

פעילות גופי תחבורה בעת המלחמה

תקציר

במהלך מלחמת לבנון השנייה (להלן - מלחמת לבנון השנייה או המלחמה) וירי הרקטות על צפון הארץ נאלצו נותני שירותי התחבורה בישראל - רכבת ישראל, חברות הנמלים ומפעלי האוטובוסים - לצמצם את היקף פעילותם בצפון הארץ ולפעול במתכונת שונה ממתכונת הפעילות בתקופת רגיעה, לפי הנחיות מפקוד העורף.

פעולות הביקורת

משרד מבקר המדינה בדק בחודשים ספטמבר 2006 עד מרס 2007 את הטיפול בעורף בתקופת מלחמת לבנון השנייה. נבחנה גם פעילות האחראים לשירותי התחבורה ובהם משרד התחבורה, "חברת רכבת ישראל בע"מ", "חברת נמל חיפה בע"מ", "חברת נמל אשדוד בע"מ" ו"אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ". בדיקות השלמה נעשו במטרה משק לשעת חירום (להלן - מל"ח) צפון. בדוח זה מובאים ממצאים חשובים על תפקוד אלה, כמפורט להלן.

עיקרי הממצאים

1. רכבת ישראל: אף שחברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - הרכבת) מוגדרת מפעל חיוני, לא היו לה הנחיות ונהלים לפעילות כשלא מופעל מערך המל"ח, אך מתקיים מצב חירום כלשהו ובכלל זה מצב מיוחד בעורף, כפי שאירע במלחמת לבנון השנייה. נוסף על כך, לא הוגדרו רמות השירות הנדרשות מהרכבת במצבים שונים כשלא מופעל מערך המל"ח ושעליה להיערך אליהם, ולא היו לרכבת נהלים באותם מצבים. במלחמת לבנון השנייה פעלה הרכבת על פי הנחיות כלליות של פיקוד העורף, ומכיוון שחסרו הנחיות ונהלים להפעלה כאמור נפגע השירות החיוני של הסעת נוסעים והובלת מטענים ברכבת בצפון הארץ.

פיקוד העורף התיר לבוא למקומות עבודה שיש בהם מרחב מוגן, אך התברר כי בכמה ממקומות העבודה ברכבת לא היה מקלט לעובדים, ולכן לא היה אפשר לעבוד בהם. נוסף על כך, התעוררה בעיה של מיגון הנוסעים בתחנות; לבעיה זו לא נמצא פתרון.

2. תחבורה ציבורית: מפעלי התחבורה הציבורית נותנים שירותי תחבורה בקווים קבועים ומסיעים את אנשי מערכת הביטחון, עובדי מפעלים ותלמידים למקום חפצם. עקב חשיבותה וחיוניותה של התחבורה הציבורית לציבור המשתמשים בה קובע משרד התחבורה למפעילים תנאים בדבר קווי השירות: מספר האוטובוסים בקו, המסלול, התדירות, התעריפים וכו'. הואיל ומדובר בשירות חיוני לפעילות הכלכלית

והחברתית של אזרחי ישראל, מעוניינת הממשלה ששירותי ההסעה יהיו תקינים וסדירים ורמת השירותים תהיה נאותה בעת שלום ובעת מלחמה.

נמצא כי בעת המלחמה לא היה גורם מתאם בין פיקוד העורף ובין מערך התחבורה הציבורית; ההנחיות היחידות בעניין תחבורה שנתן פיקוד העורף היו הנחיות לכל נהגי כלי הרכב באזור הצפון בנושאים כגון כבישים אסורים לנסיעה והתנהגות נוסעי כלי הרכב בעת הפעלת אזעקה.

למשרד התחבורה ולמפעילי התחבורה הציבורית לא נקבעו נוהלי עבודה משותפים בנוגע לאופן התפעול ולרמת השירות של תחבורה ציבורית במצבי חירום שונים ובכללם מצב מיוחד בעורף.

בעת המלחמה צומצם שירות האוטובוסים הציבוריים בצפון לכ-30%-50% מהשירות הרגיל. הצמצום נבע מעזיבה המונית של תושבי הצפון למרכז הארץ ודרומה בעקבות אירועי המלחמה, מסגירה של מקומות עבודה ושל מוסדות חינוך ומהסתגרותם של תושבים רבים שנשארו בצפון בבתים ובמקלטים. כמו כן מפעילי התחבורה הציבורית בצפון נתקלו בקשיים בשל היעדרות נהגים ואנשי תפעול עקב גיוסם למילואים או מסיבות אחרות.

ברבים מהיישובים לא היה כל קשר בין מפעיל התחבורה הציבורית ובין הרשות המקומית, ולכן מרכז המידע העירוני לא היה יכול למסור לתושבים מידע על שירותי האוטובוסים.

3. חברות הנמל: בשל מצבה הגאופוליטי של ישראל תלויה כלכלתה בהובלת סחורות דרך הים לישראל וממנה. 97% ממטעני היבוא והיצוא מובלים דרך הים. חברות הנמל - חיפה, אשדוד ואילת - נותנות שירותי נמל ושירותים נלווים כגון ניטול מטענים¹ ואחסנתם, שירותים לנוסעים, שירותים לכלי שיט, אספקת מים ודלק לכלי שיט, תחזוקת כלי שיט וציודם, אספקת חשמל למכולות קירור ושירותי ניתוב וגרירה. היקף פעילות הנמלים, ייחודה וחיוניותה לכלכלה ולמשק מחייבים הפעלה רציפה שלהם הן בעתות רגיעה והן בעתות מלחמה.

ב-13.7.06, לאחר תחילת המלחמה, הורתה רשות הספנות והנמלים שבמשרד התחבורה על פי הנחיות פיקוד העורף לאסור כניסת אניות לנמל חיפה. כעבור שלושה ימים היא הורתה לצמצם את מלאי החומרים המסוכנים בנמל ולפנות את כל אניות הסוחר שעגנו במפרץ מנמל חיפה. חברת נמל חיפה הפנתה את האניות ללב ים או לנמל אשדוד. מן הראוי היה שהחלטות חשובות כאלה יתואמו גם עם חברת נמל חיפה, עם שר האוצר ועם שר הביטחון לאחר ששקלו את כל הנסיבות מהבחינה הכלכלית, הביטחונית והמדינית.

בעקבות מעבר האניות לנמל אשדוד נוצרו בו עומס עבודה ומחסור בעובדים. התברר כי למרות המצב המיוחד לא נמצאה הדרך לנייד עובדים וציוד חיוני מנמל חיפה לנמל אשדוד לשם פריקת מטענים. בהיעדר הסדרים לניוד עובדים וציוד בין הנמלים בזמן המלחמה, לא ניתן מענה הולם לגידול הניכר בהיקף הפעילות בנמל אשדוד.

1 טעינה ועריכה של סחורות באוניה או פריקת סחורות מאוניה או פריקת סחורות מאוניה ועריכתן במחסנים וברציפים שבתחום הנמל.

סיכום ומסקנות

משרד מבקר המדינה העלה בדוח זה ליקויים משמעותיים בתפקוד גופי התחבורה והנמלים בשעת-חירום ובקשרי הגומלין שלהם עם פיקוד העורף. פיקוד העורף השיב למשרד מבקר המדינה כי אין לו הערות על הפרק הנוגע לגופי התחבורה. על כן מוטלת על כל הגופים הנוגעים בדבר החובה לוודא שגופי התחבורה והנמלים מפיקים את כל הלקחים הדרושים ונוקטים את כל האמצעים הדרושים כדי להבטיח שאם תהיה חלילה מלחמה נוספת, הם יספקו כנדרש את השירותים החיוניים שבאחריותם.

לפעילותם של הנמלים, הרכבת והתחבורה הציבורית בעת חירום יש חשיבות רבה לכלכלה ולביטחון הלאומי. מן הראוי שבמשרד התחבורה יהיה גורם מתכלל אשר בידיו יהיו הסמכויות לתאם ולרכז את פעילותם בעת חירום. לשם כך יש לעגן בחוק. על משרד התחבורה להתייחס לכל הצרכים באופן כולל ולהנחות את האחראים לשירותי התחבורה לפי צורכי האזרחים והמשק. כמו כן עליו לתת את הדעת על הפעילות הנדרשת מנותני השירותים לפי תרחישי הייחוס השונים.

לדעת משרד מבקר המדינה, בשל חשיבותם האסטרטגית של נמלי ישראל לכלכלתה ולביטחונה של המדינה על משרד התחבורה לקבוע בהקדם הסדרים שיאפשרו לנייד עובדים וציוד בין הנמלים במצבי חירום.

בד בבד עם תהליכי ההפרטה של קווי התחבורה הציבורית ועם תהליכי ההפרטה העתידית של נמלי ישראל וגופים דומים, על שר התחבורה ועל הנהלת משרדו לעשות להסדרת הפעלתם לטובת האינטרס החיוני של המדינה ולתת את הדעת על רמת השירות הנדרשת מהם במצבי חירום שונים גם לאחר הפרטתם.



מבוא

על פי חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967 (להלן - חוק שירות עבודה), שירותים קיומיים הם אלה: הספקת מים, מזון או חשמל, שירותי אשפוז ובריאות, תברואה, תקשורת או דואר; שירות שיש לספקן לשם מניעת פגיעה חמורה באוכלוסייה או בשטח שעליו חלה הכרזה על מצב מיוחד בעורף; שירות שלדעת שר העבודה והרווחה חיוני לקיום הספקה או לטיפול באוכלוסייה. חוק שירות עבודה קובע גם כי מפעל למתן שירותים קיומיים הוא כל מפעל או חלק ממנו ששר התמ"ת אישר בצו בזמן "מצב מיוחד בעורף".

על פי חוק שירות עבודה, מפעל חיוני הוא מפעל או חלק ממנו הפועל או שאפשר להפעילו לצורכי הגנת המדינה או ביטחון הציבור או לקיום הספקה או שירותים חיוניים, שאושר בצו של שר העבודה בהתייעצות עם שר הביטחון, ובשעת לחימה - בצו שר הביטחון בהתייעצות עם שר העבודה. נוסף על כך, על פי החוק האמור, רשאי שר התמ"ת לקרוא בצו לכל העובדים במפעל חיוני או במפעל למתן שירותים קיומיים החייבים בשירות עבודה, בין שכירים ובין עצמאיים, או לכמה מהם, לשירות עבודה באותו המפעל.

על פי חוק שירות עבודה, שר התמ"ת מוסמך לרתק עובדים בצו, כאמור לעיל, רק באזור שבו הוכרז מצב מיוחד. על פי חוות דעת היועצת המשפטית של משרד התחבורה מפרואר 2007, אי-אפשר

לנייד בצו עובדים מאזור שהוכרז בו מצב מיוחד לאזור שלא הוכרז בו מצב מיוחד, אף אם היקף הפעילות באזור שלא הוכרז בו מצב מיוחד מושפע מכך באופן מובהק.

על פי סעיף 9ד לחוק הג"א, משהוכרז מצב מיוחד בעורף יש לצבא ולפיקוד העורף הסמכות לתת הוראות הנדרשות לשמירתם או להצלתם של חיי אדם או של רכוש, ובכלל זה להטיל חובה לשהות במקומות מסוימים, לרבות בבתים או בבניינים אחרים, בחדרי ביטחון או במקלטים; לאסור או להגביל את הלימודים במוסדות חינוך; לתת הוראות בנוגע לציוד אישי לצורכי התגוננות אזרחית.

מערך המל"ח כולל את "המשק החיוני" ובו כל מפעל חיוני כמשמעותו בחוק שירות עבודה. בהחלטה זו נקבע כי תחילה וסיום של תקופת הפעלת מערך המל"ח טעונים החלטת ממשלה, על פי הצעת שר הביטחון. עוד נקבע בהחלטה כי את היקף המשק החיוני ואת המשאבים שיעמדו לרשותו בתקופת ההפעלה של מערך המל"ח יקבעו שר הביטחון ושר האוצר באישור ועדת השרים לענייני כלכלה. לפי נוהלי מל"ח בנוגע לתכנון ולארגון של המשק החיוני לשעת-חירום, נקבעו במשרד התחבורה שבע רשויות ייעודיות² לשעת-חירום: תובלה יבשתית, היסעים, תובלה ימית, תובלה אווירית, נמלים, מע"צ וצמ"ה (ציוד מכני הנדסי) ורכבות.

בכל תקופת מלחמת לבנון השנייה לא התקבלה החלטת ממשלה להפעיל את מערך המל"ח. מכאן שגם לא התקבלה החלטה של שר האוצר ושר הביטחון באישור ועדת השרים לענייני כלכלה בנוגע להיקף המשק החיוני והמשאבים שיעמדו לרשותו בעת המלחמה.

מכוח הסמכויות על פי דין בתקופת ההכרזה על מצב מיוחד בעורף, ב-19.7.06 הכריז המפקח הכללי על כוח האדם במשרד התמ"ת על חברת נמל חיפה כמפעל למתן שירותים קיומיים, לפי חוק שירות עבודה. בתוקף הסמכויות הנתונות לפי החוק האמור, חתם המפקח המרחבי על כוח האדם במשרד התמ"ת על צו קריאה לשירות עבודה על פי רשימות של עובדי החברה שאישר. יתר האחראים לשירותי התחבורה לא הוכרו כמפעלים למתן שירותים קיומיים במלחמת לבנון השנייה.

משרד מבקר המדינה בדק בחודשים ספטמבר 2006 עד מרס 2007 את הטיפול בעורף בתקופת מלחמת לבנון השנייה. בבדיקה זו הוא בחן גם את פעילות האחראים לשירותי התחבורה היבשתית והימית ובהם משרד התחבורה, "חברת רכבת ישראל בע"מ", "חברת נמל חיפה בע"מ", "חברת נמל אשדוד בע"מ" ו"אגד אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ". בדיקות השלמה נעשו במטה מל"ח צפון.

בסוף אוגוסט 2006 מינה מנכ"ל משרד התחבורה, רו"ח גדעון סיטרמן, ועדה ציבורית לבחינת הארגון, התפעול והתפקוד של המערכות התחבורתיות-נמליות בישראל במצב חירום ובעת רגיעה (להלן - הוועדה). הוועדה בראשות עו"ד יהודה טוניק מסרה את סיכום עיקרי הדוח שלה באפריל 2007, ועד יוני 2007 טרם הגישה דוח סופי. רוב ממצאי הוועדה הנוגעים להפעלת שירותי התחבורה במצב חירום שמופיעים בסיכום עיקרי הדוח שלה דומים לממצאי הביקורת בדוח זה.

חברת רכבת ישראל בע"מ

חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - הרכבת) נותנת שירותי ציבורי של הובלת נוסעים ומטענים. בעשר השנים האחרונות גדל מספר הנוסעים ברכבת יותר מפי חמישה והגיע בשנת 2006, על פי נתונה,

2 על פי נוהלי מל"ח, משרדי הממשלה אחראים להפעיל את המשק האזרחי בשעת-חירום בתחומים שעליהם הם מופקדים בשעת רגיעה, על פי תכנית שהציעו ואושרה על ידי ועדת מל"ח עליונה. לשם ביצוע תכניות אלה הוגדרו במשרדי הממשלה רשויות ייעודיות להפעלה של תחום מוגדר בשעת-חירום.

לכ-32.9 מיליון נוסעים בשנה. בשנת 2005 הובילה הרכבת כ-7.8 מיליון טונות מטען. על פי נתוני הרכבת, בשנת 2005 נסעו כ-45% מנוסעיה לאזור הצפון, מחיפה עד נהריה.

עד שנת 1988 הייתה רכבת ישראל יחידת סמך במשרד התחבורה. בשנת 1988 צורפה לרשות הנמלים, ושמה שונה ל"רשות הנמלים והרכבות". ביולי 2002 החליטה הממשלה להעביר את פעילות הרכבת מהרשות לחברה ממשלתית שתוקם, ובדצמבר באותה השנה אישרה הכנסת את חוק רשות הנמלים והרכבות, התשס"ג-2002, שלפיו תופרד הרכבת מהרשות ותהיה לחברה ממשלתית. ביולי 2003 החלה הרכבת לפעול כחברה ממשלתית עצמאית.

ב-16.7.06, בעת מלחמת לבנון השנייה, נפלה רקטה במוסך הרכבת בחיפה. מפגיעתה נהרגו שמונה עובדים ונפצעו 12, והיא גרמה נזק רב לכמה רכבות.

הרכבת היא גוף חיוני כהגדרתו בחוק שירותי עבודה. הביקורת העלתה כי משרד התחבורה לא הקים רשות ייעודית לרכבות, כפי שנדרש על פי נוהלי מל"ח.

בתשובתו מ-22.4.07 הודיע ראש מל"ח למשרד מבקר המדינה כי בכינוס הקרוב של ועדת מל"ח עליונה יוחלט להקים רשות ייעודית לרכבות.

לרכבת יש נוהל חירום ובו הנחיות לפעולה בשעת-חירום. נוהל זה הוכן על ידי אגף הביטחון של הרכבת בעקבות לקחי מלחמת המפרץ הראשונה, והוא מבוסס על ההנחה שבעת מלחמה תפעל הרכבת בתיאום מלא עם מטה מל"ח ועל פי הנחיותיו ולפי צורכי המשק האזרחי והביטחוני. הנוהל מפרט את הפעולות הנדרשות מהרכבת בזמן מלחמה כוללת ואת הגורמים ברכבת ובמטה מל"ח אשר יתאמו את פעולותיהם. הפעולות הנדרשות מהרכבת בזמן מלחמה והתיאום בין הרכבת ובין מל"ח תורגלו במהלך השנים.

1. מאחר שלא הוחלט להפעיל את מערך המל"ח במלחמת לבנון השנייה, פעלה הרכבת תחילה על פי הנוהל שלה לטיפול באירועי חירום, שתכליתו טיפול באירועים ביטחוניים, בתאונות ובאירועים אחרים כגון שרפה או אסון טבע. אירועים ביטחוניים, לפי נוהל זה, הם בעיקר פיגוע מיקוח, פיצוץ תחנה וכו'. הנוהל עוסק בעיקר באירוע שנמשך כמה שעות, אולם הוא אינו נותן מענה הולם למלחמה ממושכת שבה יש הכרח להפעיל שירות של הסעת נוסעים והובלת מטענים. על פי הנחיות פיקוד העורף, בימים הראשונים של המלחמה הפעילה הרכבת רכבות עד העיר עכו. עם נפילת הרקטות בעיר חיפה, שבה שוכנים כמה ממתקני הרכבת החשובים, פנתה הרכבת לפיקוד העורף לשם קבלת הנחיות. על פי הנחיות פיקוד העורף, פעלה הרכבת במרבית ימי הלחימה עד תחנת חוף הכרמל בדרום חיפה.

נמצא כי לא היו לרכבת הנחיות מראש כיצד לפעול במצב חירום בעורף ולא נקבע מי הם הגורמים שאמורים להנחות אותה. קצין הביטחון של הרכבת הסביר בנובמבר 2006 למשרד מבקר המדינה כי בימים הראשונים של המלחמה היה בלבול, לא ניתנו הנחיות ספציפיות כיצד לפעול, ופיקוד העורף נתן הנחיות לכל האוכלוסייה. לאחר כמה ימים נוצרה שגרת עבודה בין הרכבת לפיקוד העורף.

בזמן שגרה הגוף המרכזי המנחה את הרכבת מההיבטים הביטחוניים הוא משטרת ישראל (נוסף על השב"כ בתחומים מסוימים). הרכבת ביצעה במשך השנים תרגילי מל"ח ובחנה באמצעותם את יכולתה לפעול במצב חירום. כאמור, במלחמת לבנון השנייה הכריז שר הביטחון על מצב מיוחד בעורף, אך לא הוחלט להפעיל את מערך המל"ח. על כן הרכבת הייתה במצב שלא הכירה ולא תרגלה. כשמתקבלת החלטה להפעיל את מערך המל"ח הרכבת פועלת בתיאום עמו וכחלק ממנו, ואולם בעת ההכרזה על מצב מיוחד בעורף לא היה גורם מנחה אחד שיכול היה להנחות את הרכבת כיצד לפעול. עקב כך נדרשה הרכבת לפעול על דעת עצמה באופן מאולתר מדי יום ביומו על פי המצב בשטח ועל פי ההנחיות הכלליות של פיקוד העורף.

לדעת משרד מבקר המדינה, על הרכבת להכין בתיאום עם הגורמים הנוגעים בדבר נהלים מתאימים למצבי חירום שונים לרבות מצב מיוחד בעורף.

2. פעילות רכבות נוסעים באזורים שונים בצפון הארץ הופסקה ביום הראשון של המלחמה, על פי ההנחיות הכלליות של פיקוד העורף, בעיקר משום שכרכבות ובתחנות מצוי ריכוז גדול של אנשים. כאמור, במרבית ימי המלחמה פעלו הרכבות רק עד תחנת חוף הכרמל בדרום חיפה, ולעתים הוגבלה התנועה עד בנימינה. לפיכך שונו לוחות הזמנים של תנועת הרכבות וצומצמה תדירותן.

3. רכבות מטענים הופעלו על פי הנחיות פיקוד העורף, וניתן אישור לנסיעה עד תחנת בנימינה בלבד ולא עד נמל חיפה. כעשרה ימים לאחר תחילת המלחמה אישר פיקוד העורף להפעיל רכבת משא בחיפה (ולא מצפון לה) בשעות הלילה בלבד. יצוין כי נמל חיפה פעל ברוב ימי המלחמה 24 שעות ביממה, והיה צורך לשנע מטענים באמצעות רכבות משא.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע ראש מל"ח כי בעקבות פניית רשות הספנות והנמלים שבמשרד התחבורה ובתיאום עם רכבת ישראל, פנה ראש חטיבת מבצעים והדרכה של מל"ח לפיקוד העורף בבקשה לאשר הפעלת רכבות משא ללא הגבלת שעות מכיוון שהפעלה תקינה של נמל חיפה מחייבת הפעלת רכבות 24 שעות ביממה.

נמצא כי לא היה גוף אחד שקבע מדיניות כללית מנקודת ראות רחבה ויכול היה להכיר בצורך להפעיל רכבות משא כדי לאפשר את הפעלת הנמל. כל גוף פעל באופן עצמאי מול פיקוד העורף, ולא היה גורם מתאם בין כל הגופים.

4. לבקשת הרכבת אישר פיקוד העורף במהלך המלחמה עבודות תחזוקה במתחמי הרכבת בצפון, אך בהיקף מצומצם של שעות ועובדים. לפיכך נפגע תפעול הרכבות לאורך זמן.

5. בשל האיום על חיפה התעורר צורך להעביר את לשכת פיקוד התנועה של הרכבת ממשרדה בחיפה למרכז הארץ. בתכנון המקורי יועד מקלט בבת גלים לשמש את פיקוד הרכבת בשעת-חירום, אולם במקום לא היו התשתיות הנדרשות של תקשורת ומחשבים, ופיקוד הרכבת הועבר לתא האיתות בלוד, שבו היו התשתיות הנדרשות.

בתשובתו מ-25.4.07 למשרד מבקר המדינה הסביר מנכ"ל הרכבת כי נוכח היתרונות להפעלת הפיקוד בלוד, מחוץ לאזור הלחימה, נקבע כי הפיקוד החלופי יהיה מעתה בלוד.

6. לרכבת יש חוזים להספקת שירותים שונים עם חברות זרות. לרכבת ולספקים אלו אין סעיף מחייב למתן שירותים בשעת-חירום. חלק ממערך תחזוקת התקשורת של הרכבת מבוצע על ידי עובדי חברה א', שהם עובדים זרים. במלחמה נוצרה בעיה של זמינות עובדים אלו לפתרון תקלות. נוסף על כך, נציגי חברה ב', עובדי קבלן זרים המספקים לרכבת שירות חיוני של טיפול בסדקים בחוגונים³, עזבו את הארץ עקב המלחמה, ולכן נפגע הטיפול בסדקים בחוגונים. לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי שהנהלת הרכבת תבחן ותשקול את הדרכים להבטחת שירותי החברות הזרות גם בעת חירום או שתבטיח זאת בדרך אחרת.

7. פיקוד העורף התיר לבוא למקומות עבודה שיש בהם מרחב מוגן. התברר כי בכמה ממקומות העבודה ברכבת לא היה מקלט לעובדים, ולכן לא היה אפשר לבוא אליהם. התעוררה גם בעיה של מיגון הנוסעים ולא נמצא לה פתרון.

לפי דברי קצין הביטחון של הרכבת למשרד מבקר המדינה, שום גורם, לרבות משרד התחבורה, לא הגדיר את השירות הנדרש מהרכבת במצבים שונים, וממילא אין לרכבת נהלים למצבים אלה. לדעת משרד מבקר המדינה, על הנהלת הרכבת להכין נוהלי חירום לפעילות הרכבת במצבי החירום השונים. כמו כן על הנהלת הרכבת לבחון את סוגיית המיגון לעובדים ולנוסעים.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע משרד התחבורה כי יפעל במשותף עם מל"ח להגדרת האיומים ותרחישי הייחוס ולהכנת הנהלים והפעולות הנדרשים כתוצאה מכך.

מנכ"ל הרכבת הסביר למשרד מבקר המדינה כי הרכבת הכינה תרחישי ייחוס שונים, ויצירת הנהלים לתרחישים אלו נמצאת בשלבי סיום. עוד הסביר מנכ"ל הרכבת כי הוקצו משאבים להשלמת פערי המקלוט לעובדים, וסוגיית מיגון הנוסעים נדונה עם פיקוד העורף.

8. מנחת מסוקים א' היה סמוך למסילת רכבת. תנועת מסוקים ורכבות בעת ובעונה אחת הייתה עלולה לגרום להתנגשות בין רכבת למסוק. רק ב-22.7.06, כעשרה ימים לאחר תחילת המלחמה, תואם העניין בין מפקד טייסת המסוקים בחיל האוויר, הממונה על תעבורה אווירית ברשות התעופה האזרחית ומנהל אגף תנועה ברכבת. סוכם שיוצב נציג ברכבת לתיאום המראות עם מגדל הפיקוח.

הביקורת העלתה כי לפני המלחמה לא נעשה תיאום בין הרכבת, חיל האוויר ורשות התעופה האזרחית כדי לאפשר פעילות סדירה של המסוקים ושל הרכבות במנחת א' ולמנוע התנגשות בין מסוק לרכבת.

תובלה יבשתית

1. תובלה יבשתית כוללת הובלת מטענים ונוסעים באמצעות כלי רכב המיועדים לכך (משאיות, אוטובוסים וכלי רכב אחרים). הרשות הארצית לתובלה יבשתית בשעת-חירום שבמשרד התחבורה היא, כאמור, אחת הרשויות הייעודיות של מל"ח. היא אחראית לארגון שירותי התובלה היבשתית למשק האזרחי בשעת-חירום. כראש הרשות מכהן המפקח על התעבורה במשרד התחבורה, והיא פועלת בכפיפות לרשות העליונה לתחבורה. הפעלת התובלה היבשתית בשעת-חירום נעשית באמצעות עשרות משרדי הובלה בפריסה ארצית אשר אושרו כמפעלים חיוניים לצורך הובלות בשעת-חירום. לפי התכנון, אמורים משרדי הובלה לפעול בשעת-חירום באמצעות כלי הרכב שברשותם (ובכללם כלי רכב של קבלני משנה ושל בני מיעוטים הפטורים מגיוס לצה"ל). סדרי העדיפויות, הפיקוח והבקרה נקבעים על ידי נציג הרשות לתובלה יבשתית בשעת-חירום בכל אחד ממשרדי ההובלה.

מערך התובלה היבשתית בצפון פעל במתכונת כמעט מלאה; עובדים נעדרו חלקית עקב גיוס למילואים וקשיים לוגיסטיים באזור הלחימה. מרכזי התפעול של כמה מחברות התובלה בקו העימות הועברו למרכז הארץ בשל היעדר מיגון בצפון הארץ.

מנתונים שקיבל משרד מבקר המדינה ממשרד התחבורה עולה כי בגלל סגירת נמל חיפה הוסטה הפעילות לנמל אשדוד, ולכן התארכו הנסיעות ורבו שעות העבודה של הנהגים, לעתים בחריגה מתקנות התעבורה.

2. מנתוני משרד התחבורה עולה כי פעילות מצומצמת של מסופי הדלק והגז בצפון גרמה לעלייה בגורמי הסיכון בשל הארכת זמן ההובלה של מכליות הדלק.

3. כשלוש שנים לא הייתה המשרה של מרכז הרשות לתובלה יבשתית בפיקוד צפון מאוישת. מאז לא היו ארגון, תרגול והכנה לתובלה יבשתית, לרבות הובלת דלק, בשעת-חירום.

משרד מבקר המדינה העיר כי על משרד התחבורה לאייש את התפקיד האמור ולארגן מחדש את התחום, ובכלל זה לקבוע את כוח האדם ואת חברות התובלה שיגויסו בשעת-חירום להפעלת מערך הובלת הדלק.

בתשובותיהם למשרד מבקר המדינה מחדש מאי 2007 הודיעו ראש מל"ח ומשרד התחבורה כי נעשית עבודת מטה בשיתוף מינהל הדלק והגז במשרד התשתיות לבחינת האפשרות להעביר את הטיפול הכולל בנושא אספקת דלק בשעת-חירום לאחריות מינהל הדלק והגז שבמשרד התשתיות.

תחבורה ציבורית

1. מפעילי התחבורה הציבורית נותנים שירותי תחבורה בקווים קבועים, בהסעות עבור מערכת הביטחון ובהסעות קבועות של עובדים למפעלים ושל תלמידים לבתי הספר. עקב חשיבותה וחיוניותה של התחבורה הציבורית לציבור המשתמשים בה קובע משרד התחבורה למפעילים תנאים בנוגע לקווי השירות: מספר האוטובוסים בקו, המסלול, התדירות, התעריפים וכו'. הואיל ומדובר בשירות חיוני לפעילות הכלכלית והחברתית של אזרחי ישראל, מעוניינת הממשלה ששירותי ההסעה יהיו תקינים וסדירים בעת שלום ובעת מלחמה.

הביקורת העלתה כי לא היה גורם מתאם בין פיקוד העורף או מערך המל"ח או כל גורם אחר שקבעה מערכת הביטחון ובין מערך התחבורה הציבורית לשם מתן הנחיות למשרד התחבורה ולמפעילי התחבורה הציבורית באשר לשעות פעילות, לאיסור פעילות באזורים השונים ועוד. לא נקבעו נוהלי עבודה בין משרד התחבורה ומפעילי התחבורה הציבורית בנוגע לאופן התפעול, להיקף הפעילות ולרמת השירות של תחבורה ציבורית במצבי חירום שונים ובכללם ב"מצב מיוחד בעורף". ההנחיות היחידות שניתנו היו הנחיות של פיקוד העורף לכל נהגי כלי הרכב בגזרה על אודות כבישים אסורים לנסיעה והתנהגות נוסעי כלי הרכב בעת אזעקה.

לדעת משרד מבקר המדינה, היות שמשרד התחבורה מפקח על מערך התחבורה הציבורית ומסדיר אותו, על שר התחבורה ועל הנהלת משרדו לדאוג בעתות מלחמה וחירום להפעלת שירותי התחבורה הציבורית לפי צורכי הציבור והמשק ובשים לב לשיקולי ביטחון. לשם כך עליהם לבצע עבודת מטה לבחינה יסודית של ההסדרים הקיימים לתכנון, לארגון ולתפעול של התחבורה הציבורית במצבי החירום השונים ולבחינת חלופות שונות. מן הראוי שמשרד התחבורה יהיה המתאם בין כל נותני שירותי התחבורה ובין הרשויות המקומיות ורשויות הביטחון השונות.

2. עד סוף שנות התשעים של המאה הקודמת, עוד קודם להפרטת קווים בתחבורה הציבורית, שימשה חברת "אגד" רשות ייעודית להיסעים של משרד התחבורה. מאז החלה ההפרטה אין גורם שמארגן ומתרגל את נושא ההיסעים בשעת-חירום.

משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי בד בבד עם תהליכי ההפרטה של קווי התחבורה הציבורית, עליו לתת את הדעת על מצבי החירום השונים: לקבוע את רמת השירות בתחבורה הציבורית במצבי החירום ואת הגורמים שיסדירו את הפעלתה בשעת-חירום, את סמכויותיהם ואת תחומי אחריותם. עליו לבסס זאת בנהלים מתאימים ובחקיקה במידת הצורך.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע משרד התחבורה כי הוא עוסק בהקמה מחודשת של רשות ההיסעים והיא תרכז את הפעלת התחבורה הציבורית בשעת-חירום.

בכמה מערי הצפון מפעילות חברות פרטיות את התחבורה העירונית, ובשאר הערים חברת "אגד" היא שמפעילה את התחבורה הציבורית בקווים העירוניים. לפי נתוני משרד התחבורה, בעת המלחמה היה שיעור ההפעלה של אוטובוסים ציבוריים בצפון כ-30%-50% מן השירות הרגיל. צמצום השירות נבע מעזיבה המונית של תושבי הצפון לעבר מרכז הארץ ודרומה בעקבות אירועי המלחמה, מסגירה של מקומות עבודה ושל מוסדות חינוך ומהסתגרותם של תושבים רבים שנשארו באזור הצפון בבתים ובמקלטים.

הנהלת "אגד" הסבירה למשרד מבקר המדינה בדצמבר 2006 כי התחבורה הציבורית באזור הצפון התנהלה הן על פי הנחיות פיקוד העורף והן על פי המציאות בשטח.

3. ממסמכים של משרד התחבורה עולה כי הוא לא הנחה את מפעילי התחבורה הציבורית בנוגע לאופן התפעול הנדרש של שירותי האוטובוסים, מלבד ההנחיה הכללית לפעול לפי הנחיית גורמי הביטחון. החלטות התקבלו במסגרות פנימיות של מפעיל התחבורה הציבורית ודווחו למשרד התחבורה. כמו כן לא היה מידע עדכני לציבור על תנועת האוטובוסים באזור הלחימה, מלבד העדכונים באתרי האינטרנט של מפעילי התחבורה הציבורית.

עוד עולה מהמסמכים כי ברבים מהיישובים לא היה כל קשר בין מפעיל התחבורה הציבורית ובין הרשות המקומית, ולכן מִרְפָּז המידע העירוני לא היה יכול למסור לתושבים מידע על שירותי האוטובוסים. יתר על כן, בגלל מצב המלחמה נתקלו מפעילי התחבורה הציבורית בצפון בקשיים שנבעו מהיעדרות נהגים ואנשי תפעול עקב גיוסם למילואים או מסיבות אחרות.

4. מיקומם של חניוני האוטובוסים באזורים שהופגזו חשף את האוטובוסים לסכנה של פגיעה ברבים מהם בזמן. כדי למנוע סכנה זו הרחיקו כמה ממפעילי התחבורה הציבורית את ציי האוטובוסים שלהם ממרחב הסכנה. הרחקת האוטובוסים מהאזורים שבהם היו אמורים לפעול גרמה לקשיים תפעוליים.

5. באזור לב המפרץ בחיפה מצויה תחנה מרכזית פתוחה שעוברים בה עשרות אלפי אנשים ביום. התחנה המשיכה לפעול גם בתקופת המלחמה, אף שבמקום היה מקלט ל-20 אנשים בלבד. בעת אזעקה נאלץ ציבור הנוסעים לרוץ לקניון הסמוך, המרוחק משם כ-100 מטרים. הביקורת העלתה כי משרד התחבורה לא בחן את סוגיית המיגון באזור זה.

משרד התחבורה הודיע בתשובתו למשרד מבקר המדינה כי ההנחיות למקלוט וקביעת דרכי המקלוט אינן בתחום מומחיותו, אולם מכיוון שתחנת לב המפרץ היא תחנה זמנית ומתוכננת באזור

תחנה במבנה קבע שיהיה משותף לרכבת ולאוטובוסים, ינחה משרד התחבורה את מתכנני התחנה העתידית להביא בחשבון את נושא המקלוט.

לדעת משרד מבקר המדינה, על משרד התחבורה לערוך סקר מקלטים מקיף בתחנות מרכזיות ובתחנות שיש בהן ריכוזי נוסעים גדולים, ובמקום שהמקלטים אינם מספקים את הצרכים יש לתת את הדעת לסוגיית המיגון.

חברות הנמל

1. בשל מצבה הגאופוליטי של ישראל תלויה כלכלת ישראל בהובלה הימית לישראל וממנה. 97% ממטעני היבוא והיצוא מובלים דרך הים.

עד פברואר 2005 הייתה רשות הנמלים אחראית לתפעול נמלי חיפה, אשדוד ואילת. סמכויות הרשות נקבעו בחוק רשות הנמלים, התשכ"א-1961. ב-17.2.05 הופסקה פעילות רשות הנמלים והנמלים נעשו לחברות ממשלתיות. הן החלו לפעול באופן עצמאי בהחלטת שר התחבורה בתוקף סמכותו לפי סעיף 10 לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 (להלן - חוק הספנות).

בתוקף סמכותו לפי סעיף 10 לחוק הספנות הסמיך שר התחבורה את חברת נמל חיפה בע"מ (להלן - חברת נמל חיפה) להיות חברת נמל ולתת שירותי נמל לתקופה של 49 שנים מ-17.2.05. באופן דומה הוענקו גם לחברת נמל אשדוד בע"מ ולחברת נמל אילת בע"מ סמכויות להפעלת שירותי נמל.

חברות הנמל - חיפה, אשדוד ואילת - נותנות שירותי נמל ושירותים נלווים כגון ניטול מטענים ואחסנתם, שירותים לנוסעים, שירותים לכלי שיט, אספקת מים ודלק לכלי שיט, תחזוקת כלי שיט וציודם, חשמל למכולות קירור ושירותי ניתוב וגרירה. היקף פעילות הנמלים, ייחודיותם וחיוניותם לכלכלה ולמשק מחייבים הפעלה רציפה של הנמלים הן בעתות רגיעה והן בעתות מלחמה.

2. לרשות הנמלים היו בעבר נהלים למצבי החירום השונים ולמצב מל"ח, והייתה הסכמה עם מטה מל"ח בנוגע לתפקידי הנמלים בישראל במצב חירום ובנוגע לגורם המנחה אותם במצב כזה. כאשר רשות הנמלים התפרקה, נעשה כל נמל לחברה עצמאית וכל אחת מחברות הנמל אימצה את נוהלי החירום של רשות הנמלים, אולם נהלים אלה לא הותאמו למבנה העצמאי החדש של הנמלים.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע מנכ"ל חברת נמל חיפה שחלק מהפקת הלקחים מאירועי מלחמת לבנון השנייה החלה חברת נמל חיפה לעדכן את קובץ נוהלי החירום שברשותה.

3. חברות הנמלים - חיפה, אשדוד ואילת - לא קיבלו ממינהל הספנות והנמלים או מכל גורם אחר תרחישי ייחוס שאליהם נדרשו להיערך.

בעניין נוהלי הפעלה בשעת-חירום השיב משרד התחבורה למשרד מבקר המדינה כי חברות הנמלים התקשרו עם חברה פרטית המכנה עבורם נוהלי הפעלה לשעת-חירום. נהלים אלה יוכנו על פי תרחישים חדשים ומעודכנים אשר נמצאים עדיין בשלבי הכנה, ורשות הספנות והנמלים תעבירם לחברות הנמל מיד עם השלמתם.

4. בעת המלחמה הופנתה חלק מתנועת הסחורות לנמל אשדוד. בעקבות עומס העבודה בנמל אשדוד נוצר בו מחסור בעובדים ולשם תגבור הנמל נעשה ניסיון לנייד עובדים וציוד מנמל חיפה לנמל אשדוד.

למרות עומס העבודה בנמל אשדוד לא נמצאה הדרך לנייד עובדים וציוד פריקה חיוני מנמל חיפה לנמל אשדוד, ולכן לא ניתן מענה הולם לגידול הניכר בהיקף הפעילות באשדוד.

על פי חוק שירות עבודה, שר התמ"ת מוסמך לרתק עובדים בצו, כאמור לעיל, רק באזור שבו הוכרז מצב מיוחד. על פי חוות דעת היועצת המשפטית של משרד התחבורה, אי-אפשר לנייד בצו עובדים מאזור שהוכרז בו מצב מיוחד לאזור שלא הוכרז בו מצב מיוחד, אף אם היקף הפעילות באזור שלא הוכרז בו מצב מיוחד מושפע מכך באופן מובהק.

משרד מבקר המדינה העיר למשרד התחבורה כי בשל חשיבותם האסטרטגית של נמלי ישראל ובמסגרת הפקת הלקחים עליו לזיום הסדרים מתאימים שיאפשרו לנייד עובדים וציוד בין הנמלים.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע משרד התחבורה כי הגיע לסיכום עם משרד התמ"ת שלפיו משרד התמ"ת יתקין תקנות לצורך ניוד כוח אדם בין הנמלים. כמו כן משרד התחבורה יפעל להכנת תקנות מתאימות לצורך ניוד ציוד בין הנמלים.

לדעת משרד מבקר המדינה, על שר התחבורה ועל הנהלת משרדו לקבוע בהקדם הסדרים שיבטיחו שיתוף פעולה בין הנמלים ויאפשרו לנייד עובדים וציוד בעתות חירום.

חברת נמל חיפה בע"מ: 1. על פי כתב ההסמכה, חברת נמל חיפה תפעיל את הנמל בשטחה ותקיים ותיתן בו שירותי נמל ושירותים נלווים. השירותים הללו יינתנו תוך שמירה על הבטיחות ואיכות הסביבה באופן שיבטיח את הפעלתו התקינה והיעילה של הנמל ברמה מתאימה לצרכיו, ללקוחותיו ולמשתמשים בו. כך תוכל חברת נמל חיפה לענות על דרישות המשק ולהפעיל את הנמל כנמל תחרותי.

ב-13.7.06, לאחר תחילת המלחמה, הורתה רשות הספנות והנמלים שבמשרד התחבורה לאסור כניסת אניות לנמל חיפה, על פי הנחיות פיקוד העורף. כעבור שלושה ימים היא הורתה לצמצם את מלאי החומרים המסוכנים ולפנות ממנו את כל אניות הסוחר שעגנו במפרץ. החלטות אלה התקבלו ללא התייעצות עם חברת נמל חיפה למרות ההשפעה שיש להן עליה, על עובדיה ועל כלכלת המדינה.

לדעת משרד מבקר המדינה, ראוי שהחלטות חשובות מעין אלה יתקבלו גם בתיאום עם חברות הנמל, עם שר האוצר ועם שר הביטחון לאחר שנשקלו כל הנסיבות הרלוונטיות.

2. בהסכם הקיבוצי שנחתם בסוף יולי 2006 בין ממשלת ישראל ולשכת התיאום הכלכלי ובין הסתדרות העובדים הכללית החדשה נקבע שכל העובדים שנעדרו מהעבודה מ-12.7.06 עד 31.7.06 בשל המצב הביטחוני באזורי הגבלה שהוגדרו בהסכם יהיו זכאים לקבל את השכר מהמעביד. בהסכם נקבע שעובדים אשר נעדרו מהעבודה יהיו זכאים לשכר בשיעור של 80% משכרם.

בעקבות ההסכם האמור עובדים אשר נעדרו מהעבודה קיבלו שכר גבוה משכרם של עובדים אשר באו לעבודה תוך סיכון עצמי וגילוי נכונות לתרום למאמץ הכללי. העובדים שהתייצבו לעבודה בנמל קיבלו שכר לפי היקף הפעילות המצומצם במלחמה, ואילו העובדים שלא התייצבו לעבודה קיבלו שכר המבוסס על שכרם הממוצע בשלושת החודשים שקדמו למלחמה בניכוי 20%. לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי להפיק לקחים מעניין זה.

3. איסור הכנסת חומרים מסוכנים לנמל חיפה והסטת הפעילות לנמל אשדוד גרמו לריכוז גדול של חומרים מסוכנים המיועדים ליצוא וליבוא בנמל אשדוד. לחברת נמל חיפה לא היה נוהל להכנסה, לפינוי ולהובלה של חומרים מסוכנים בשעת-חירום.

לדעת משרד מבקר המדינה, ראוי שכחלק מהפקת הלקחים יהיה לנמלי חיפה, אשדוד ואילת נוהל אשר יגדיר בין היתר את דרכי ההכנסה, הפינוי, ההובלה והאחסון של חומרים מסוכנים בעת חירום. לדעת משרד מבקר המדינה, על משרד התחבורה, על משרד הביטחון ועל המשרד לאיכות הסביבה לבחון עניין זה.

בעקבות הביקורת הודיעה חברת נמל חיפה למשרד מבקר המדינה במרס 2007 כי היא החלה בהפקת לקחים מאירועי מלחמת לבנון השנייה, והיא מכינה נוהל לטיפול בחומרים מסוכנים ולשינועם מהנמל ואליו בעת חירום.

חברת נמל אשדוד בע"מ: בתקופת מלחמת לבנון השנייה סירבו כמה ממפעילי האניות להיכנס לנמל חיפה ואניותיהם הופנו לנמל אשדוד. 14 אניות מכולה, 32 אניות מטען ו-40 אניות נוסעים הופנו מנמל חיפה לנמל אשדוד. בזמן המלחמה נרשמה בנמל אשדוד עלייה של 25% במספר הכניסות של אניות לעומת התקופה המקבילה בשנת 2005. כמו כן בזמן המלחמה נפרקו בנמל אשדוד 240.3 טונות גרעינים, גידול של 27% לעומת התקופה המקבילה בשנת 2005, ו-60,000 יחידות מכולה, גידול של 50% לעומת התקופה המקבילה בשנת 2005.

עקב הגידול הניכר בפעילות בנמל אשדוד נוצרו עומס כבד וקשיי תפעול וצפיפות, ואניות נאלצו להמתין כארבעה ימים מחוץ לנמל. באזור אשדוד לא הוכרו מצב מיוחד בעורף או מצב מל"ח, לכן לא היה אפשר לפעול במתכונת חירום במשמרות או בריתוק משקי. ספינות חיל הים מחיפה עגנו בנמל אשדוד וצמצמו אף הן את שטח התפעול לפריקת אניות.

הביקורת העלתה כי לא הוכנה תכנית עבודה להפעלת חברות הנמלים בעת חירום הכוללת הנחיות פעולה לניהול סיכונים בנמלים בעת משבר. נמצא גם כי למרות הגידול בפעילות בנמל אשדוד בתקופת המלחמה, הסיוע ושיתוף הפעולה של נמלים אחרים היו מזעריים והסתכמו בהשאלת מלגזה מנמל חיפה ובהעברת 14 עובדים מנמל אילת לנמל אשדוד בשבוע האחרון למלחמה. לא נקבעו דרכים להעברה מהירה ויעילה של עובדים וציוד מנמל אחד לאחר בעת חירום.



רכבת ישראל ושירותי האוטובוסים הציבוריים מספקים שירות ציבורי חיוני. פעילות סבירה של הרכבת ושל האוטובוסים הציבוריים במצב חירום אמורה לאפשר לתושבים שבאזור הסכנה הן להתפנות למקומות בטוחים יותר והן להמשיך לבוא אל מקומות העבודה ולתרום בכך לכלכלת המדינה.

אחד מן הלקחים ממלחמת לבנון השנייה הוא כי בד בבד עם תהליכי ההפרטה של קווי התחבורה הציבורית וההפרטה העתידית של גופים גדולים העוסקים בתשתית על שר התחבורה ועל הנהלת משרדו לפעול להסדרת הפעלתם בעתות חירום לטובת האינטרס החיוני של המדינה ולתת את הדעת על רמת השירות הנדרשת מהם במצבי חירום שונים.

הפעלת נמלי ישראל, שאי-אפשר להפריז בחשיבותם האסטרטגית לכלכלת המדינה ולביטחונה, מאפשרת הספקת מוצרים וחומרי גלם למשק, ומונעת מחסור במוצרים ובשירותים חיוניים במצב מלחמה. השבתת הנמלים לזמן ממושך עלולה לגרום למדינה נזק חמור ומתמשך. על משרד התחבורה ועל משרד הביטחון להיערך למניעת השבתה של הנמלים ולהבטיח את הפעלתם לפי הצורך גם בשעת-חירום.

משרד מבקר המדינה רואה חשיבות רבה בשיתוף הפעולה והתיאום בין הנמלים בעת חירום. על כן על שר התחבורה והנהלת משרדו לקבוע בהקדם הסדרים שיאפשרו ניווד עובדים וציוד בין הנמלים.

לדעת משרד מבקר המדינה, לקראת ההפרטה העתידית של הנמלים על משרד התחבורה, משרד הביטחון ורשות החברות הממשלתיות לפעול להסדרת הפעלתם לטובת האינטרסים החיוניים של המדינה לרבות הספקת השירותים בעת חירום. עליהם לעשות זאת באמצעות עבודת מטה מסודרת בשיתוף כל הגופים שעשויה להיות להם נגיעה לעניין.

הפעלה תקינה של הנמלים כרוכה בהפעלה תקינה של רכבת ישראל, שכן רכבות המשא של רכבת ישראל מובילות מטעני יצוא לנמלים ומטעני יבוא של חומרי גלם ומוצרים חיוניים אחרים מן הנמלים ואף מפנות חומרים מסוכנים בשעת-חירום.

בשל חשיבות פעילותם של הנמלים ושל נותני שירותי התחבורה הציבוריים בעת חירום מן הראוי שבמשרד התחבורה יהיה גורם מתכלל שבידו יהיו הסמכויות לתאם ולרכז את פעילותם בעת חירום. לשם כך יש לעגן סמכויות אלה בחוק. על משרד התחבורה לבחון את צורכי המשק ולהנחות את הגופים הללו לפיהם.

כמו כן עליו לתת את הדעת על הפעילות הנדרשת של נותני שירותי התחבורה הציבורית לפי תרחישי הייחוס השונים; יש לבחון את הפעילות הנחוצה בנמלי ישראל ואת מידת שיתוף הפעולה הנדרש ביניהם.

בשל הליקויים שצוינו ברוח מוטלת על משרד התחבורה החובה לוודא שחברות הנמלים ונותני שירותי התחבורה מפקים את כל הלקחים ונוקטים את כל האמצעים כדי להבטיח שאם תהיה חלילה מלחמה נוספת, הם יספקו את השירותים החיוניים שבאחריותם בצורה טובה.

