

## ועדי העובדים שובתים, הציבור משלם - ואף אחד לא תובע

ועד נמל אשדוד מנע פריקת מכוניות בשל סכסוך על מינוי מקורבים; ועד חברת החשמל ניתק חשמל משום שכעס על מתחרה; ועד הרכבת עצר רכבות בניגוד להוראת בית משפט ■ ועדי המונופולים נוקטים לעתים עיצומים לא חוקיים - ללא גיבוי של ההסתדרות ובתי הדין לעבודה - אך החברות הממשלתיות ולקוחותיהן, שמשלמים את המחיר, נמנעים מלתבוע מהם פיצויים

08:20 12.12.2013 מאת: אבי בר-אלי

לפני חודש השבית ועד העובדים בנמל אשדוד במפתיע את פעילות הנמל, בעקבות סכסוך על מינוי מקורבים לוועד. השביתה הוגדרה "פראית", היות שנעשתה ללא הכרזה כחוק על סכסוך עבודה, ללא גיבוי הסתדרות העובדים, והפרה לכאורה החלטה קודמת שניתנה על ידי בית הדין הארצי לעבודה.

על אף הוראת בית הדין לעובדים לחדול מהעיצומים - המשיכו אלה בשלהם. רק לאחר שהנהלת הנמל פנתה לבית הדין בשנית בבקשה להכרזה על ביזיון ההליך, ניאותו העובדים לשוב לעבודה סדירה.

בינתיים, נאלצה חברת צ'מפיון, יבואנית המותגים פולקסוואגן, סקודה ואאודי, להסיט אונייה שעליה 1,800 כלי רכב מנמל אשדוד לנמל חיפה - מחשש לעיכוב במסירת המכוניות ללקוחות. היא נאלצה לשאת בעלויות העודפות של האונייה וצוותה, וכן של שינוע המכוניות חזרה למרכז הארץ.

מקרה זה, אחד מני רבים בנמלי הים של ישראל, מעלה את השאלה מדוע לא הגיש היבואן תביעת פיצויים נגד חברת נמל אשדוד או נגד ועד העובדים שלה. אם אמנם נגרם לו נזק כתוצאה ממהלך לא חוקי, מדוע לא ניצל את החוק כדי לתבוע חזרה את המגיע לו? בנוסף, נשאלת השאלה מדוע חברת נמל אשדוד, אשר לטענתה, איבדה בשנה האחרונה הכנסות של יותר מ-50 מיליון שקל כתוצאה מהשיבושים בנמל, לא הגישה בעצמה תביעה נגד ראשי הוועד בגין העיצומים הלא חוקיים?

בקרב הקהילה המשפטית יש מי שסבור כי נוסח החוק הקיים מערים קשיים על מי שנפגע כתוצאה מהפרתו וכי על אף העיצומים הגוברים והולכים במשק, אשר מסבים לעתים לנפגעים נזקים במיליוני שקלים - הנוסח רחוק מלעודד כיום יבואנים ויצואנים לתבוע ועד נמל בגין שיבושים שרירותיים שעליהם ציווה, או לאפשר לנוסעי רכבת לתבוע נהגי קטר ש"חלו" באמצע המסילה.

"מה שמאפשר לוועד עובדים לבזות החלטות של בית הדין ולנהוג כאילו היה מעל החוק, אלה הוראות הדין שמעניקות הגנה מפני תביעות בנזיקין במקרה של שביתה", טוענת עו"ד שירה להט, שותפה במשרד עוה"ד יגאל ארנון. הכוונה היא לסעיף 62(ב) לפקודת הנזיקין, שבו נקבע כי שביתה והשביתה לא ייחשבו כעילת תביעה במקרה שגרמו להפרת חוזה. בנוסף, סעיף 19 לחוק ההסכמים הקיבוציים קובע כי עובד שובת לא יחשב כמפר חוזה כלפי המעסיק.

עם זאת, פקודת הנזיקין מותירה את המקרה הכללי של "שביתה" בנוסח זה, מבלי להתייחס למקרים של השבתה לא חוקית או כזו שמפירה החלטה של בית משפט. "אין ספק שזכותם של עובדים לנקוט עיצומים במסגרת מאבק על זכויותיהם - זו זכות לגיטימית, ומעצם טיבם של עיצומים, הם פוגעים גם בצדדים שלישיים. לכן, נקבעו הוראות חוק

המגנות עליהם מפני חבויות כלפי צדדים שלישיים", מדגישה להט, אך בה בעת טוענת כי יש לתקן את פקודת הנזיקין כך שתחריג מההגנה באופן מפורש מקרים שבהם השביתה אינה חוקית.

"זכות השביתה היא זכות חשובה, אבל ההגנות עליה לא יכולות לחול כאשר נציגי העובדים בוחרים להתעלם מהחלטה של בית המשפט", היא אומרת. "ההגנות נועדו לשרת את זכות השביתה, זכות ההתארגנות והגנה על עובדים - ולא את הבחירה לנהוג בבריונות ולהתעלם במופגן מהחלטות של בית משפט. במקרה כזה צריך הדין לאפשר הטלת אחריות אישית לנזקים שנגרמים בשל התנהלותם", היא מוסיפה.

#### **תביעה על 4 שביתות, 8 שיבושים, 2 איחורים**

לפני שנה תבע תושב תל אביב מרכבת ישראל פיצויים בסך 1,750 שקל בגין ארבעה מקרים של שביתה, שמונה מקרים של שיבושים ושני מקרי איחורים, בעת שהיה בדרכו לעבודה או בחזרה ממנה. השופטת איילה גזית מבית משפט השלום בתל אביב דחתה את התביעה לגבי ימי השביתה שנקטו עובדי הרכבת, "הואיל ובמסגרת היחסים החוזיים בין הנתבעת לנוסעיה השביתה לא תיחשב כהפרת חוזה מצד הנתבעת". ואולם משהוכיח התובע כי העיצומים שנקטו עובדי הרכבת ביתר הימים נעשו תוך הפרת צו של בית משפט שהורה להם לחזור לעבודה - קיבלה השופטת את תביעתו, וחייבה את הרכבת לפצותו בכרטיס שווה ערך.

במקרה זה ידע בית המשפט להבחין בין שביתה חוקית לבין נקיטת עיצומים לא חוקיים, ולא פרש את רשת ההגנה על זכות השביתה שבפקודת הנזיקין. ואולם מי שנאלצה לשאת בעלות הפיצוי היא החברה הממשלתית - מכספי הציבור - ולא העובדים שנקטו עיצומים או ראשי הוועד שהורו להם לכאורה לנהוג כך, שיצאו פטורים בלא כלום.

"התוצאה הזו אינה הגיונית", ממדעקת להט. "יש לקבוע כי מעביד שיחויב בפיצוי לצד שלישי משום שנציגי העובדים לא קיימו החלטה של בית המשפט, יוכל לתבוע את הפיצוי הזה מנציגי העובדים. במקרים של מעסיקים ציבוריים, יכול להיות שיש אפילו לחייבם לעשות כן, ולא לממן מכספי ציבור את התנהגותם הפסולה של נציגי העובדים", טוענת להט.

לעומתה, עו"ד מיכל שטיין, שותפה במשרד עורכות הדין של ארנה לין ושות' (המייצג, בין היתר, את ועד חברת החשמל) טוענת כי החסינות הניתנת בחוק לשובתים מותנית ותלויה בכך שהשביתה הוכרזה כדין על ידי ארגון העובדים היציג, שאם לא כך החסינות לא תחול.

"המחוקק קבע זה מכבר את נקודת האיזון בין זכות השביתה של העובדים לבין ההגנה שיש להעניק לצדדים שלישיים שעלולים להיפגע מהשביתה, ובתי המשפט אף החמירו את התנאים למתן ההגנות, וקבעו שההגנות לשובתים יינתנו רק לפעולות שהן אינטגרליות למימוש זכות השביתה, כדוגמת הפסקת עבודה, לעומת פעולות שאינן אינטגרליות ושלגביהן לא תחול הגנה, כדוגמת נעילת חדרי מנהלים", אומרת שטיין.

עוד טוענת שטיין כי הפסיקה כבר הטילה אחריות נזיקית, מכוח עוולת הרשלנות, על עובדים שובתים שנקטו מעשים בלתי חוקיים - גם במסגרת פעולות שהן אינטגרליות לשביתה. כמו כן, היא מזכירה מקרה שבו חויבו ההסתדרות ומזכירי איגוד קציני ים לפצות כמה מפעלי תעשייה כתוצאה משביתה שננקטה בנמלים, ובגינה לא התאפשרה פריקת מכולות (ע"א 593/81 מפעלי רכב אשדוד בע"מ נ' ציזיק), לאחר שבית המשפט קבע כי לא היתה מידתית, וכי לא היתה פרופורציה בין הנזק שהיה ניתן לצפות לבין התועלת מנקיטת הפעולה.

"זהו ניסיון נוסף מצד אותם גורמים שמבקשים להגביל בחוק את זכות השביתה ולצמצם את מרחב הפעולה של ועדי וארגוני עובדים, וכל זאת במקום שהדבר כלל לא נדרש משום שהדין הישראלי מאפשר תביעות על פיצויים במקרה הצורך", משיבה שטיין לטענות.

#### **"פגיעה אנושה בצרכנים"**

במקרה אחר שנדון לפני חמש שנים, דנה שופטת בית המשפט המחוזי בתל אביב, חת רונן, בבקשה שהניחו בפניה שני לקוחות של רכבת ישראל לאשר תובענה ייצוגית נגד החברה הממשלתית בגין נזקים שנגרמו להם כתוצאה מהשביתה.

בהליך המשפטי השיבה הרכבת כי האחריות מוטלת על ועד העובדים שלה, שבחר להשבית את תנועת הרכבות באופן פתאומי וללא הודעה מוקדמת. לאור טענה זו, ביקשו הלקוחות

להוסיף את ועד העובדים כמשיב נוסף בבקשה.

בית המשפט דחה לבסוף את הבקשה, בנימוק שתביעה ייצוגית יש להגיש נגד "עוסק" כהגדרתו בחוק הגנת הצרכן (מוכר נכס או שירות) - וכי ועד עובדים אינו נופל תחת הגדרה זו. "העובדה שוועד עובדים עשוי לגרום נזק ללקוחותיו של המעסיק אינה מצדיקה את הפרשנות המרחיבה לה טוענים המבקשים, אף אם מדובר בנזק בר פיצוי", כתבה השופטת בפסיקתה.

לפיכך, טוענת להט, על המחוקק להרחיב גם את הוראות חוק תובענות ייצוגיות. "התנהלותם הכוחנית של ועדי עובדים, בפרט בגופים ציבוריים וציבוריים למחצה, מביאה לפגיעה אנושה בנו, הצרכנים, הנאלצים שוב ושוב לשלם את מחיר דרישותיהם של ועדי העובדים, אשר לא תמיד מתרכזים בהגנה על החלשים והנזקקים", מסבירה להט. להט פונה אל הכנסת ואומרת: "על המחוקקים להרים את הכפפה ולקבוע כי במקרים שבהם מפר ועד עובדים בגופים ציבוריים או מונופוליסטיים את החלטת בית המשפט או נוקט שביתה לא חוקית, אין לאפשר לו לחמוק מאחריות ויש לחייבו לשאת בתוצאות הכבדות למעשיו", היא אומרת.

"אם חברי ועד היו יודעים כי הם עשויים להתגונן בפני תביעות נזיקיות בגין התנהגותם, הם כנראה היו חושבים פעמיים לפני שהיו מורים לעובדים להתעלם מהחלטות של בתי המשפט בישראל. רק נסו לדמיין תרחיש שבו כל יבואני ישראל היו מתאגדים בבקשה לאישור תובענה ייצוגית נגד אלון חסן וחבר מרעיו", מוסיפה להט.

גם כאן טוענת לעומתה שטיין כי אין צורך בהרחבת תחולת החוק, היות שכלי התובענה הייצוגית הוגדר כבר באופן זהיר ומושכל. "המחוקק לא מצא לנכון, ובצדק, לאפשר עילת תביעה נגד ארגון או ועד עובדים תוך שמירה על מעמד המיוחד, והבנה שיש מתח אינהרנטי בין ארגון העובדים לבין העובדים, מעצם כך שהארגון לא מגלם באופן מושלם את רצון העובדים", טוענת שטיין.

"הניסיון להרחיב את הגדרת 'עוסק' כך שתכלול גם ארגון עובדים וועדי עובדים מנסה לכפות מישור יחסים שאינו מתאים לסיטואציה ומתעלמת מהיחסים המיוחדים בין עובד לבין הארגון והוועד שמייצגים אותו שאינם יחסי לקוח-עוסק", היא אומרת, ומסכמת: "ככל שצד שלישי נפגע במהלך שביתה כתוצאה מרשלנות, הרי שיש באפשרותו להגיש תביעה נזיקית נגד ארגון העובדים".

### **"מי יגן על התובעים?"**

ואולם גם אם החוק מעניק כיום את האפשרות לתבוע פיצוי מוועד עובדים סורר, אין זה אומר שהדרך לתביעה סלולה. אם צודקת שטיין בניתוחה את החוק הקיים, מדוע לא מתנהלים כיום עשרות, אם לא מאות, הליכי תביעה נגד ועדי העובדים במונופולים, שנקטו עיצומים בניגוד לחוק, תוך הסבת נזק כספי כבד ללקוחות החברות הממשלתיות? לדברי נשיא איגוד לשכות המסחר, עו"ד אוריאל לין, התשובה לשאלה כמעט טריוויאליות - גם אם מזעזעת: "כל עוד אין שליטה אמיתית בנמל - אז כל אחד חושש שיתנקמו בו. כדי לתבוע צריך להוכיח נזקים. לכן, ארגון כמו שלום לא יכול לתבוע, אלא רק יבואן או יצואן שניזוק ישירות. אלא שאותן חברות חוששות שיפגעו בהן, כי אם אין חוק וסדר - אז מי יגן עליהן?"

ואולם בעוד שדברים אלה נוגעים לחשיפה של לקוחות פרטיים, מתברר כי גם כשהמחוקק נותן בידי הממשלה כלים, זו אינה ממהרת לעשות בהם שימוש. הנהלת רכבת ישראל, למשל, הגישה לפני כשנתיים תביעה אזרחית נגד יו"ר ועד העובדים דאז, גילה אדרעי, ונגד סגנה, לאחר שהשביתו את פעילות הרכבות בניגוד לחוק, הפרו לכאורה צו בית משפט והסבו לחברת הרכבת נזק כבד. עם זאת, לאחר החתימה על הסדרי הרפורמה הסופיים בחברה, משכה הרכבת את התביעה, מבלי שנימקה, ציבורית, את הנסיגה. לדברי לין, בסדר החוק הפלילי יש לממשלה את הסמכות להכריז על מצב חירום בספקי שירות חיוניים - וכל פגיעה בפעילותם של הנמלים או הרכבות, למשל, תיחשב אז עבירה פלילית. "הממשלה מעולם לא הפעילה את סמכותה זו, כי יש רתיעה בכל רשויות המדינה והחוק מלמצות את הדין מול הוועדים", תוקף לין. "הבעיה היא שמערכת אכיפת החוק בישראל מתרפסת בפני הוועדים.

"כשעובדי הנמלים התפרעו בבית הדין הארצי לעבודה בקיץ, מי שהסתלק מהאולם היו הדיינים, ולא העובדים, ואני עוד מקבל מכתב ממנהל בתי המשפט שאומר לי 'הכל בסדר'. יש כאן חוסר נכונות להכניס את הדברים לסדר - אפילו כשהדברים מגיעים לכדי פגיעה של ממש בבית הדין עצמו".

ברשות החברות הממשלתיות סירבו להגיב לכתבה.