

anh em, và trực tiếp thanh toán với xưởng chân tay giả. Tiền đi đường do đơn vị cấp, tiền ăn ở xưởng do anh em tự thanh toán.

d) Đối với thương binh, dân quân, du kích, thanh niên xung phong bị thương tật, ở các Trại thương binh.

Trại thương binh đài thọ các khoản phí tổn và trực tiếp thanh toán với xưởng chân tay giả. Tiền ăn ở xưởng do anh em tự thanh toán.

Kinh phí vẽ làm chân tay giả v.v... ghi vào loại 2 khoản 40 hàng ba mục sáu.

2. Thẻ thức thanh toán và giới thiệu đến xưởng chân tay giả:

Để khởi động vốn sản xuất của xưởng chân tay giả, từ ngày 1-1-1963 trở đi, sẽ thực hiện chế độ trả tiền ngay các địa phương, các cơ quan, xí nghiệp, khi giới thiệu anh em đến làm chân tay giả ở xưởng, phải ứng trước và chuyển tiền phí tổn đến xưởng bằng phiếu chuyển tiền thu. Sau khi làm xong chân tay giả, xưởng sẽ tính tổng số phí tổn rồi thanh toán với địa phương, cơ quan, xí nghiệp, đã giới thiệu anh em (nếu thừa thì trả lại, nếu thiếu thì đòi thêm).

Các địa phương, cơ quan, xí nghiệp phải đảm bảo việc giới thiệu anh em đến làm chân tay giả ở xưởng đúng kế hoạch làm chân tay giả đã được duyệt. Anh em đến xưởng phải mang đầy đủ các giấy tờ như: phiếu làm chân tay giả, giấy giới thiệu của địa phương hay cơ quan, xí nghiệp, giấy chứng nhận làm chân tay giả do xưởng cấp (đối với những anh em đã được làm chân tay giả nay phải làm lại chân tay giả mới), giấy chứng nhận thương binh, dân quân, du kích, thanh niên xung phong bị thương tật, và anh em phải mang cả chân tay giả cũ trả lại xưởng để sử dụng các nguyên liệu cũ.

Bộ Nội vụ sẽ hướng dẫn cụ thể thêm về việc lập dự trữ và thanh toán tiền chân tay giả, sau khi đã thống nhất ý kiến với Bộ Y tế và xưởng chân tay giả.

Hà-nội, ngày 18 tháng 12 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính K.T. Bộ trưởng Bộ Nội vụ

Thủ trưởng

Thủ trưởng

TRỊNH VĂN BÌNH

TÔ QUANG ĐÀU

CÁC BỘ

BỘ NỘI VỤ

QUYẾT ĐỊNH số 328-NV ngày 13-12-1962 về việc đổi tên các xã của tỉnh Hà-giang

BỘ-TRƯỞNG BỘ NỘI VỤ

Căn cứ Nghị định số 130-CP ngày 29-9-1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Bộ Nội vụ;

Theo đề nghị của Ủy ban hành chính khu tự trị Việt bắc và Ủy ban hành chính tỉnh Hà-giang;

QUYẾT ĐỊNH :

* Điều 1. — Nay đổi tên các xã dưới đây của tỉnh Hà-giang:

Thuộc huyện Đông-vân :

— Xã Hòa-bình đổi tên là xã Mèo-vạc.

— Xã Tự-do đổi tên là xã Cán-chú-phìn.

— Xã Thống-nhất đổi tên là xã Pả-vi.

— Xã Phìn-lở đổi tên là xã Phú-lúng.

Thuộc huyện Hoàng-su-phi :

— Xã Thèn-chú-thùng đổi tên là xã Thèn-chú-phìn.

Điều 2. — Ủy ban hành chính tỉnh Hà-giang, Ông Vụ trưởng Vụ Chính quyền địa phương chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 13 tháng 12 năm 1962

Bộ trưởng Bộ Nội vụ

PHAN KẾ TOẠI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ số 309-LĐTL ngày 30-11-1962 quy định tạm thời về chế độ nghỉ hàng năm của thuyền viên.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Kính gửi : Cục vận tải đường thủy,

Cảng Hải-phòng,

Các sở, Ty giao thông vận tải,

Theo chế độ lao động hiện hành, toàn bộ công nhân viên Nhà nước trong các ngành đều được nghỉ lao động trong cả năm là 69 ngày rưỡi, bao gồm : 52 ngày nghỉ hàng năm + 7 ngày rưỡi Quốc tế và 10 ngày nghỉ phép hàng năm. Riêng đối với một số nghề đặc biệt nặng nhọc được nghỉ 71 ngày rưỡi, trong đó có 12 ngày nghỉ phép hàng năm. Những ngày Quốc lễ trùng với ngày chủ nhật thì cả hai ngày Quốc lễ và ngày chủ nhật tính làm một. Chế độ nghỉ của anh chị em thuyền viên trên các loại tàu, sà-lan, ca-nô, thuyền, béc vận tải hoặc làm những việc khác đều áp dụng thống nhất theo chế độ chung của Nhà nước. Nhưng để tiện cho việc lập kế hoạch lao động và bố trí chế độ ban kịp tính tròn là 69 ngày hoặc 71 ngày mỗi năm. Cụ thể là trong mỗi năm toàn thể anh chị em thuyền viên (kể cả những nhân viên khác) trên tàu đều có nghĩa vụ trực tiếp làm việc 296 ngày và được quyền nghỉ ngơi 69 ngày. Riêng anh chị em đốt lửa làm việc 294 ngày và nghỉ 71 ngày.

Do tính chất công tác của ngành vận tải đường thủy, tàu bè thường hoạt động trên những tuyến đường dài, ít cập bến; thuyền viên làm việc và ăn ngủ luôn ở tàu, thường xuyên ở trên mặt nước. Việc nghỉ đúng vào những ngày nghỉ hàng tuần theo chế độ ban, kịp có lúc còn gặp khó khăn, nếu thực

hiện đầy đủ thi số định viên trên sẽ tăng cao. Vì thế cần phải có một chế độ nghỉ thích hợp với đặc điểm và điều kiện công tác của thuyền viên, phù hợp với yêu cầu nghỉ ngơi, đảm bảo sức khỏe cho thuyền viên vì nhu cầu công tác phải liên tục một thời gian mà không nghỉ hàng tuần được, mặt khác cần có một chế độ ban kíp hợp lý hơn để định viên khỏi kèn căng, nên Bộ tạm thời qui định như sau :

1. Việc nghỉ của anh chị em thuyền viên (kể cả những nhân viên khác) công tác trên tàu thủy, ca-nô, sà lan và những phương tiện khác tương tự, trừ thuyền có gia đình đi theo, các ca-nô phục vụ ở bến phà và các tàu phục vụ của Ty Bảo đảm Hàng hải ra, đều tổ chức theo hai hình thức: nghỉ phân tán và nghỉ tập trung.

2. *Nghỉ phân tán* là nghỉ mỗi lần từ một buổi hoặc hai buổi hay ba ngày đêm liền. Theo chế độ này, thuyền viên trên từng tàu căn cứ vào tình hình thực tế của tàu mình để luân phiên thay nhau nghỉ trong tất cả những trường hợp tàu không ở trong tình trạng khai thác như chờ đợi, sửa chữa nhỏ theo tình thần cứ sáu ngày làm việc có một ngày nghỉ. Số ngày bố trí nghỉ phân tán trong một năm cộng với số ngày nghỉ tập trung (quy định ở điểm a, b trong điều 3) không quá tổng số ngày anh chị em thuyền viên được nghỉ lao động trong toàn năm.

Để thực hiện việc nghỉ phân tán được hợp lý, đảm bảo cho anh chị em thuyền viên vừa có điều kiện để làm tròn nghĩa vụ của mình, vừa có điều kiện để nghỉ ngơi đảm bảo sức khỏe, các đơn vị phải căn cứ vào tình hình hoạt động của từng loại phương tiện lớn nhỏ khác nhau, tuyến đường phục vụ dài ngắn khác nhau, khối lượng công việc nhiều ít khác nhau mà áp dụng chế độ đổi ban cho thích hợp.

Khối lượng công tác thật nhiều, tàu phải hoạt động liên tục suốt ngày đêm thì bố trí người đủ làm việc theo chế độ ba ban. Khối lượng công tác nhiều nhưng không cần thiết phải hoạt động suốt ngày đêm thì bố trí người đủ làm việc theo chế độ hai ban. Nếu khối lượng công tác bình thường thì bố trí đủ người làm việc theo chế độ một ban.

Riêng về tổ chức lao động ở các đoàn sà-lan theo tàu kéo làm công tác vận tải ở sông và cảng cần được chỉnh đốn lại, không bố trí số người cố định cho từng sà lan mà sẽ tùy theo từng chuyến tàu kéo nhiều sà-lan hay ít, trên đoạn đường, lòng lạch khó hay dễ mà bố trí đủ số người cần thiết để làm việc theo từng đoàn tàu. Khi tàu hoạt động, các tổ sà-lan phải tuân theo mệnh lệnh của thuyền trưởng tàu kéo.

Trong khi tàu chạy, những nhân viên trực tiếp sản xuất trên tàu, sà-lan luân phiên thay nhau làm theo chế độ đổi ban. Có thể chia làm nhiều ca, dài hay ngắn nhưng nguyên tắc phải bảo đảm mỗi ban thực tế làm việc tám tiếng trong một ngày đêm, 204 tiếng trong một tháng.

Trong tất cả những trường hợp nghỉ hoặc chờ đợi, không ở trong tình trạng khai thác do chờ đợi bốc dỡ, sửa chữa nhỏ không quá một tuần mà thuyền trưởng đã biết rõ, đều phải công bố cho anh chị em thuyền viên biết và sửa đổi lại chế độ đổi ban, rút bớt số người trong các ban để thay nhau nghỉ. Nếu thời gian chờ sửa chữa hoặc không có việc kéo dài, thuyền trưởng phải báo ngay với cơ quan quản lý tàu, tạm thời điều động thuyền viên đi phục vụ nơi khác.

Ban trực chỉ bố trí đủ số người tối thiểu cần thiết để làm tròn trách nhiệm của mình trong việc bảo vệ tàu, điều khiển tàu hoạt động trong những khi cần thiết. Trường hợp công việc sửa chữa và bảo quản nhiều, thuyền trưởng căn cứ vào tình hình cụ thể để chỉ định thêm người ở lại làm việc.

Những người được chỉ định ở lại làm việc trong trường hợp này, cứ làm tám tiếng tính thành một ban. Nếu công việc chỉ làm xong trong ba tiếng tính nửa ban, trong sáu tiếng tính cả ban. Những anh chị em thuyền viên khác đều được thuyền trưởng bố trí cho nghỉ theo chế độ nghỉ phân tán. Những người nghỉ có thể lên bờ nghỉ suốt cả thời gian tàu ngừng hoạt động, hoặc chỉ nghỉ trong một thời gian nhất định, hoặc nghỉ lại trên tàu để tiện đổi ban, theo sự bố trí của thuyền trưởng.

Việc bố trí cho thuyền viên nghỉ theo cách phân tán do thuyền trưởng phụ trách, nếu thuyền viên nào tự ý không nghỉ đúng như thuyền trưởng đã thông báo thì coi như bỏ, không được tính nghỉ bù vào ngày khác. Thuyền trưởng phải tranh thủ đảm bảo cho thuyền viên nghỉ phân tán đủ số ngày được nghỉ trong năm (có bảng kèm sau) cơ quan quản lý tàu không được cấp kinh phí để trả tiền làm thêm trong trường hợp này.

3. *Nghỉ tập trung*: là nghỉ liền trong nhiều ngày cùng một lúc do chế độ qui định về nghỉ phép năm 10 ngày và có một số ngày để bù lại những ngày nghỉ hàng tuần, ngày Quốc lễ có thể còn lại chưa nghỉ được để anh em nghỉ ngơi sau một thời gian công tác liên tục.

Theo chế độ này, thuyền viên ngoài 10 ngày nghỉ phép năm mỗi năm được nghỉ bù một số ngày liền như sau :

- a) Tàu vận tải đường biển (kể cả tàu hút số 8):
 - Thủy thủ nghỉ 12 ngày,
 - thuyền trưởng, máy trưởng, đót lửa nghỉ 18 ngày.
- b) Tàu vận tải đường sông, tàu cuốc, tàu phục vụ bến cảng :
 - thủy thủ nghỉ sáu ngày
 - thuyền trưởng, máy trưởng, đót lửa nghỉ chín ngày

Các tàu lớn không có máy trưởng thì máy nhất được nghỉ theo tiêu chuẩn của máy trưởng.

— Tàu nào vượt chỉ tiêu kế hoạch sản lượng hàng năm hoặc chỉ tiêu kế hoạch ngày hoạt động

hàng năm thì sẽ tùy theo mức độ vượt nhiều hay ít, toàn thể thuyền viên của tàu đó được nghỉ liền một số ngày như sau:

Vượt chỉ tiêu sản lượng hoặc chỉ tiêu về ngày hoạt động:

— từ 1% đến 5%: được nghỉ sáu ngày (dưới 1% không tính)

— từ 5,1 đến 10%: được nghỉ 10 ngày,

— từ 10,1 đến dưới 20%: được nghỉ 15 ngày,

— từ 20% trở lên: được nghỉ 20 ngày.

Chỉ tiêu kế hoạch sản lượng hàng năm cũng như chỉ tiêu kế hoạch về ngày hoạt động hàng năm của từng tàu do cơ quan trực tiếp quản lý tàu căn cứ vào qui định của Cục Vận tải đường thủy để xác định và công bố vào đầu năm.

Chỉ tiêu kế hoạch về ngày hoạt động hàng năm của tàu chỉ áp dụng đối với các tàu phục vụ không thể xác định được chỉ tiêu kế hoạch sản lượng. Trường hợp có thể xác định được chỉ tiêu kế hoạch sản lượng về vận tải hàng năm thì lấy chỉ tiêu kế hoạch sản lượng về vận tải làm căn cứ và không tính chỉ tiêu về ngày hoạt động hàng năm.

Do chỗ số ngày nghỉ tập trung nói ở điều này, sau khi tổng kết việc thực hiện kế hoạch hàng năm của từng tàu mới xác định được nên phải tính gộp vào số ngày nghỉ tập trung của năm sau để tổ chức việc nghỉ cho thuận tiện.

Trường hợp tàu ngừng hoạt động để sửa chữa trong một thời gian dài từ năm tháng trở lên mà thuyền viên phải tham gia sửa chữa thì số ngày nghỉ nói ở các mục a), b), c), trong điều này không áp dụng.

Trường hợp tàu không đạt kế hoạch năm thì thủ trưởng, đơn vị có quyền giảm bớt số ngày nghỉ tập trung của thuyền trưởng và máy trưởng xuống ngang với số ngày nghỉ của thủy thủ (12 ngày khối tàu bè và sáu ngày khối tàu sông).

Để tiện cho công tác, đồng thời tiện cho các thuyền viên, việc nghỉ theo số ngày qui định trên có thể chia thành nhiều đợt, nhưng tiền phi tồn đi về và số ngày nghỉ thêm về đi đường nếu đường xa đi quá hai ngày chỉ được tính một lần trong năm.

Những ngày nghỉ tập trung, thuyền viên được hưởng đủ lương và phụ cấp khu vực (nếu có) như trong những ngày làm việc. Trường hợp vì điều kiện công tác không thể bố trí thuyền viên nghỉ tập trung được thì đơn vị phải trả lương cho anh em về những ngày nghỉ đó.

Việc nghỉ tập trung của thuyền trưởng và máy trưởng do cơ quan quản lý chịu trách nhiệm bố trí thời gian và cử người đến thay thế.

Việc nghỉ tập trung của những anh chị em thuyền viên khác do thuyền trưởng chịu trách nhiệm bố trí bằng hai cách. Một là vận động những anh em thuyền viên khác làm thêm ban để thay thế những người nghỉ. Trong trường hợp này, cơ quan quản lý phải cấp tiền lương và phụ cấp khu vực nếu có để trả cho những người làm thêm. Hai là đề nghị cơ quan quản lý cử người về lần lượt thay thế anh em thuyền viên nghỉ.

Hàng năm cơ quan quản lý tàu có trách nhiệm dự trữ đủ số kinh phí cần thiết để trả cho những người thay nghỉ tập trung theo đúng quy định nhưng phải giảm bớt số người thay nghỉ xuống mức thấp nhất. Chủ yếu chỉ dự trữ đủ số người thay thế thuyền trưởng và máy trưởng, còn các chức vụ khác thì tranh thủ dùng biện pháp thuyền viên trong tàu tự thay nhau nghỉ là chính.

4. Những thuyền viên nào làm việc trong những ngày Quốc lễ thì được trả thêm một khoản phụ cấp sẽ định sau.

5. Từ nay về sau, cứ đầu tháng một mỗi năm, các cơ quan quản lý tàu phải công bố biểu định viên cho từng tàu. Biểu này định rõ chế độ ban kíp được áp dụng, số định viên và quỹ tiền lương của từng tàu. Biểu này do thuyền trưởng của từng tàu dự thảo, qua bộ môn lao động tiền lương của cơ quan quản lý tàu thẩm tra rồi trình thủ trưởng phê chuẩn công bố. Thuyền trưởng chịu trách nhiệm thực hiện đúng số định viên và quỹ tiền lương hàng năm đã được quy định cho từng tàu, đúng theo chế độ làm việc và nghỉ ngơi. Ngoài những trường hợp quy định, cơ quan quản lý trực tiếp không được cấp thêm quỹ tiền lương để trả tiền làm thêm giờ, thêm ban.

Hàng năm mỗi tàu phải có sổ ghi công theo dõi thì giờ làm việc và thì giờ nghỉ của từng thuyền viên.

6. Việc tổ chức nghỉ là cốt để đảm bảo sức khỏe cho thuyền viên sau một thời gian công tác mệt mỏi nên các đơn vị cần có kế hoạch hợp lý nhất để bố trí cho mọi người đều thực sự làm việc và thực sự nghỉ ngơi đủ số ngày tiêu chuẩn đã định trong từng năm.

Trước khi thực hiện thông tư này, cần tính toán lại định viên cho sát, cải tiến chế độ ban kíp ở các tàu cũng như ở các tổ sà-lan cho hợp lý, tránh mọi hiện tượng lãng phí về sức lao động. Cần làm cho mọi người nhận thức đúng đắn về làm việc và nghỉ ngơi, về nghĩa vụ và quyền lợi về lợi ích trước mắt và lợi ích lâu dài, về lợi ích toàn bộ và lợi ích bộ phận xác định quan điểm coi tàu là nhà và nghỉ đây là nghỉ lao động sau một thời gian làm việc mệt mỏi, nên dù bất kỳ lúc nào, ở đâu có thể nghỉ được thì tranh thủ nghỉ. Cần hết sức coi trọng công tác chính trị, giáo dục tư tưởng, nâng cao ý thức trách nhiệm, và tinh thần chủ nhân của mọi người, kịp thời phê phán những hiện tượng chỉ thấy khó khăn của ngành mình, không thấy khó khăn của các ngành khác, chú ý nhiều đến lợi ích mình hơn lợi ích của xí nghiệp. Cần làm cho mọi người nhận rõ những khó khăn chung hiện nay trong việc tổ chức quản lý công tác vận chuyển, tàu bè hoạt động còn bị nhiều hạn chế khách quan, năng suất lao động chưa cao, thời gian lao động còn thấp, để mọi người nỗ lực phấn đấu, đảm bảo đủ thời gian làm việc tiêu chuẩn, đưa năng suất lên cao, giá thành hạ xuống, góp phần xứng đáng của mình vào sự nghiệp công nghiệp hóa xã hội chủ nghĩa nước nhà.

Mặt khác, cần có kế hoạch đào tạo anh chị em thuyền viên biết làm nhiều việc ở dưới tàu, thực hiện khẩu hiệu « làm một việc, biết nhiều việc », để có thể dần dần thay thế nhau làm việc và nghỉ ngơi một cách hợp lý nhất và tiết kiệm nhất.

7. Thông tư này áp dụng cho các anh chị em thuyền viên và những nhân viên khác làm việc trên các loại tàu, sà-lan, ca-nô và những phương tiện vận tải khác, tương tự ở các Công ty vận tải đường biển, Công ty Tàu cước, bến cảng, các Công ty vận tải đường sông, không phân biệt xí nghiệp thuộc trung ương hay địa phương quản lý, xí nghiệp quốc doanh hay công tư hợp doanh.

Những đơn vị nào số ngày hoạt động của phương tiện còn ít, thời gian làm việc tiêu chuẩn của thuyền viên còn quá thấp thì cần nghiên cứu chỉnh đốn lại tổ chức lao động, cải tiến chế độ ban, kíp cho hợp lý mới thực hiện chế độ nghỉ theo đúng quy định của thông tư này.

Những điều quy định trước đây về chế độ nghỉ hàng năm cho thuyền viên trái với thông tư này đều bãi bỏ.

8. Cục Vận tải Đường thủy, Cảng Hải-phòng, các cơ quan Giao thông vận tải địa phương căn cứ vào những quy định trong thông tư này có kế hoạch hướng dẫn các đơn vị thuộc ngành mình thực hiện, kịp thời phản ánh về Bộ những thành quả và khó khăn.

Hà-nội, ngày 30 tháng 11 năm 1962

Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải

PHAN TRỌNG TUỆ

BẢNG KÊ SỐ NGÀY NGHỈ PHÂN TÁN HÀNG NĂM CỦA THUYỀN VIÊN

1. Tàu vận tải đường biển (kể cả tàu hút số 8)

- Thủy thủ nghỉ 69 — 22 = 47 ngày
- Thuyền trưởng, máy trưởng nghỉ 69 — 28 = 41 ngày
- Đốt lửa nghỉ 71 — 28 = 43 ngày

2. Tàu vận tải đường sông, tàu cước và tàu phục vụ bến cảng:

- Thủy thủ nghỉ 69 — 16 = 53 ngày,
- Thuyền trưởng, máy trưởng nghỉ 69 — 19 = 50 ngày
- Đốt lửa nghỉ 71 — 19 = 52 ngày

Chú thích: Nếu tàu nào vượt kế hoạch thì năm sau thuyền viên của tàu đó được nghỉ tập trung thêm một số ngày theo quy định ở điểm c, điều 3. Như thế thì số ngày nghỉ phân tán của năm đó sẽ

giảm bớt (ngày giảm bớt vừa bằng số ngày được nghỉ tập trung thêm)

Đối với số ngày nghỉ tập trung thêm trên đây nếu không bố trí nghỉ được, vẫn làm việc thì được trả lương những ngày nghỉ đó và số ngày nghỉ phân tán không thay đổi.

BỘ THUY LỢI VÀ ĐIỆN LỰC

QUYẾT ĐỊNH số 1392-TL-ĐL-QĐ ngày 7-12-1962 về việc ban hành Pháp qui quản lý kỹ thuật các nhà máy điện và lưới điện.

BỘ TRƯỞNG BỘ THUY LỢI ĐIỆN LỰC

Xét tình hình phát triển của ngành điện lực, cần thiết phải có những tiêu chuẩn, thể lệ cơ bản và thống nhất về quản lý kỹ thuật để đảm bảo sản xuất và cung cấp điện an toàn, liên tục và tiết kiệm.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành Pháp qui quản lý kỹ thuật các nhà máy điện và lưới điện.

Điều 2. — Pháp qui này có hiệu lực đối với tất cả các nhà máy điện tuốc-bin hơi, các nhà máy thủy điện, các hệ thống phân phối điện và lưới điện trên không điện thế trên 1000 vôn, lưới cấp, lưới nhiệt, các cơ quan thiết kế, kiến thiết cơ bản và quản lý sản xuất về điện cũng như các công trường thi công lắp ráp các nhà máy điện và đường dây.

Pháp qui này không áp dụng cho những nhà máy điện lò-cô, di-ê-den, tuốc-bin khí, các trạm thủy điện địa phương công suất nhỏ và những nhà máy điện lưu động.

Điều 3. — Tùy theo tình hình từng nhà máy, nhất là các nhà máy xây dựng trước ngày giải phóng, hàng năm Tổng cục điện lực sẽ có hướng dẫn từng nhà máy tổ chức thực hiện (mức độ thực hiện pháp qui cũng như mức độ hiện đại hóa thiết bị) để trong một thời gian ngắn có thể áp dụng đầy đủ toàn bộ bản pháp qui này.

Điều 4. — Các nhà máy điện, lưới điện, các cơ quan thiết kế, kiến thiết cơ bản và quản lý sản xuất về điện cũng như các công trường điện phải nghiêm chỉnh chấp hành pháp qui này. Trong quá trình thực hiện nếu thấy điều nào cần sửa đổi và bổ xung thì gửi đề nghị về Bộ xét.

Hà-nội, ngày 7 tháng 12 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Thủy lợi điện lực

Thứ trưởng

PHAN MỸ