

vài trăm người), chưa phải là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa của một huyện (hoặc có ảnh hưởng gần đến toàn huyện) thì tổ chức thành những xóm phố trực thuộc xã. Tổ chức của xóm phố dựa theo tổ chức của các xóm ở nông thôn, và tùy tình hình thực tế, mà có thêm, bớt để được sát. Những xóm phố nào, trước đây chưa thuộc vào xã nào, hoặc nay mới lập nên, sẽ căn cứ vào tình hình địa dư, kinh tế, chính trị của các nơi đó, thấy đề sát nhập vào xã ấy (các trường hợp này do Ủy ban Hành chính huyện nghiên cứu đề nghị, Ủy ban Hành chính tỉnh xét duyệt).

III. — THỦ TỤC THÀNH LẬP VÀ SỬA ĐỔI CÁC THỊ TRẤN

Việc tổ chức các thị trấn mới, và sửa đổi thị trấn (kể cả sửa đổi về địa giới) do Ủy ban Hành chính tỉnh đề nghị, Ủy ban Hành chính khu xét duyệt ra quyết nghị rồi báo cáo Bộ Nội vụ. Trường hợp khó khăn, cần trao đổi trước với Bộ.

★

Bộ yêu cầu các Ủy ban Hành chính địa phương nghiên cứu thông tư này để hướng dẫn việc lập các thị trấn.

Sau khi đã có sự xác định lại, yêu cầu các Ủy ban báo cáo gấp cho Bộ rõ số thị trấn ở từng tỉnh (tên, và dân số của từng thị trấn; nếu thị trấn nào có thành phần dân tộc khác nhau, thì dân số sẽ phân biệt ra từng thành phần).

Hà-nội ngày 26 tháng 10 năm 1957

K.T. Bộ trưởng Bộ Nội vụ
Thư trưởng
TÔ QUANG ĐÀU

BỘ LAO ĐỘNG

THÔNG TƯ số 5-LĐ/TT ngày 9-2-1957
giải thích về chế độ lao động trong việc thuê mướn, dân công nhân và về giờ làm việc, ngày nghỉ của công nhân ngành ô tô và ca nô tư nhân.

BỘ TRƯỞNG BỘ LAO ĐỘNG

Kính gửi: Các ông Chủ tịch Ủy ban Hành chính các khu, thành phố và tỉnh.
Các ông Giám đốc, Trưởng ty và Trưởng phòng lao động.

Trong thời gian qua có nhiều mắc mứu xảy ra giữa chủ và người làm công trong ngành vận tải

ca nô và ô tô ảnh hưởng không tốt đến đời sống của người làm công và sự kinh doanh của chủ.

Trước tình hình trên các cơ quan lao động đã phối hợp với các ngành giải quyết được nhiều vụ xích mích, xây dựng được quan hệ đoàn kết giữa chủ và người làm công. Nhưng cũng có một số địa phương giải quyết không kịp thời và không thỏa đáng, còn tồn tại một số vấn đề mắc mứu như sau đây:

Một số nơi chủ còn nợ lương công nhân.

Giờ làm ngày nghỉ áp dụng theo như các xí nghiệp, gây nhiều trở ngại cho việc chuyên chở. Thí dụ: ngoài giờ ấn định, làm thêm linh thêm phụ cấp, làm đêm trả lương gấp đôi, làm ngày chủ nhật tính gấp đôi lương, ngày lễ chính thức, công nhân làm việc như ngày thường không được hưởng thêm lương.

Tình trạng dẫn, đuổi công nhân còn phổ biến có chủ bán ô tô và ca nô để dẫn người làm công hoặc sang tên người khác để có điều kiện dẫn người làm công, có nơi đưa người nhà vào để dẫn công nhân ra.

Bộ giải thích và quy định chi tiết một số vấn đề trong việc định giờ làm, ngày nghỉ và việc thuê mướn, dân công nhân của ngành ca-nô và ô-tô tư nhân như sau:

A. — GIỜ LÀM VIỆC, NGÀY NGHỈ

1) Ca-nô và ô-tô từ trước đến nay theo tập quán làm việc không kể ngày đêm, sớm muộn mà căn cứ theo luồng nước, chặng đường và theo chuyến.

Những ngày chủ nhật, ngày lễ, ngày tết là những ngày nhiều hành khách qua lại, hàng hóa nhiều, các phương tiện vận tải đều phải làm việc.

Với tình hình trên chúng ta có thể căn cứ theo điều 13 trong bản điều lệ tạm thời mà giải quyết: *thì giờ làm việc, ngày nghỉ ở các hiệu buôn, hiệu cắt tóc, tiệm ăn, và các nghề thủ công có thể theo tập quán làm ăn do hai bên chủ và người làm công thỏa thuận quy định.*

Vì vậy đối với ca nô và ô-tô, thì giờ làm việc và ngày nghỉ không thể áp dụng theo như các xí nghiệp sản xuất khác có giờ giấc nhất định. Thì giờ làm việc là theo chuyến, theo chặng đường, theo luồng nước và tình chất con đường đi mà tính chung mỗi ngày không quá 10 tiếng; Nếu vì chặng đường phải chạy suốt thì ngày khác phải có nghỉ bù chứ không tính phụ cấp làm thêm giờ.

Để bảo vệ sức khỏe cho người làm công làm việc được tốt và lâu dài, chủ không được sử dụng người làm công quá sức mà phải bố trí việc làm cho đúng mức. Những trường hợp đặc biệt như bảo vệ phương tiện chuyên chở khi có tai nạn, (gió bão, sóng nước v.v...) chuyển vận hàng hóa khi cần thiết phục vụ cho kế hoạch Nhà nước v.v... mà xét ra nặng nhọc và ít thì giờ nghỉ ngơi thì chủ phải bồi dưỡng thích đáng cho người làm công (do hợp đồng thỏa thuận giữa hai bên).

Trong trường hợp phương tiện chuyên chở chạy vào những giờ ban đêm thì không tính phụ cấp làm đêm nhưng chủ cần phải bồi dưỡng hợp lý cho người làm công (cũng do hợp đồng thỏa thuận).

2) Ngày chủ nhật không đặt thành lệ nghỉ thường xuyên, người làm công vẫn cứ làm việc như ngày thường, hưởng lương theo lệ thường, nhưng trong một tháng nếu làm quá 25 ngày thì chủ phải trả thêm phụ cấp cho người làm công, tiền phụ cấp này do hai bên thỏa thuận.

— Ngày lễ chính thức trong điều 12 bản điều lệ quy định: «*Người làm công thường xuyên được nghỉ trong những ngày lễ chính thức của Chính phủ và vẫn được hưởng lương. Trường hợp cần thiết phải làm việc trong những ngày lễ thì người làm công và chủ xí nghiệp thương lượng với nhau để trả lương những ngày đó*», (tiền lương này nhất định phải cao hơn lương ngày thường). Điều khoản này áp dụng cho cả công nhân trong ngành vận tải ca-nô và ô-tô tư nhân.

B. — VIỆC THUÊ VÀ DẪN NGƯỜI LÀM CÔNG

Về việc thuê mượn và dẫn người làm công, các địa phương sẽ thi hành theo thông tư số 23-LĐ/TT ngày 10-12-1956 giải thích về chính sách lao động trong việc thuê mượn và dẫn người làm công trong các xí nghiệp tư doanh. Riêng ngành ca-nô và ô-tô Bộ giải thích thêm hai trường hợp:

1) Trường hợp chủ bán hoặc sang tên ca-nô và ô-tô thì người chủ mới có trách nhiệm tiếp nhận số người làm công cũ hiện đang làm việc. Trong trường hợp có lý do chính đáng mà phải dẫn một hai người làm công, được cơ quan lao động chấp nhận thì chủ cũ phải trả trợ cấp thôi việc.

2) Nếu vì kinh doanh thua lỗ mà chủ phải bán ca-nô và ô-tô thì không phải trợ cấp thôi việc, nhưng nếu không vì thua lỗ mà bán ca-nô và ô-tô thì chủ phải trả phụ cấp thôi việc, nhưng mức nhiều nhất không quá một tháng 15 ngày lương

và khi thương lượng sẽ căn cứ vào tình thần làm việc, thời gian làm việc và tình hình kinh doanh của chủ mà trả cho hợp lý.

C. — PHẠM VI THI HÀNH

1) Những ca-nô và ô-tô mà chủ không trực tiếp tham gia lao động, chỉ có thuê người làm công thì thi hành đúng theo thông tư này.

Những ca-nô và ô-tô mà bản thân chủ có tham gia lao động (không kể quản lý, bảo vệ, thu tiền) và có thuê từ hai công nhân trở lên thì căn cứ vào tình thần thông tư này mà áp dụng.

Những ô-tô mà chủ tự mình lái lấy, có thuê một hai người phụ việc hay học nghề thì không thuộc phạm vi thi hành thông tư này vì sự kinh doanh có tính chất lao động độc lập, khi xảy ra tranh chấp thì hai bên thương lượng tự giải quyết.

Ngoài ra những nơi mà chủ ô-tô thuê người làm công theo chuyển, làm rẽ v.v... trong một thời gian nhất định, bất thường thì do hai bên thỏa thuận với nhau không áp dụng thông tư này.

★

Căn cứ vào những đặc điểm của ngành ca-nô và ô-tô căn cứ vào bản điều lệ tạm thời đã quy định, bản thông tư này chỉ giải thích thêm vài chi tiết cho một số vấn đề nhằm bảo đảm công việc làm cho người làm công, bảo vệ quyền lợi chính đáng và lâu dài của người làm công đồng thời cũng bảo đảm quyền lợi kinh doanh hợp pháp và chiếu cố thích đáng đến quyền lợi của các chủ kinh doanh để khuyến khích các nhà công thương gia phát triển vận tải để phục vụ cho quốc kế dân sinh.

Trong khi thi hành cần đề phòng khuynh hướng sai lệch cho rằng không chú trọng đến đời sống công nhân hoặc đòi hỏi phải giải quyết nhiều việc ngay một lúc mà chủ ca-nô và ô-tô thiếu khắc phục khó khăn để kinh doanh, không coi trọng sức lao động, không chú ý đến đời sống của người làm công.

Các cơ quan lao động cần kết hợp với các ngành phổ biến giải thích và hướng dẫn người làm công và chủ thi hành cho đúng.

Các địa phương cần nghiên cứu áp dụng cho thích hợp, gặp khó khăn mắc mưu cần phản ánh kịp thời đề Bộ nghiên cứu giải quyết.

Hà Nội, ngày 9 tháng 2 năm 1957

Bộ trưởng Bộ Lao động

NGUYỄN VĂN TẠO