64. בסעיף 49 לחוות דעתו, מגדיל יו"ר הוועדה ומציין כי לדידו בהיות הרכבת שירות חיוני "מהמעלה הראשונה", אזי בכל מקרה אין מקום לנקיטה בעיצומים הפוגעים בציבור הנוסעים. איני יכול להסכים לדברים אלה, באשר לטעמי הם אינם תואמים להוראות הדין והפסיקה ואף מנוגדים למושכלות יסוד דמוקרטיים.

65. בפתח הדברים אציין כי ההנחה של יו"ר הוועדה לפיה "מדובר בשירות חיוני מהמעלה הראשונה" ראויה לדיון מעמיק ונפרד ויש לתהות אם אכן אלה הם פני הדברים.

בתמצית אציין כי ההגדרה המקובלת ל"שירות חיוני" היא שירות שהפסקתו עשויה לסכן את החיים, את הביטחון האישי או את בריאות התושבים (עס"ק 19/99 מקורות חברת מים בע"מ – הסתדרות העובדים הכללית החדשה, פ"ד לו(2001) 560). באותו פסק דין נקבע כי אין די בכך שתיגרם אי נוחות לציבור כדי ששירות מסוים ייחשב כחיוני וצוין כי ככלל אמצעי תחבורה לא ייחשבו כשירות חיוני. (עוד לעניין הגדרתם של שירותים חיוניים כשירותים המסכנים חיי אדם ראו: רות בן ישראל, דיני עבודה, כרך ד 1554 (2002). אציין כי אף אם שירותי רכבות אינם בגדר "שירות חיוני", אין חולק כי מדובר בשירות חשוב והכרחי במדינה מתוקנת ("שירות מפתח" כהגדרתה של פרופ' בן ישראל) ועל כן מחויבים העובדים למידה רבה של אחריות בכל הנוגע לנקיטה בצעדים ארגוניים בכלל ובצעדים ארגוניים הפוגעים בשירות לנוסעים בפרט.

66. לגוף הדברים – ואף אם נקבל כי מדובר בשירות חיוני – הרי שגישתו של יו"ר הוועדה, השוללת נקיטה בצעדים ארגוניים (מבלי לתת כל פתרון לחשש מפני ניצול זכויות עובדים) נוגדת לערכים דמוקרטיים בסיסיים ומזכירה תקופות חשוכות של ניצול ילדים, נשים וגברים בעבודה מאומצת, במשך שעות עבודה רבות וללא שכר הוגן כפי שמתוארת בספריו של צ'רלס דיקנס באנגליה של תחילת המאה ה-19. שלילת חירותם של עובדים לנקוט בצעדים ארגוניים אינה עולה בקנה אחד עם ערכי ממשל דמוקרטי ועם דיני מדינת ישראל, ובכלל כך עם הוראות חוק יישוב סכסוכי עבודה, תשי"ז-1957, עם אמנות בינלאומיות שמדינת ישראל צד להן, ועם פסיקת בית המשפט העליון ובתי הדין לעבודה.

67. נטילת הזכות לנקוט בצעדים ארגוניים תפגע אנושות בזכות ההתארגנות. הזכות לשבות ולנקוט בצעדים ארגוניים אחרים היא האמצעי להשגת מטרתם של ארגוני העובדים והיא "הנשק" העומד לרשותם להשגת תכליות אלה. כידוע, זכות

ההתארגנות, כמו זכות השביתה (הנגזרת מזכות ההתארגנות) הינן זכויות יסוד חוקתיות על חוקיות. זכויות יסוד אלה נגזרות הן מזכות האדם לכבוד והן מהזכות לחופש הביטוי (בג"ץ 1181/03 אוניברסיטת בר-אילן נ' בית הדין הארצי לעבודה, פ"ד סד(3) 204, עמ' 245 ואילך (2011)).

68. ללא זכות השביתה והזכות לנקיטה בצעדים ארגוניים תיפגע יכולתם של העובדים לפעול לצמצום פערי הכוחות שבינם לבין המעסיק ולהגן על תנאי עבודתם. מטעם זה מצווה כל משטר המתיימר להיות משטר דמוקרטי להגן ולשמור על זכויות אלה מכל משמר.

69. הודות לכוחם של ארגוני העובדים, והתגייסותם של "וועדים חזקים" במקומות עבודה חשובים דוגמת רכבת ישראל למאבקים ציבוריים, נהנות האוכלוסיות המוחלשות מהישגי ההסתדרות. כך, למשל, הושגו בשנים האחרונות הישגים חסרי תקדים למשק הישראלי כגון העלאת שכר המינימום ב-23% בשלוש השנים האחרונות, קליטת עובדי קבלן להעסקה ישירה, הסכם בטיחות בענף הבנייה, שילוב אנשים עם מוגבלות ועוד. לא מן הנמנע כי הגבלת היכולת מנקיטה בצעדים ארגוניים ברכבת ובמקומות עבודה חשובים אחרים תפגע בעובדים החלשים במשק ותגדיל את הפערים בחברה הישראלית.

70. אכן, ככל זכות, אף זכות השביתה והזכות לנקיטת צעדים ארגוניים אינה מוחלטת ויש לגלות אחריות ואיפוק בעת מימוש הזכות, בפרט כאשר מדובר בשיבוש פעילות חשובה דוגמת הרכבת. לעולם השביתה תהא אמצעי אחרון להשגת המטרה. לעולם ייעשו כל המאמצים הנדרשים כדי לצמצם את הפגיעה בציבור הרחב, ובכלל כך יש לנקוט במידתיות ובסבירות בעת קיום השביתה.

71. לסיום, הדברים נכתבו, כאמור, אגב אורחא, ובתגובה לעמדת יו"ר הוועדה, שכן ממילא לא התקיימה בענייננו שביתה. אני תקווה כי נציגי כל הצדדים ישכילו לעשות את כל הנדרש על מנת לפתור את המחלוקות והסכסוכים בהידברות ובמשא ומתן, וניתן יהיה להביא את רכבת ישראל אל הקדמה המיוחלת שציבור הנוסעים בישראל כה ראוי לה. ויפה שעה אחת קודם.

### עו"ד רמי בן-גל, חבר הועדה

72. קראתי בעיון את דעתו של יו"ר הועדה הנכבד, כבוד השופט (בדימוס) אמנון סטרשנוב, אך לצערי, לא אוכל להסכים עימה. אני מצטרף לחוות דעתו של עו"ד יחיאל שמיר, ומסכים עם האמור בה ללא כל הסתייגות.

ניתן היום, 14.5.19.