בית הדין הארצי לעבודה

בר"ע 43620-11-21

ניתן ביום 11 דצמבר 2021

1. הסתדרות העובדים הכללית החדשה **2. ועד עובדי רכבת ישראל**	**<u>המבקשים</u>**
-	
חברת רכבת ישראל בע"מ	**<u>המשיבה</u>**
הממונה על השכר והסכמי עבודה במשרד האוצר	**<u>מגיש עמדה</u>**

לפני: השופטת סיגל דוידוב-מוטולה, השופט רועי פוליאק, השופט אילן סופר
נציגת ציבור (עובדים) גב' יעל רון, נציג ציבור (מעסיקים) מר דורון קמפלר

ב"כ המבקשת 1 עו"ד אלעד מורג
ב"כ המבקש 2 עו"ד סיגל פעיל ועו"ד זוהר גיפס
ב"כ המשיבה עו"ד חיה ארמן, עו"ד גרגורי דנוביץ' ועו"ד רן פרץ
ב"כ מגיש העמדה עו"ד תמי דקל

<u>פסק דין</u>

<u>השופטת סיגל דוידוב-מוטולה</u>

1. לפנינו בקשת רשות ערעור על החלטת בית הדין האזורי תל אביב (השופטת אסנת רובוביץ ברכש ונציגי הציבור מר מרדכי נגר ומר אבי אילון; ס"ק 43303-03-19) מיום 13.11.21, במסגרתה התקבלה בקשה למתן סעדים זמניים שהגישה המשיבה - חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: **הרכבת**), כנגד צעדים ארגוניים שנקטו המבקשים - הסתדרות העובדים הכללית החדשה (להלן: **ההסתדרות**) וועד עובדי רכבת ישראל (להלן יחד: **נציגות העובדים**). נציין כבר כעת כי לאחר שמיעת טיעוני הצדדים החלטנו כי יש מקום ליתן רשות ערעור ולקבל את הערעור בחלקו.
נוכח לוחות הזמנים הקצרים ניתנת החלטתנו בתמצית.

2. בפני בית הדין האזורי מתנהלת מאז חודש מרץ 2019 בקשת-צד בסכסוך קיבוצי שהגישה הרכבת, ועניינה צעדים ארגוניים שננקטו על ידי נציגות העובדים בגין

שישה סכסוכי עבודה בנושאים שונים. מאז הגשת בקשת-הצד קיים בית הדין האזורי 24 דיונים ונתן מספר רב של החלטות ביניים, שנועדו לסייע לצדדים להמשיך בניהולו של משא-ומתן אפקטיבי תוך פגיעה מינימאלית בציבור הנוסעים ושמירה על יחסי עבודה תקינים. מטיעוני הצדדים בפנינו עלה כי שניהם מביעים הערכה רבה על כך.

3. הבקשה הנוכחית הוגשה כנגד צעדים ארגוניים שננקטו החל מיום 7.10.21, ונגעו בעיקרם לסירוב העובדים לשתף פעולה עם הכנסתם של מערכים חשמליים למוסך הרכבת בלוד, לצורך ביצוע עבודות תחזוקה שהן שלב מקדים לצורך פתיחתו המתוכננת של קו חשמלי חדש. לאור סירוב זה הגישה הרכבת ביום 18.10.21 בקשה למתן סעדים זמניים, וביקשה כי בית הדין יורה לעובדים לבצע את הנחיותיה ולשתף פעולה על מנת לאפשר את ביצוע עבודות ההכנה הנדרשות לקידום פרויקט החישמול בכלל, וביחס להכנסתם של המערכים החשמליים למוסך בפרט.

4. פרויקט החישמול הוא אחד הנושאים בגינו מנהלים הצדדים משא-ומתן מזה תקופה ארוכה, לאחר שבהחלטה מפורטת מיום 18.4.19 הכיר בית הדין האזורי בזכותם של העובדים לנהל משא-ומתן קיבוצי ביחס להשלכות הפרויקט על תנאי עבודתם וביטחונם התעסוקתי (להסרת ספק נבהיר כי העובדים לא ביקשו, וממילא לא הותר להם, לנהל משא-ומתן על עצם ההחלטה על פרויקט החישמול). ואלה הן אבני הדרך העיקריות בהתקדמות המו"מ בקשר לפרויקט זה:

א. בהחלטה מיום 18.4.19 נקבע כי על הצדדים לנהל "**משא ומתן אינטנסיבי, תכוף, ענייני, בתום לב ובמטרה לקדם את יישוב חילוקי הדעות ביניהם...**" - בין היתר בנוגע לנושא זה. במקביל נקבע כי "**עקרון יסוד ביחסי העבודה הוא מיצוי מהלכי ההידברות עובר למימוש נשק השביתה**", כאשר נכון לאותה עת מהלכי ההידברות טרם מוצו ולכן "**לעת הזו... אין מקום להתיר למשיבים להמשיך ולבצע צעדים ארגוניים**" בקשר לכך. במקום אחר בהחלטה צוין בקשר לנושא זה כי "**מדובר בשביתה מעין פוליטית לגיטימית אשר מזכה את העובדים בזכות לשבות, אולם שביתת מחאה קצרה בלבד**".

ב. בסיום ההחלטה צוין כי "**תקופת הקפאת כלל הצעדים הארגוניים... הינה מיום החלטה זו ועד ההחלטה בתיק העיקרי**". במקביל הגדיר בית הדין את תקופת המשא-ומתן כתקופה שעד ליום 1.6.19 וקבע כי "**במהלך תקופת המשא ומתן ישמרו כלל עובדי הרכבת על שקט תעשייתי מלא... ולא יקיימו מהלכים ארגוניים שיש בהם כדי להפריע לסדר העבודה התקין**", אך "**לאחר תקופת המשא ומתן, היה ותתעורר בעיה כלשהי בעטיה יסברו העובדים כי קמה להם זכות לנקוט בצעדים ארגוניים כלשהם, יודיעו על כך למבקשת ולבית הדין, 48 שעות טרם נקיטת צעד כלשהו**" (סעיף 116ו' להחלטה; בטיעוני הצדדים לא נטען כי תקופת המשא-ומתן כפי שהוגדרה במסגרת החלטה זו הוארכה בהחלטה מאוחרת כלשהי).

ג. בהחלטה מיום 10.6.21 התיר מותב בראשות הנשיאה הדס יהלום (ס"ק (אזורי ת"א) 22319-06-21) לעובדים לנקוט בצעד ארגוני שמהותו אי שיתוף פעולה עם "תרגיל שימוטים" לקרונות החשמליים, שנדרש כהכנה לפרויקט החישמול. הטעם לכך היה טענת נציגות העובדים כי המו"מ בין הצדדים הגיע למבוי סתום (אם כי בית הדין ציין שהטענה טרם לובנה) ולאור משך הזמן בו מתנהל המו"מ ללא פריצת דרך. בית הדין הוסיף כי אמנם לא ניתנה הודעה מוקדמת בת 48 שעות בהתאם לדרישת סעיף 116ו' להחלטה מיום 18.4.19, אך ניתנה הודעה לעובדים והרכבת הייתה מודעת לכך. משכך, "**אנו סבורים שאין למנוע מהעובדים את הזכות לנקוט בצעד ארגוני מסוג זה שמתברר בהליך כאן**".

ד. ביום 7.7.21 או בסמוך לכך נחתם בין הצדדים הסכם הבנות ראשון.

ה. בהחלטה מיום 9.8.21 קבע בית הדין האזורי כי הנהלת הרכבת רשאית להוציא את עובדי הרכבת לקורסים על המערך החשמלי החדש, אולם מאחר שלאחר סיומם "**צפוי שתהא השלכה לעובדים שעברו את הקורסים במישרין ו/או בעקיפין בכל הנוגע לתנאי העסקתם או ביטחונם התעסוקתי הרי ששוכנענו כי יש להגביל זכות זו של הרכבת באופן בו שלאחר סיום הקורסים שבנדון, הרכבת לא תבצע כל שינוי בתנאי העסקתם או בטחונם התעסוקתי של עובדים אלו כל עוד שהמו"מ בנוגע לפרויקט החישמול לא הסתיים**". בקשת רשות ערעור שהגישה הרכבת על החלטה זו נדחתה על ידי נשיאת בית הדין הארצי השופטת ורדה וירט ליבנה (בר"ע 36500-08-21

מיום 22.8.21), אשר קבעה כי החלטת בית הדין האזורי "**מהווה איזון ראוי בין האינטרסים של שני הצדדים**".

ו. ביום 25.8.21 חתמו הצדדים על הסכם הבנות נוסף.

ז. ביום 6.10.21, משלא הסתיים המו"מ בנוגע לפרויקט החישמול, ועל בסיס הבנת נציגות העובדים את ההחלטה מיום 9.8.21, הודיעה נציגות העובדים להנהלת הרכבת כי לא תתאפשר הכנסת המערכים החשמליים למוסך בלוד וכן לא יתאפשר ניסוי בקשר לכך שתוכנן למחרת היום.

ח. ביום 12.10.21 או בסמוך לכך ניסחו הצדדים טיוטת הסכם הבנות.

ט. ביום 18.10.21 הוגשה כאמור בקשת הרכבת למתן סעדים זמניים.

י. בפתח הדיון בבקשה ביום 4.11.21 הצהירה ב"כ הרכבת כי "**הגענו לשלב בו המשא ומתן מוצה**". נציגת הממונה על השכר מצדה הדגישה כי "**המשא ומתן מוצה עד כדי כך שהובן לכולם שבתנאים הנוכחיים משא ומתן מוצה ואין אפשרות להתקדם. לאחר שיוסרו החסמים** [היינו, יינתן צו מניעה כמבוקש על ידי הרכבת] **רק אז אפשר יהיה אפשר להיכנס למשא ומתן**". גם עו"ד אבי אדרי, יו"ר איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות, הבהיר מטעמו כי נוכח אי ההסכמה בנושאים הכלכליים, המו"מ הגיע למבוי סתום. במהלך דיון נוסף מיום 7.11.21 הבהירה באת-כוח הממונה על השכר כי המו"מ מוצה "**ולכן אנו לא רואים שום דבר להתקדם בו**". לאחר מכן נחקרו עדי הצדדים, וניתנה החלטת בית הדין בבקשה.

5. בית הדין האזורי הבהיר תחילה בהחלטתו כי אין לראות בהחלטה מיום 9.8.21 כהוראה המונעת מהרכבת להמשיך את פרויקט החישמול, אלא כהחלטה הקובעת כי לא ניתן לבצע שינוי בתנאי העסקתם או ביטחונם התעסוקתי של העובדים שעברו קורסים לצורך פרויקט החישמול, כל עוד המו"מ לגבי פרויקט זה לא הסתיים. משכך, וכאשר נציגות העובדים לא הוכיחה שנגרמה פגיעה בתנאי העסקתם של אותם עובדים שעברו את הקורסים, או שפגיעה כזו אינה נכללת בפיצוי אותו מוכנה הרכבת לשלם באופן מידי - הרי שאין זכות לנקוט צעדים ארגוניים מכוח ההחלטה מיום 9.8.21. בית הדין הוסיף כי גם ההחלטה מיום 10.6.21 אינה רלוונטית, שכן נגעה לצעד ארגוני ספציפי שכבר הסתיים. משכך,

ההחלטה הרלוונטית היא ההחלטה מיום 18.4.19 ועל הצדדים לפעול לפיה. אשר ליישום הדברים לשלב הנוכחי של המו"מ, הגיע בית הדין למסקנות הבאות:

א. הזכות לשביתה בקשר לפרויקט החישמול "**מצומצמת**" (תוך שציטט מהחלטתו מיום 18.4.19 בקשר לכך) ודי בכך שהצעדים הארגוניים בגינו נמשכים מזה מספר שבועות כדי להפסיקם.

ב. מעדותו של יו"ר איגוד עובדי התחבורה עלה כי אינו מכיר את ההנחיה הספציפית שנתן ועד העובדים ביום 6.10.21, ומשכך "**נראה כי הצעד הארגוני שבנדון אינו עומד בתנאי הנדרש של אישור מראש של ההסתדרות...**".

ג. גם אם הסכסוך שנותר יסווג כסכסוך כלכלי, "**לא שוכנענו כי הצדדים מיצו את המשא ומתן ביניהם בנוגע לכלל הנושאים שבמחלוקת**". אמנם המו"מ בנוגע לפרויקט החישמול "**מוצה ברובו**", אך יש עדיין נושאים שנותרו פתוחים והצדדים טרם הגיעו לגביהם להסכמות. בנוסף נותרו סוגיות פתוחות בנוגע לנושאים נוספים. משכך, "**שוכנענו כי לעת עתה, בכל הנוגע לפרויקט החשמול אין לאפשר למשיבים ביצוע צעדים ארגוניים ומשכך לעת עתה אנו מורים על הקפאת מלוא הצעדים הארגוניים שנקטו המשיבים בכל הנוגע לסכסוך הנדון, פרויקט החשמול**". בית הדין הוסיף כי "**בכל הנוגע לשאר הנושאים שעדיין במחלוקת שאינם קשורים לפרויקט החשמול, הרי ששוכנענו כי עדיין אין להתיר בגינם צעדים ארגוניים הואיל ושוכנענו כי המו"מ בנושאים אלו טרם מוצה ויש לאפשר לצדדים להגיע להסכמות במסגרת מו"מ אמיתי ועניינית, עובר לביצוע צעדים ארגוניים**".

ד. בית הדין הוסיף כי "**בכל מקרה פגיעה בהמשך ביצוע פרויקט החשמול וצעדים ארגוניים אחרים בנדון, בשלב זה, אינם מידתיים שעה שמדובר בפרויקט לאומי שמושקעים בו כספים רבים וכל עיכוב בו בשל צעד ארגוני כזה או אחר גורם לנזקים משמעותיים...**". בסיום ההחלטה התבקשו הצדדים לנהל ישיבות מו"מ תכופות ואינטנסיביות בנוכחות הדרגים

הבכירים ביותר, וכן התבקשה הרכבת "**לפעול לביצוע הפיצוי שכבר הוסכם עליו בכל הנוגע לפגיעה בעובדים בשל השלכות פרויקט החשמול**".

6. בעקבות החלטת בית הדין הוכנסו הקרונות החשמליים למוסך בלוד והסתיימו עבודות התחזוקה שנדרש לבצע בהם כחלק מעבודת ההכנה לפתיחת הקו החשמלי החדש. בנוסף קיימו הצדדים מספר ישיבות משא-ומתן, אך לא הושגה במהלכן התקדמות כלשהי. במקביל שילמה הרכבת באופן חד-צדדי מקדמה לנהגים ופקחים (קבוצות העובדים לגביהן הושגה הסכמה) על חשבון הסכומים שסוכם כי ישולמו להם כפיצוי בגין פרויקט החישמול, וביחס לקבוצות עובדים נוספות העבירה לנציגות העובדים את חישוביה. בנוגע לתשלום הרטרואקטיבי ציינה ב"כ הרכבת כי השאיפה היא לבצעו לאחר שתושג הסכמה כוללת וייחתם מסמך מסודר.

7. לאחר ששקלנו את טענות הצדדים כפי שהועלו בפנינו בכתב ובעל פה ועיינו בכל חומר התיק, הגענו לכלל מסקנה כי יש לתקן את החלטת בית הדין האזורי במספר סוגיות. גם אם הצעדים הארגוניים הקונקרטיים בגינם הוגשה בקשת הרכבת כבר אינם רלוונטיים (שכן עבודות התחזוקה הספציפיות כבר בוצעו והסתיימו לאחר ההחלטה מיום 13.11.21), ההחלטה כפי שנוסחה מתייחסת גם לצעדים ארגוניים נוספים וכן עשויה להשליך על דרך ניתוח הדברים בהמשך הדרך. משכך מצאנו לנכון להבהיר, בתמצית רבה כאמור, את הנקודות הבאות:

א. על פני הדברים, והדברים עלו למעשה גם מטיעוני הרכבת בפנינו, המשא-ומתן המתנהל כיום בין הצדדים - הן בנוגע להשלכות פרויקט החישמול והן בנושאים הנוספים - הוא משא-ומתן כלכלי מובהק. הגם שבית הדין האזורי התייחס לנושא החישמול כמצדיק "שביתה מעין-פוליטית" המתמצה ב"שביתת מחאה קצרה" בלבד - איננו סבורים כי בשלב הנוכחי הגדרה זו נכונה. ב"כ הרכבת הדגישה בפנינו כי אין מדובר ברפורמה ענפית אלא בשדרוג של מערכי הרכבת. גם אם מקורו של השדרוג בהחלטה ריבונית, נציגות העובדים אינה מתיימרת לבקר את עצם ההחלטה ברמת המדיניות וברמה המקצועית, אלא מבקשת לקיים משא ומתן על השלכות השינוי על

זכויותיהם של העובדים, תנאי עבודתם וביטחונם התעסוקתי. כפי שעולה מטיעוני הצדדים, כיום אין עוד מחלוקת שכתוצאה מפרויקט החישמול תיגרם פגיעה בשכרם של העובדים (נוכח הקטנת תשלומים שיקבלו בגין עבודה נוספת), וכבר הושגה הסכמה כי ישולם להם פיצוי בגין כך - כאשר ביחס לקבוצות מסוימות הושגה הסכמה על גובה הפיצוי וביחס לקבוצות נוספות המו"מ עדיין בעיצומו, וכן יש סוגיות משיקות שעדיין פתוחות.

לאור זאת, וכפי שניתן להתרשם לכאורה במסגרת ההליך הזמני שבפנינו, המחלוקת למצער בשלב זה היא כלכלית בלבד, ואין בה ניסיון עקיף או מוסווה להפעיל לחץ על הריבון כנגד החלטתו (ראו והשוו: עס"ק (ארצי) 23/07 **חברת החשמל לישראל בע"מ - ההסתדרות הכללית החדשה** (10.10.07); סק"כ (ארצי) 40815-07-13 **לשכת המסחר תל אביב והמרכז - הסתדרות העובדים הכללית החדשה** (27.12.20); להלן: **סק"כ הנמלים**). גם ביחס ליתר הנושאים (מחוץ לפרויקט החישמול) המחלוקת היא כלכלית מובהקת - שיעורו המדויק של ה"סל" הכלכלי בהסכם הקיבוצי, והתמורות שיידרשו העובדים לתת בגינו. מכאן שהגדרת בית הדין האזורי את זכות השביתה במקרה זה כ"מצומצמת", בהתבסס על דרך סיווג השביתה על ידו בתחילת הדרך (אותה לא תקפו הצדדים ומשכך אין צורך כי נביע עמדה לגביה) - כבר אינה רלוונטית.

ב. אין חולק כי שביתה היא אמצעי אחרון. עם זאת בין הצדדים מתנהל משא-ומתן מזה תקופה ממושכת, במהלכה נמנע מהעובדים להפעיל את כוחם הארגוני (למעט בנושא מוגדר מכוח ההחלטה מיום 10.6.21, ובמידה מסוימת גם מכוח ההחלטה מיום 9.8.21 שעודנה בתוקף, כאשר לפחות מבחינה עובדתית בסמוך לאחר כל אחת מההחלטות הללו הצליחו הצדדים להגיע להבנות). לטעמנו, במצב הדברים העולה מהתשתית העובדתית בהליך לרבות הזמן הרב שחלף מבלי שהושגו הסכמות (כאשר יש קושי מבחינת שני הצדדים להתבסס על הסכמות חלקיות); כאשר הן ב"כ הרכבת והן נציגת הממונה על השכר הצהירו בפני בית הדין האזורי באופן ברור וחד-משמעי כי המו"מ מוצה מבחינתם ואין עוד "**שום דבר להתקדם בו**" (אם כי במהלך

הדיון בפנינו ניסו לצמצם את משמעות ההצהרה); וכאשר גם יו"ר איגוד עובדי התחבורה העיד כי המו"מ הגיע למבוי סתום (מבלי שנטען כי מי מהצדדים נהג בחוסר תום לב בקשר לכך) - אין עוד הצדקה למנוע מהעובדים לממש זכות חוקתית העומדת להם (ראו והשוו: **סק"כ הנמלים**), זכות המאפשרת להם - בכפוף לאמור להלן - לנקוט צעדים ארגונים מידתיים לצורך קידום המו"מ בנושאים הכלכליים שעל הפרק.

להסרת ספק נבהיר כי לא די בעצם קיומן של מחלוקות שטרם נפתרו על מנת למנוע מהעובדים לנקוט צעדים ארגוניים (כפי שניתן להבין מהחלטת בית הדין האזורי), שהרי צעדים אלה נדרשים בדיוק בשלב בו נותרו עדיין מחלוקות והצדדים הגיעו לגביהן למבוי סתום. הדברים נכונים ביתר שאת כאשר חלק מהמחלוקות נוגעות להשלכות פרויקט החישמול, שממשיך להתקדם והגיע לשלבי ביצוע מתקדמים, כך שהשלכותיו על העובדים קרובות להתממש הלכה למעשה. לא די בעצם הצהרת הרכבת כי היא מסכימה לנהל מו"מ, כאשר ברור מהשלב בו מצוי המו"מ, מהתכתובות שהוחלפו בין הצדדים ומעמדת נציגת הממונה על השכר כי המו"מ במתכונתו הקיימת הגיע למיצוי. משכך, במסגרת הדין-ודברים המתנהל בין הצדדים רשאי כל צד להפעיל באופן לגיטימי את "ארגז הכלים" החוקי המצוי ברשותו, ארגז כלים הכולל (בכפוף לאמור להלן) גם את זכות השביתה.

ג. מובן כי לא נובע מהאמור לעיל שההסתדרות רשאית לנקוט בכל צעד ארגוני כרצונה, שהרי מוטלות עליה מגבלות הנקובות בדין ובפסיקה. כך, ובין היתר, החובה לנקוט צעדים מידתיים, וכן חובה מוגברת להתנהלות אחראית מעצם כך שמקום העבודה מושא הסכסוך הוא שירות ציבורי חיוני (בר"ע (ארצי) 50556-09-11 **הסתדרות העובדים הכללית החדשה - חברת רכבת ישראל בע"מ** (28.9.11)). ואכן, במהלך הדיון בפנינו הצהיר עו"ד אדרי כי לא תהא פגיעה בנוסעים, וכי ההסתדרות מודעת לחובותיה ומתייחסת אליהן במלוא האחריות וכובד הראש הנדרש.

ד. משמעות האמור לעיל היא כי בעת הזו לא מצאנו כי קיימת הצדקה להטיל מגבלה גורפת על ההסתדרות מלנקוט צעדים ארגוניים, הן בקשר לפרויקט החישמול והן בנושאים הנוספים התלויים ועומדים בין הצדדים מזה תקופה ארוכה (כאשר נוסיף כי הנושאים הנוספים לא נכללו בבקשת הרכבת למתן צו מניעה, כך שלכאורה לא אמורים היו להיכלל בהחלטה). אף איננו סבורים כי מגבלה גורפת כזו קיימת עוד מכוח ההחלטה מיום 18.4.19, שהרי תקופת המו"מ כפי שנקבעה באותה החלטה (והייתה בתוקף עד ליום 1.6.19) הסתיימה זה מכבר. גם אם ניתן לפרש את ההחלטה הנ"ל בדרך אחרת - הרי שתקופת המו"מ לצורך אותה החלטה הסתיימה מבחינה מהותית, נוכח המבוי הסתום אליו הגיעו הצדדים והצהרותיהם המפורשות בקשר לכך.

משמעות הדברים היא כי הצדדים מצויים כיום (כפי שנקבע גם בהחלטת הנשיאה יהלום מיום 10.6.21) בגדרו של סעיף 116ו' להחלטה מיום 18.4.19, המתיר להסתדרות לנקוט צעדים ארגוניים בכפוף להודעה עליהם לרכבת ולבית הדין 48 שעות מראש. ככל שתוגש הודעה כאמור, תהא רשאית הרכבת להגיש בקשה מתאימה לגביה לבית הדין האזורי, וככל שתוגש כזו יידרש בית הדין לבדוק את מידתיות הצעד הארגוני בהתאם למכלול הנסיבות נכון לאותה עת. להסרת ספק נבהיר כי על בדיקת המידתיות להתבצע - כמקובל - באופן פרטני, בהתאם לצעד הספציפי שנציגות העובדים תודיע כי בכוונתה לנקוט בו והנזק הקונקרטי שעלול להיגרם ממנו (מול השלב במו"מ ושאר הנסיבות כפי שתתבררנה באותו מועד), כך שלא די בקביעה כללית בדבר העדר מידתיות מעצם חשיבותו העקרונית של פרויקט החישמול והכספים שהושקעו בו (חשיבות לגביה אין למעשה מחלוקת).

8. **<u>סוף דבר</u>** - ניתנה רשות ערעור והערעור התקבל בחלקו כמפורט לעיל. הצדדים ימשיכו לנהל מו"מ אינטנסיבי ורצוף בנוכחות הדרגים הבכירים וידווחו לבית הדין האזורי על התקדמותם.

כמקובל בסכסוכים קיבוציים, אין צו להוצאות.

ניתן היום, ז' טבת תשפ"ב (11 דצמבר 2021), בהעדר הצדדים וישלח אליהם.



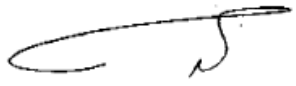
סיגל דוידוב-מוטולה,
שופטת, אב"ד



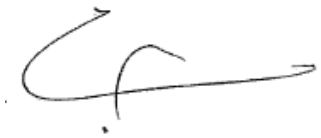
רועי פוליאק,
שופט



אילן סופר,
שופט



מר דורון קמפלר,
נציג ציבור (מעסיקים)



גברת יעל רון,
נציגת ציבור (עובדים)