

התפתחות הבטיחות בעבודה באירופה

ההתעניינות בבטיחות בתעשייה החלה באירופה במהלך המהפכה התעשייתית. העובדים יצרו איגודים והחלו לדרוש תנאי עבודה טובים יותר. הארגונים הממשלתיים הגיבו לדרישות אלו על ידי הסדרת מקום העבודה ואכיפת נוהלי עבודה טובים יותר. מאחר שרוב התעשיות היו ייחודיות, הן פיתחו תקנות בטיחות עצמאיות ונפרדות זו מזו. הכתבה תסקור תעשיות מפתח מסוף שנת 1600 ותעקוב אחר התפתחות חוקי הבטיחות שלהן באירופה בפרט, ובאנגליה בעיקר

מאת מהנדס שלמה איציקובסקי M.Sc

לשעבר ראש מינהל מקצועות, המוסד לבטיחות ולגיהות

רווחי הכרייה בקיטור

מסוף שנת 1600 התאפשרה כריית מחפורות, כאשר משאבת הקיטור אפשרה שאיבת מים מן המחפורות העמוקות. בשנת 1770, הפכו מנועי הקיטור יעילים יותר ועלויות הדלק ירדו, וכך נעשתה תעשיית הכרייה רווחית יותר. בעלי המכרות באותה עת העסיקו ילדים, והמכרות גם הפכו מסוכנים מאוד. מלבד תאונות ציוד, התמודדו הכורים עם קורות מתמוטטות, סלעים נופלים, מחנק ושיטפונות. גזים רעילים ודליקים היו לסכנות בלתי נראות, כיוון שהיו עלולים להתפוצץ במקרה של הצתה. עם הזמן, הגיעו ההתפתחויות הטכנולוגיות לתעשיית הכרייה. בשנת 1816 הומצאה מנורה בטיחותית, אשר מנעה מהלהבה לגרום להצתת גזים דליקים ופציצים שנמצאו במכרות. שיפורים נוספים הגיעו בצורת תאורה חשמלית ומנורות שמופעלות בסוללות.

התפתחות החקיקה

כשהתעשייה נזקקה לפועלים במפעלים, החלו לצוץ סיכונים חדשים. באותה עת, הייתה העבודה במפעלים כרוכה בשהות של שעות ארוכות באוויר לקוי ועם ציוד מסוכן. בשנת 1784 גרמו תנאי עבודה ירודים להתפרצות קדחת בקרב עובדי ניפוט כותנה בבריטניה. מצב זה הוביל, בסופו של דבר, לכתיבת חוק הבריאות והמוסר בחניכות בשנת 1802. בעקבות חוק זה, נדרשו המפעלים לספק אוורור נאות ומרחבי עבודה נקיים. אף שחוק זה לא נאכף בקביעות, הוא היווה תקדים לפעולות העתידיות של המפעלים.

סלילת מסילות רכבת

הרכבות הראשוניות ומערכות הרכבות נבנו בצורה כושלת. אף כי היו אטיות הרבה יותר ממערכות הרכבות של היום, הן היו מסוכנות מאוד. היו בהן נפגעים והרוגים מהתפוצצויות דודים ומתאונות רכבות. מה שהפך את העניינים לגרועים יותר, הוא העובדה כי גשרי הרכבות היו לעתים קרובות בלתי חזקים דיים כדי לתמוך בעומס שנע עליהם. לא אחת נגרמה התמוטטות כשהרכבות עברו על הגשרים.

מערכות בלימה גרועות ועומס כבד פירושו עזירה בעייתית, אם בכלל. בארצות הברית, תנועה כבדה בקווים חד-נתיביים גרמה להתנגשויות תכופות. מפעילים הפעילו בלמי יד על גבי הקרונות, מה שגרם למותם של רבים בתאונות רכבת. בשנים 1851-2, 28% ממקרי המוות שדווחו בניו יורק היו תוצאה של נפילות מהרכבות. למרות חוסר ברישומי תאונות, הן הפכו לדאגה גוברת והולכת ברכבת.

בשנת 1870 היו בלמי האוויר לציוד תקני ברוב רכבות הנוסעים. רכבות משא אימצו בלמי אוויר בשנת 1881. בשנת 1893, גרמו התפתחויות חדשות אלו בארצות הברית לפרסום חוקי בטיחות פדרליים. פורסמו חוקי חובה להתקנת בלמי אוויר, מצמדים אוטומטיים, וציוד עזר נוסף בכל קרונות רכבות המשא.





גברים עומדים על קרון רכבת פתוח. מקור: ויקיפדיה

רווחתם של אנשים בעבודה. לקראת סוף המאה ה-18, הביאו עמם קצב הגידול המהיר של המהפכה התעשייתית וריכוזי העבודה במפעלים שהשתמשו בטכנולוגיה מונעת פרסום גובר והולך של תנאי העבודה, בפרט של ילדים.

החוק, שהוצע על ידי סר רוברט פיל בשנת 1802, עבר באותה שנה עם מעט התנגדות או ללא התנגדות כלל, בעיקר כתוצאה מגילויים של התעללות בילדים במפעלי טקסטיל.

חוק זה חוקק בעיקרו לצורך ניקוי הקירות וצביעתם בסיד פעמיים בשנה, להכנסת אוויר צח באמצעות מספר מספיק של חלונות, ולאספקה שנתית של בגדים הולמים לכל חניך, ואפשרות למקום שינה - לא יותר משניים במיטה. על שוליות נאסר לעבוד בלילה ועבודתם הוגבלה ל-12 שעות ביום.

החשוב מכול היה הדרישה ללמד את החניכים קרוא וכתוב, חשבון ועקרונות הדת הנוצרית, והיה על מאמני הכנסייה האנגליקנית להיבחן מדי שנה על ידי כומר ולהיות מוכנים בגיל המתאים לתעודה.

השופטים היו ממנים שני פקחים (ביניהם איש כמורה) לבקר בבתי חרושת ובטחנות שביישוב מדי שנה, ואלו היו מגישים רשימות לפקיד בית המשפט.

1819, 1825, 1831

הביקורים והרישומים מאי-העמידה בחוקים שחוקקו עד אז נועדו לחזק את חוק 1802, אשר המעסיקים התחמקו ממנו במידה רבה. החוק מ-1831 הטיל חובת יום עבודה מרבי של 12 שעות על כל הצעירים במפעלי הכותנה. גם מזה המעסיקים התחמקו.

חוק המפעלים 1833

הלחץ של "התנועה לעשר שעות" הביא לחוק המפעלים 1833. חוק זה קבע שמירה על 12 שעות עבודה יומיות לכל הצעירים והוחל גם על מפעלי צמר ומפעלי פשתן. כדי למנוע התחמקות נוספת, אכפה "התנועה לעשר שעות" את החוק על ידי פקחים מטעם הממשלה.

ארבעה פקחים נתמנו בתחילה. החוק נתן להם סמכויות כניסה, סמכות לקבוע תקנות וסמכויות אכיפה לשופטים.

היווצרות הפיקוח

מפקחי המפעל הראשונים מונו לפי הוראות חוק המפעלים משנת 1833. בתחילה, היה תפקידם העיקרי למנוע פגיעה והעבדת יתר של ילדי הטקסטיל. ארבעת המפקחים היו אחראים לכ-3,000 מפעלי טקסטיל, והיה בכוחם להיכנס למפעלים ולחקור עובדים. הם היו מסוגלים גם לגבש תקנות וחוקים חדשים כדי להבטיח

התפתחויות בחקלאות

עובדים בחקלאות טרום המהפכה התעשייתית סבלו ממחלות זיהומיות, שנגרמו מפסולת של בעלי חיים, מתבואה מקולקלת ומחומר חלקיקי. כאשר הפכה החקלאות למתועשת, עמדו העובדים בפני סכנות חדשות מחומרי הדברה ומציוד ממוכן. כמו במדע וברפואה, גם בחקלאות החלו לתת את הדעת על שינויים, וגם בטיחות העובדים הושפעה מכך.

המחקר על חיידקים ומחלות עזר לעובדים, אך התקדמות זו הביאה עמה סכנות חדשות. כימיקלים, כגון חומרי הדברה, נבדקו רק להשפעתם על החקלאות, ללא בחינת ההשפעה על העובדים. מאז, סייעו ארגונים ממשלתיים לתייג כימיקלים לרעילות ולהשפעות בריאותיות אפשריות. השיפורים במדיניות במאה ה-20 הובילו, בסופו של דבר, לבדיקת הכימיקלים גם לבדיקות בטיחות לחקלאים.

בטיחות במקומות עבודה מתפתחים

כמו המהפכה התעשייתית, גם המהפכה הדיגיטלית נשאה בחובה שינויים במיקום ובאופן העבודה. אנשים רבים עבדו מעתה לבד; ממשלות זיהו עובדים בודדים שנמצאו בסיכון מיוחד. החל מהעובדים הבודדים, דרך עובדים עם ציבור ועובדים בתעשיית האנרגיה - אפילו עובדים עצמאיים או ניידים יכלו להיות עובדים בודדים.

כמו בסוגיות בטיחות אחרות, גם כאן הגבירה החקיקה את אימוץ הבטיחות על ידי העובד הבודד. השירותים והציוד סיפקו כעת בטיחות לעובדים בודדים, כולל פתרונות ניטור מבוססי בדיקות מוקדמות.

מבט לעתיד

כאשר בוחנים את השינויים במהלך 200 השנים האחרונות, קל לראות כיצד התפתחה בטיחות שעונה על הצרכים של מקום העבודה. המהפכה התעשייתית יצרה סוגים חדשים של עבודות, והמהפכה הדיגיטלית עשתה אותו הדבר. בעולם הטכנולוגי, נראה העתיד מבטיח מבחינת בטיחות במקום העבודה.

ההתעניינות בבטיחות בתעשייה החלה באירופה עם נדידת בני האדם בעקבות הצורך בעובדים במהלך המהפכה התעשייתית. במהלך נדידה זו, יצרו העובדים איגודים והתחילו לדרוש תנאי עבודה טובים יותר. ארגונים ממשלתיים הגיבו על כך בהסדרת מקום העבודה ואכיפה של נוהלי עבודה בטוחים יותר.

ציר הזמן בבריטניה

(מבוסס על אתר <http://www.historyofosh.org.uk/timeline.html>)

חוק המפעל 1802

החוק לשימור הבריאות והמוסר של החניכים ואחרים המועסקים בניפוט כותנה ובצמר גפן, ומפעלים אחרים, 1802. זה החוק הראשון של הפרלמנט בבריטניה והוא נועד להגן על

את חוק המפעלים, כדי שייאכף כראוי. למרות התנגדות רצינית של פוליטיקאים ומעסיקים בני זמנם, פעלו פקחי המפעל בהתלהבות והצלחו להשפיע על החקיקה הנוגעת לשמירה על מיגון מכוונות ולדיווח על תאונות. בשנת 1868 היו כבר 35 פקחים ופקחי משנה, שכל אחד מהם היה אחראי לאזור גאוגרפי מוגדר. שינויים בחקיקה במהלך השנים 1860-1871 הרחיבו את החלת חוק המפעלים כמעט על כל מקומות העבודה, והפקחים לקחו על עצמם את תפקיד היועצים הטכניים, נוסף על חובות האכיפה שלהם.

ההתפתחויות הטכנולוגיות הגדולות, מלחמות העולם ושינוי אופי התעסוקה, הציבו אתגר מתמיד למפקחי המפעל בשנים שלאחר מכן.

1837

בעקבות המקרה של פריסטלי נגד פאולר (1837), נקבע לראשונה כי מעסיק חייב, על פי החוק, בחובת זהירות לעובדיו והוא בר-תביעה על ידי העובד, אם הייתה הפרה שגרמה לפציעה.

1840

הוקמה ועדה מלכותית כדי לחקור את תנאי העבודה של תעשיית הכרייה. ממצאי הוועדה שפורסמו בשנת 1842 זעזעו את הקוראים. תאונות, התעללות, מחלות ריאה, שעות ארוכות ותנאי עבודה מסוכנים מאוד ותנאי עבודה קשים נמצאו כנורמה. הסערה הציבורית הביאה את חוק המכרות מ-1842, שהוכנס לתוקף.

1842

חוק מכרות הפחם

חוק זה אסר על נשים ועל ילדים לעבוד מתחת לאדמה. האופי הרדיקלי של חוק זה קידם ללא ספק את הדרך לחוק מפעלים מתון ב-1844.

מינוי ראשון של מפקח על המכרות וכל הקשור בהם

חוק המכרות של 1842 איפשר למנות מפקח על המכרות וכל הקשור בהם, והמפקח הראשון, Hugh Seymour Tremeneere, נכנס לתפקידו ב-1843.

למפקח הראשון על פי החוק היו סמכויות מוגבלות בלבד, ולמרות זאת הגיש תביעות רבות, חקר את מצבה של קהילת הכורים והמליץ על נוהלי הדרכה, דיווח על תאונות קטלניות וחמורות ועל מתן מקומות רחצה ומקום מגורים מתאים לעובדים.

חוק המפעלים מ-1844

חוק זה דרש התקנת מגנים על ממסרות ותשלובות הנעה ואסר על ניקוי מכוונות שבתנועה.

1844 עד 1856

בין 1844 ל-1856 הוביל רצף של הצלחות בשבעה מפעלים ובתי מלאכה לתקנות בנושא תנאי הבטיחות של ילדים, צעירים ונשים, כולל חובת גידור מכוונות, שעות עבודה, הפסקות לארוחות וחופשות בחגים.

חוק המפעלים מ-1847

חוק זה ידוע גם בשם חוק עשר השעות. נקבע כי החל מ-1 ביולי 1847, נשים וילדים בגילאים 13 עד 18 יורשו לעבוד עד 63 שעות בשבוע.

1850

חוק ביקורת במכרות פחם 1850

חוק זה, יחד עם חוק המפעלים מ-1847, היו משמעותיים במובן זה שיכלו לאפשר למוזכיר הרשות להעניק לעובד שנפגע חלק מהקנס שהוטל על המעסיק ולהאשים את המעסיק בהפרה פלילית. צורה זו של פיצוי הייתה בשימוש מצומצם עד סוף המאה, ולבסוף בוטלה בשנת 1959. מפקחים הורשו להיכנס ולבדוק את החצרים והמכרות

1856

חוק המפעלים

בעקבות לחץ מצד בעלי המפעלים לגבי חוק המפעלים מ-1844 צומצמו כמה דרישות בחוק מ-1856.

בחוק זה הוגדר מחדש יום העבודה, אשר נחקק בחוק המפעלים של 1844 ו-1847. לא עוד מעסיקים יחליטו לגבי שעות העבודה. יום העבודה השתנה בהתאם למספר המרבי של שעות שנשים וילדים יכלו לעבוד.

המעשה כלל את ההוראות הבאות:

ילדים ונשים יכלו לעבוד רק מ-6 בבוקר ועד 18:00 בקיץ, ומ-7 בבוקר עד 17:00 בחורף. כל העבודה תסתיים בשבת ב-2 בצהריים. שבוע העבודה הורחב מ-58 שעות ל-60 שעות. שעות העבודה לגילאי 9 עד 18 השתנו ל-10 שעות בלילה וביום.

1864, 1867

מפעלים כמפורט, שאינם מפעלי טקסטיל, כולל קדרות, גפרורים, בתי יציקה, תנורי ארובה, מפעלי ייצור נחושת וכל תהליכי הייצור שבהם מועסקים למעלה מ-50 עובדים ובתי מלאכה, עליהם הוחל חלק מהדרישות החוקתיות.

1872

חוק המכרות

חוק זה איפשר מאסר כעונש, כאמצעי לאכיפת החוקים במכרות, אך לא הורחב במשך מאה שנים לחקיקה בתחומים אחרים, אשר הסתמכה כעונש על קנסות בלבד.

1875

חוק הפיצויים

חוק זה הציג מערכת רישוי ורגולציה של מפעלים לייצור אבק שרפה וחומרי נפץ אחרים. חוק זה הוחלף על ידי חוק חומרי נפץ 1923.

1878

חוק המפעלים והסדנה

חוק זה אסף את כל החוקים הקודמים יחד לקובץ אחד. אפשר לומר שחוק זה הוא הניסיון הראשון בחקיקה מקיפה על מפעלים.

עכשיו חוק המפעלים יחול על כל המקצועות. אין להעסיק בכל מקום ילד מתחת לגיל 10, וכן הוקם חינוך חובה לילדים עד גיל 10. בני 14-10 יכולים להיות מועסקים רק בחצי יום. נשים לא הורשו לעבוד יותר מ-56 שעות בשבוע.

1878

חוק הדיש

ראשית החקיקה המכוונת לבטיחות בחקלאות.

1880

חוק מחויבות המעסיקים

ניסיון חדש לייעול חקיקת חוקי המפעלים, בעקבות שורה של תקנות מפורטות, רבות מהן עדיין בתוקף (ייסקרו לאחר שנת 2011). חוק זה נשאר החוק העיקרי להסדרת הבטיחות במפעלים, עד לביטולו על ידי חוק המפעלים משנת 1937.

חוק מחויבות המעסיקים הגן על העובדים בתאונות שנגרמו עקב רשלנות של מנהלים, מפקחים ומנהלי עבודה. חברות הרכבת היו גם אחראיות כאשר עובדיהן נפצעו כתוצאה מרשלנות של אתתים, נהגים ואנשי צוות. עם זאת, המעשה לא הגן על העובדים מפני תאונות שנגרמו על ידי עובדים אחרים.

1911

חוק המכרות

חוק מקיף זה בא בעקבות חקיקה מקיפה קודמת מ-1872 ומ-1888.

1891

חוק המפעלים

החוק פירט דרישות מחמירות יותר למיגון מכונות. תחת הכותרת תנאי התעסוקה היו שתי תוספות משמעותיות לחקיקה הקודמת: האחת היא האיסור על מעסיקים להעסיק נשים בתוך ארבעה שבועות לאחר הלידה; השני - העלאת גיל המינימום שבו ילד יכול להישלח לעבודה ל-11 שנים במקום 10.

1917

הוועדה לתעשייה "בטיחות תחילה" הוקמה בשם "המועצה לבטיחות תחילה של לונדון".

1918

ועידת Mansion House, בלונדון, בחסות "מועצת הבטיחות ותחילה" הראשונה של לונדון, הובילה להקמת "הארגון הבריטי הראשון לבטיחות תחילה בתעשייה" (BISFA), כדי להתמודד עם הבטיחות במקומות העבודה בקנה מידה לאומי. הסטטיסטיקה לשנת 1913 הראתה כי אירעו 3,748 מקרי מוות והוגשו 476,920 תביעות נכות - עלייה של 25% משנה קודמת. קליטת הגברים שחזרו מהמלחמה אל כוח העבודה לוותה בקשיים.

1893

מינוי האישה הראשונה כמפקחת על מפעלים

חוק הפיקוח על המפעלים חוקק בשנת 1833 ובמשך 60 השנים הראשונות הועסקו בתפקיד זה רק גברים. Alexander Redgrave, המפקח הראשי על המפעלים, התנגד לרעיון של נשים כפקחיות, וכתב בדוח השנתי שלו ב-1879: "אני מטיל ספק רב אם משרת מפקח על מפעל מתאימה לנשים... החובות הכלליות והרב-גוניות של תפקידי המפקח על מפעלים לא מתאימות בהכרח לאופיה העדין והנוח של האישה...". לאחר כמה שנים של מסע פרסום נשות הליגה והגנה של נשים, מועצת הסחר של נשים בלונדון ואחרים, ובתמיכתם הגוברת בפרלמנט, מונו בשנת 1893 "הליידיס המפקחות" הראשונות, May Abraham ו-Mary Paterson. הן פעלו בלונדון ובגלאזגו, בהתאמה, והשתכרו משכורת שנתי של 200 ליש"ט. מרבית עבודתן המוקדמת כללה אכיפת חוקי ההובלה, מעקב אחר שעות עבודה של נשים ואכיפת בריאות ובטיחות במכבסות.

1919

הוכנו סרטי קולנוע לקידום בטיחות בעבודה. חמש מחלקות ממשלתיות ישבו במועצה הבריטית לבטיחות תעשייתית (BISFA). ניתנה עדיפות ראשונה לחינוך הבטיחות של נהגים וילדים. הוענקו פרסי הצטיינות לאנשים אמיצים שונים, שלושה מהם עצרו סוסים דוהרים, אדם אחד מהם נהרג תוך כדי ניסיון עצירת הסוסים. שביתה ברכבת הובילה לעלייה של 10% בתאונות הדרכים.

1895

התהוות חוק המחצבות

לפני חוק המחצבות מ-1894, המחצבות היחידות שמפקחי המפעלים היו אחראים לבדיקתן היו מחצבות שפעלו באמצעות מנועי קיטור. הכללת חוק המחצבות מ-1894 הרחיבה את הסמכויות לפיקוח גם על כרייה של מתכות ומינרלים, על פי חוק המכרה מ-1872, ואפשרה לפקחים לאכוף הוראות של תאונות שהגיעו לידיעתם, להגיש תביעות ולקבוע תקנות מיוחדות. פעילות זו הובילה להקמת פיקוח מיוחד על מחצבות.

1920

המועצה הבריטית לבטיחות תעשייתית הציגה קמפיין "חשיבה בטיחותית", כדי להתמודד עם 1.5 מיליון נהגים חדשים שהגיעו לכבישים לאחר תום המלחמה. הוד רוממותו הדוכס מיורק הפך לנשיא המועצה. הוכנס קוד חובה של סימני דרך. המועצה אסרה על כלי רכב "שמאליים" לנוע בכבישי בריטניה.

Nottingham הקימה ארגון מקומי בשם "בטיחות תחילה". נוצר לחץ להקים תנועה לאומית "לבטיחות תחילה". הוועדה הבריטית "בטיחות תחילה" הראשונה נערכה על ידי ארגון הבטיחות הבריטי הראשון (BISFA). נבחרו Watford קיימו שבוע בטיחות, ובפעם הראשונה הרעיון נוסה בבריטניה.

1922

קבוצת בטיחות ראשונה הוקמה ב-BISFA Sheffield. תכנון מבצע "בטיחות תחילה" במכרות הפחם. החלו להקים ועדות מקומיות בערים הגדולות. "המועצה לבטיחות תחילה" בלונדון קראה לסימון מקומות מוכרים לחציית רחובות, לשיפור תאורת הרחוב ולהפחתת הבוהק מפנסי הרכב.

1923

חוק הפיצוצים

חוק עדכני זה החליף את חוק חומרי הנפץ מ-1875.

1897

מכונות לאיסוף תבואה (תאונות)

למרות המיכון הגובר בתעשייה, העובדים בחקלאות לא נהנו מהגנה חוקית, אלא בתחום המוגבל שמכוסה בחוק זה ובחוק הדשנים משנת 1878, שכן, חוק המפעלים לא חל עליהם. חוק הפיצויים לפועלים מ-1897 קבע קנה מידה לגובה הפיצויים לעובדים (בענפים מסוימים, על ידי המעסיקים), שנפגעו "כתוצאה מעבודה ותוך כדי העבודה".

1901

חוק המפעלים ובתי המלאכה

הקמת הארגון הלאומי "בטיחות תחילה" (1923)

הארגון הלאומי "בטיחות תחילה" הוקם מ"מועצת הבטיחות תחילה" של לונדון וה-BISFA. הארגונים עברו למשרדים משותפים לקראת השתלבותם בארגון החדש. הדוכס מיוק הפך לפטרון של "מועצת הבטיחות תחילה" של לונדון, עם תום כהונתו כנשיא המועצה. חלה ירידה מבורכת במוות ברכבות.

1924

הארגון הלאומי "בטיחות תחילה" החל לפעול. שני דיווחים על בטיחות המספנות קראו להכנסת עקרונות "בטיחות תחילה" כחיוניים לצמצום התאונות. קוד בטיחות למשתמשי הדרכים פורסם וחולקו חצי מיליון עותקים ממנו. המועצה הבטיחותית של לונדון המשיכה את עבודתה בבירה, ואילו סניפים חדשים של הארגון הלאומי "בטיחות תחילה" הוקמו בכל רחבי אנגליה.

1925

ענף הביטוח סירב לתמוך בארגון הלאומי "בטיחות תחילה". חברה אחת אמרה כי היא לא תעשה זאת, משום ש"ככל שמספר התאונות מצטמצם, יחסי התביעות הופכים לטובים יותר והפרמיות המוטלות על הציבור צריכות להיות מופחתות". הם לא יכולים לממן ארגון, "אשר כתוצאה מפעילותו הוא מאפשר לציבור להשיג פרמיות נמוכות יותר". לאחר חשיבה, שונה השם "בטיחות תחילה" ל"מניעת תאונות", כהשתקפות טובה יותר של הפעילות.

1926

עופרת בצבע (הגנה מפני הרעלה) בחוק 1926 (חוק זה בוטל והוחלף בחוק המפעלים מ-1961). הדוכס מיוק הופך להיות הפטרון של הארגון הלאומי "בטיחות תחילה" והמעשה הראשון שלו הוא הפניית כספים נוספים לטובת הארגון. הוקם לראשונה דוכן קטן בתערוכת מכונות. למעלה משני מיליון עלונים לנהיגה בטוחה הונפקו יחד עם רישיונות הנהיגה.

1927

פורסמה חוברת חדשה על שימוש בטוח בגלילים שוחקים (אבני השחזה גדולות להשחזת צירים). הוקמה האגודה Road Fellowship League עבור כל משתמשי הדרך. החברים היו צריכים לחתום על התחייבות - הסכמה לשימוש בקוד האגודה. הוכנו סרטי קולנוע ראשונים בתחום הבטיחות בכבישים. מועצת הבטיחות של לונדון החליטה להפוך למועצה אזורית של האגודה הלאומית "בטיחות תחילה".

1930

נוסדה אגודה לבטיחות בתעשייה בבירמינגהם.

1933

נעשה ארגון מחדש בארגון מכרות הפחם: הוגש דוח למזכיר המכרות (שר בממשלה), ועותק לפרלמנט, בעת שו"ר ארגון המכרות היה Sir Ernest Arthur Gowers (1886-1966).

1936

חוק תעסוקת נשים וצעירים - בוטל והוחלף בחוק המפעלים 1961.

1937

חוק המפעלים

החוק החדש ביטל והחליף את חוק המפעלים ובתי המלאכה מ-1901 עד 1929. החוק החדש סיפק, בפעם הראשונה, קובץ חוקים מקיף לבטיחות, לבריאות ולרווחה, החלים על כל המפעלים כאחד, ללא קשר לשאלה אם היו מפעלי טקסטיל או לא, ואם הונעו בכוח מכני או לא.

חוק המפעלים משנת 1937 תוקן מאוחר יותר על ידי חוק מפעלים מ-1948 ומ-1959, ואלה בוטלו והוחלפו בחוק המפעלים משנת 1961.

1940 (מלחמת העולם השנייה פרצה לקראת סוף 1939)

התנועה ל"בטיחות תחילה" אומצה על ידי משרד העבודה, כדי לסייע בנושא הבטיחות בייצור מוצרי המלחמה.

1941

הקמת החברה המלכותית למניעת תאונות Royal (RoSPA) Society for the Prevention of Accidents.

1947 (שנתיים קודם לכן הסתיימה מלחמת העולם השנייה) שעות פתיחה וסגירה של חנויות: הוגש דוח ועדת חקירה למזכיר הממשלה, עם עותק לפרלמנט, ויו"ר הוועדה הוא Sir Ernest Arthur Gowers 1886-1966.

דוח ועדת החקירה בקשר לשעות ההעסקה של נוער בתחום בריאות, רווחה ובטיחות, שלא במסגרת מפעלים, הוצג בפני הפרלמנט על ידי מזכיר המדינה.

ניתנה המלצה להרחיב את חקיקת הבטיחות, הבריאות והרווחה על פני תחום רחב של תעסוקה, גם הלא-תעשייתית, כולל חקלאות.

חוק החקלאות (חומרים רעילים), מ-1952, וחוק החקלאות (בטיחות, בריאות ורווחה) מ-1956 היו שתי התוצאות.

14 מאי 1948, ה' באייר תש"ח

מדינת ישראל הוקמה, ומכאן ואילך נטל השלטון המקומי את האחריות לחוקי המדינה.

להלן כמה דוגמאות של חוקים, שנהגו בתקופת המנדט הבריטי ואומצו במהלך שנות המדינה:

- פקודת המכרות 1925
- כללי הבטיחות בעבודה (נמלים ואוניות בנמלים), 1947
- פקודת המלט 1944
- פקודת המשקלות והמידות 1944
- פקודת תאונות ומחלות משלוח יד (הודעה) 1945
- פקודת בתי החרושת 1946 (המקורי) והתיקון הראשון הוא חוק לתיקון פקודת בתי החרושת, התשכ"ג-1962, ורק לאחר מכן פקודת הבטיחות בעבודה (נוסח חדש) תש"ל-1970
- צו הבטיחות בעבודה (מדלים ומעליות) (דין וחשבון) 1947.
- פקודת המכרות 1925.

*המאמר מבוסס על אתר האינטרנט

■ <https://safetylinelneworker.com>