

NGHỊ ĐỊNH :

Điều 1.— Nay thành lập tại các nhà máy nước Nam định, Thanh hóa, Vinh, Hà đông, Hải dương một bộ máy quản lý, hoạt động theo lối kinh doanh, trực thuộc sự chỉ đạo của Ủy ban Hành chính các tỉnh Nghệ an, Thanh hóa, Hà đông, Hải dương và thành phố Nam định.

Điều 2.— *Nhiệm vụ :*

1) Lãnh đạo cán bộ, công nhân sản xuất và cung cấp nước dùng cho các cơ quan và cho nhân dân trong thị xã, với một giá thành hạ nhưng tích lũy được vốn cho Nhà nước.

2) Bảo vệ, tu bổ, sửa chữa nhà máy, hệ thống đường ống và các công trình phụ thuộc và nghiên cứu phát triển khai thác theo yêu cầu của Ủy ban Hành chính địa phương và của nhân dân.

3) Liên hệ với Ty Y tế thường xuyên kiểm nghiệm nước, bảo đảm chất nước tốt, không chứa vi trùng độc, hóa chất độc.

4) Kiểm kê tài sản, xác định giá vốn về toàn bộ hệ thống đường ống, nhà máy và các công trình phụ thuộc và lập kế hoạch thu chi, dự, thanh, quyết toán, theo chế độ hạch toán kinh tế.

Điều 3.— Tổ chức bộ máy quản lý gồm có :

1) Bộ phận quản lý xí nghiệp phụ trách kinh doanh, lập kế hoạch và thống kê, mua sắm nguyên vật liệu, kế toán, kiểm nghiệm nước, văn thư, tiếp phát, bảo vệ.

2) Bộ phận nhà máy đảm bảo máy chạy tốt, lọc nước tốt.

3) Bộ phận đường ống phụ trách sửa chữa, tu bổ, đặt mới trên hệ thống đường ống từ nhà máy đến nơi dùng nước, bảo đảm cấp phát nước không để gián đoạn, mất mát nước dọc đường.

Điều 4.— Nhà máy nước do một Quận đốc điều khiển, tùy nhu cầu, có thể thêm một Phó Quận đốc.

Điều 5.— Các ông Chủ tịch Ủy ban Hành chính các tỉnh Hải dương, Hà đông, Thanh hóa, Nghệ an, thành phố Nam định, ông Trưởng phòng Quản lý Kiến trúc thành phố, ông Chánh Văn phòng Bộ Thủy lợi và Kiến trúc chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 25 tháng 6 năm 1957

Bộ trưởng Bộ Thủy lợi và Kiến trúc

TRẦN ĐĂNG KHOA

BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

NGHỊ ĐỊNH số 111-NĐ ngày 4-5-1957
ban hành trong toàn ngành đường sắt
Việt nam điều lệ tạm thời về thời gian
lao động.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

Chiếu nghị định số 182-NĐ ngày 29-4-1955 của Bộ Giao thông và Bưu điện, quy định tổ chức đường sắt Việt nam ;

Căn cứ theo thể lệ lao động hiện hành của Nhà nước và đặc điểm sản xuất vận chuyển của ngành đường sắt, sau khi được Bộ Lao động thỏa thuận,

NGHỊ ĐỊNH :

Điều 1.— Nay ban hành trong toàn ngành đường sắt Việt nam điều lệ tạm thời về thời gian lao động.

Điều 2.— Những chế độ làm việc áp dụng cho ngành đường sắt nếu trái với nội dung bản điều lệ này đều bãi bỏ.

Điều 3.— Ông Chủ nhiệm Tổng cục đường sắt hướng dẫn những quy định cụ thể và theo dõi việc thi hành, đúc rút kinh nghiệm để đề nghị bổ sung hoặc sửa đổi, làm cho bản điều lệ này ngày được hợp lý hơn.

Điều 4.— Các ông Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng Vụ Tổ chức và cán bộ và ông Chủ nhiệm Tổng cục đường sắt chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 4 tháng 5 năm 1957

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện,

Thủ trưởng

NGUYỄN HỮU MAI

ĐIỀU LỆ TẠM THỜI
VỀ THỜI GIAN LAO ĐỘNG TRONG NGÀNH
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM,

CHƯƠNG I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1.— Căn cứ vào chế độ lao động đã được Chính phủ quy định chung cho các cơ quan, xí nghiệp và căn cứ vào đặc điểm sản xuất, vận chuyển của ngành đường sắt phải hoạt động liên tục suốt ngày đêm, nay ban hành bản điều lệ tạm thời về thời gian lao động để thi hành riêng trong ngành đường sắt, nhằm hợp lý hóa thi giờ làm việc, đảm bảo hoàn thành nhiệm vụ, bảo vệ sức khỏe cho cán bộ công nhân viên, đồng thời tránh

được những hiện tượng không có người phụ trách hoặc lãng phí lao động.

Điều 2. — Vì sự nghiệp đường sắt nhân dân mà phục vụ, tất cả cán bộ, công nhân viên ngành đường sắt trên mỗi cương vị công tác của mình đều có trách nhiệm thực hiện bản điều lệ này với một nhiệt tình hết sức đầy đủ.

CHƯƠNG II

ĐỊNH NGHĨA VÀ TIÊU CHUẨN VỀ THỜI GIAN LAO ĐỘNG

Điều 3. — Thời gian lao động là thời giờ làm việc thực tế của cán bộ, công nhân viên, kể từ lúc bắt đầu làm việc đến lúc ra về ở địa điểm công tác, không tính thời gian ăn cơm, học tập và nghỉ ngơi.

Trường hợp làm việc theo chế độ đổi ban hay chế độ đi tàu mà ăn cơm tại chỗ, đảm bảo được sản xuất, thì thời gian ăn cơm được tính như thời gian làm việc.

Điều 4. — Tiêu chuẩn thời gian lao động của cán bộ, công nhân viên mỗi năm quy định là 2.420 giờ. (Cách tính: $8 \text{ giờ} \times 365 \text{ ngày} - 8 \text{ giờ} \times (52 \text{ chủ nhật} + 10 \frac{1}{2} \text{ ngày lễ}) = 2.420 \text{ giờ}$).

Mỗi tháng lấy 202 giờ làm tiêu chuẩn (cách tính $2.420 \text{ giờ} : 12 = 202 \text{ giờ}$).

Mỗi ngày đêm lấy 8 giờ làm tiêu chuẩn.

Trong trường hợp cần thiết, những tiêu chuẩn trên có thể quy định cao hơn.

Điều 5. — Đối với những công tác có ảnh hưởng nhiều đến sức khỏe thì tiêu chuẩn mỗi ngày có thể rút xuống từ 6 giờ đến dưới 8 giờ.

CHƯƠNG III

CÁC CHẾ ĐỘ VỀ THỜI GIAN LAO ĐỘNG

Điều 6. — Căn cứ vào tính chất và khối lượng công việc khác nhau của mỗi đơn vị trong ngành đường sắt, nay quy định các chế độ về thời gian lao động dưới đây:

— Chế độ làm ngày.

— Chế độ đổi ban

— Chế độ đi tàu.

— Chế độ làm việc không quy định thời gian tiêu chuẩn.

Điều 7. — Chế độ làm ngày là chỉ làm việc ban ngày theo một sự quy định chung về thời gian nhất định. Thời giờ làm việc thực sự mỗi ngày quy định là 8 tiếng, chia làm hai buổi.

Nói chung giờ bắt đầu làm việc và giờ nghỉ thì hành theo thì giờ Nhà nước đã quy định cho

từng mùa. Trường hợp đặc biệt đối với một số đơn vị sản xuất riêng biệt, Tổng cục đường sắt căn cứ vào tình hình thực tế mà tạm thời quy định cho thích hợp.

Công nhân viên làm theo chế độ này đều được nghỉ những ngày chủ nhật và ngày lễ. Trường hợp vì yêu cầu công tác, phải đi làm những ngày đó, thì đối với nhân viên hành chính quản trị sẽ giải quyết cho nghỉ bù vào một ngày khác. Còn đối với công nhân và nhân viên trực tiếp sản xuất thì cho nghỉ bù hoặc trả phụ cấp làm thêm giờ.

Điều 8. — Chế độ đổi ban là chế độ thay nhau làm việc suốt ngày đêm, đảm bảo công việc liên tục không bị gián đoạn, đồng thời giải quyết cho công nhân viên có đủ thì giờ nghỉ ngơi.

a) Căn cứ vào tính chất và khối lượng công việc của từng đơn vị mà thực hiện những chế độ đổi ban sau đây:

1 — Chế độ 3 ban rưỡi làm 12 giờ nghỉ 24 giờ liền, áp dụng ở những đơn vị có liên quan đến việc tàu chạy mà công việc bận rộn suốt ngày đêm. Theo chế độ này, cứ làm 2 ban ngày và 2 ban đêm thì được nghỉ 48 giờ liền, hoặc làm 3 ban ngày và 3 ban đêm thì được nghỉ 60 giờ liền (Biểu 1 kèm theo).

2 — Chế độ 3 ban rưỡi, làm 8 tiếng nghỉ 16 tiếng, áp dụng cho những đơn vị sản xuất trong nhà máy, khi cần tiến hành công việc liên tục suốt ngày đêm.

3 — Chế độ 3 ban nghỉ giữa, làm 12 tiếng nghỉ 24 tiếng, áp dụng ở những đơn vị có liên quan đến việc tàu chạy mà công việc tương đối bận rộn suốt ngày đêm, nhưng còn có thời gian nghỉ giữa (Biểu 2 kèm theo).

4 — Chế độ 2 ban nghỉ giữa, làm 24 giờ nghỉ 24 giờ, áp dụng ở những đơn vị có liên quan đến việc tàu chạy mà công việc tương đối ít, mỗi ngày đêm có thì giờ nghỉ giữa tương đối dài.

5 — Chế độ 1 ban nghỉ giữa, làm suốt cả tháng và cứ sau mỗi tháng làm việc thì được nghỉ liền một thời gian bằng tổng số ngày chủ nhật và ngày lễ trong tháng đó cộng lại. Chế độ này áp dụng ở những đơn vị có liên quan đến việc tàu chạy mà công việc ít.

b) Thời gian nghỉ giữa là thời gian nghỉ vào giữa buổi làm việc khi đơn vị rảnh công việc. Thời giờ nghỉ giữa một lần không dưới 1 tiếng.

Trong thời gian nghỉ giữa, những người nghỉ không chịu trách nhiệm về chức vụ của mình. Trong khi nghỉ công nhân viên có thể về nhà riêng hoặc nghỉ tại nơi làm việc. Trường hợp nghỉ tại nơi làm việc, đơn vị phải bố trí giường nằm, nước uống, nhất là chỗ nghỉ phải được yên tĩnh.

Ở những đơn vị mà trong thời gian nghỉ thường có một số công việc phải làm để đảm bảo công việc tàu chạy (như nhà ga thường phải thu phát công văn, nghe điện báo điện thoại, nhận chỉ thị v.v...), thì trong thời gian nghỉ phải luân phiên cử một người ở lại nơi làm việc. Trường hợp có công việc cần thiết phải giải quyết ngay không thể để chậm đến giờ làm việc được, người thường trực này tìm người có trách nhiệm chính đến giải quyết.

Tuy thì giờ nghỉ và thì giờ làm việc đã quy định nhưng trong những trường hợp tàu đến chậm hoặc có những chuyến tàu hay chuyến xe đặc biệt chạy đã được báo trước thì những người thường trực trong ban đó phải có trách nhiệm giải quyết bảo đảm tàu và xe chạy được an toàn.

Thủ trưởng đơn vị phải căn cứ vào tình hình thực tế mà sắp xếp giờ làm việc, giờ nghỉ giữa trong đơn vị mình để trình cấp trên trực tiếp thẩm tra và quyết định cho thi hành. Số lần nghỉ giữa trong một ban nhiều hay ít sẽ do Tổng cục đường sắt căn cứ vào tình hình thực tế mà quyết định, cốt sao đảm bảo được thì giờ tiêu chuẩn.

c) Tổng cục đường sắt có trách nhiệm nghiên cứu thi hành những chế độ đổi ban nói trên cho thích hợp với điều kiện hoạt động của từng đơn vị.

Trong khi chưa định mức thời gian làm việc được chính xác, Tổng cục đường sắt có thể thiết lập một Hội đồng gồm đại biểu các đơn vị có liên quan để phân tích tình hình và xét lại vấn đề. Hội đồng này hàng năm họp một hoặc hai lần tùy theo yêu cầu thực tế.

Điều 9. -- Chế độ đi tàu là chế độ thay nhau nghỉ và làm việc liên tiếp trên các đoàn tàu và đầu máy.

Chế độ này cũng căn cứ vào thì giờ tiêu chuẩn và điều kiện hoạt động để quy định thời gian lao động gồm có cả thì giờ làm việc thực tế và thì giờ chuẩn bị.

a) Đối với công nhân đầu máy, áp dụng các chế độ bao máy dưới đây:

— Bao máy 3 ban là mỗi đầu máy cố định 3 tổ công nhân làm việc.

— Bao máy 2 ban rưỡi là 2 đầu máy cố định 5 tổ công nhân làm việc.

— Bao máy 2 ban là mỗi đầu máy cố định 2 tổ công nhân làm việc.

— Bao máy 1 ban là mỗi đầu máy cố định 1 tổ công nhân làm việc.

b) Đối với nhân viên đoàn tàu, tùy trường hợp cụ thể mà áp dụng chế độ bao tàu hoặc chia phiên vụ.

Chế độ bao tàu là căn cứ vào số tàu chạy, thời gian các chuyến tàu chạy cách nhau và thời gian tiêu chuẩn, để bố trí một số người nhất định chịu trách nhiệm về một số tàu nhất định. Với số tàu nhất định đó, những nhân viên này có điều kiện làm việc đủ thời gian tiêu chuẩn, tránh được hiện tượng làm thêm giờ cũng như lãng phí thời gian.

Chế độ phiên vụ là căn cứ vào thời gian cách nhau giữa các chuyến tàu và thời gian tiêu chuẩn để thực hiện chế độ đổi ban một cách hợp lý, đảm bảo thời gian tiêu chuẩn và tránh hiện tượng làm thêm giờ.

c) Thì giờ làm việc và thì giờ nghỉ của công nhân đầu máy và đoàn tàu căn cứ theo biểu đồ xe chạy, biểu hành trình cây số và thì giờ tiêu chuẩn hàng tháng để tính cho thích hợp.

Thời gian nghỉ trước khi làm lại ban khác nói chung là gấp hai lần số thì giờ đã làm. Trừ những trường hợp đi đường ngắn hoặc những trường hợp đặc biệt khác thì không kể.

d) Thì giờ làm việc liên tục của công nhân đầu máy bất cứ trong trường hợp nào cũng không được quá 11 giờ liền. Khi đã làm đến 11 giờ liền thì thời gian nghỉ ít nhất phải gấp đôi số giờ đã làm, rồi mới được làm lại ban khác.

d) Khi lò dập lửa, đầu máy nghỉ để kiểm tra sửa chữa, công nhân đầu máy không có việc gì làm thì thì giờ nghỉ việc đó không tính vào thời gian làm việc. Trường hợp anh em tham gia công tác khác thì được tính vào thì giờ làm việc.

e) Thì giờ chuẩn bị của công nhân viên làm việc theo chế độ đi tàu tạm thời do Tổng cục đường sắt quy định.

Điều 10. -- Chế độ làm việc không quy định thời gian tiêu chuẩn căn bản dựa theo chế độ làm ngày, nhưng không quy định giờ làm giờ nghỉ nhất định. Thì giờ làm việc thực tế cũng không vì thế mà cao quá hoặc thấp quá so với thời gian tiêu chuẩn.

Chế độ này áp dụng cho những chức danh mà tính chất công việc không thể theo một giờ giấc nhất định vì khối lượng công việc thất thường, có khi nhiều có khi ít, khi có việc nhiều thì làm nhiều, có ít thì làm ít. Thời gian làm việc và thời gian nghỉ rất khó phân biệt.

Ví dụ những chức danh sau đây đều làm việc theo chế độ này: liên lạc viên, tài xế xe hơi riêng, tài xế xe goòng, áp tải viên, công nhân bốc vác của xưởng vật liệu, nhân viên công an ở hiểm trường, bảo vệ viên, cần vụ, nhân viên các trạm chiếu dài và nhà nghỉ của công nhân viên đi tàu, người tiếp phâm, cấp dưỡng ở các tập đoàn, v.v..

Điều 11. — Những công nhân viên làm việc có thời gian tiêu chuẩn, nếu làm việc chưa đủ tiêu chuẩn thì phải kiêm nhiệm công tác khác.

Thời gian lao động của công nhân viên làm việc theo chế độ đôi ban và chế độ đi tàu thì sẽ căn cứ theo bảng đôi ban hoặc bảng chia phiên vụ hàng tháng mà tính. Thời gian làm việc thực tế có thể chênh lệch ít nhiều so với thời gian tiêu chuẩn. Trong những trường hợp đó, không coi như làm thêm giờ, hoặc cũng không phải làm bù.

Điều 12. — Để tiện việc theo dõi về giờ làm, giờ nghỉ của công nhân viên, tất cả các đơn vị phải thi hành chế độ ghi công. Thủ tục sẽ do Tổng cục đường sắt quy định.

CHƯƠNG IV

CHẾ ĐỘ NGHỈ

Điều 13. — Theo sự quy định chung của Nhà nước, toàn thể anh chị em công nhân viên chính thức của đường sắt, mỗi năm đều được nghỉ việc trong 52 ngày chủ nhật và 10 ngày rưỡi quốc lễ, gồm tất cả là 62 ngày rưỡi.

Điều 14. — Trường hợp nghỉ về ốm đau, tai nạn, sinh đẻ, cho con bú và việc riêng thì áp dụng theo các chế độ hiện hành. Khi công nhân viên cần

nghỉ trong các trường hợp trên đây đều phải làm đơn xin nghỉ, trừ trường hợp nghỉ cho con bú. Trong trường hợp đau yếu nặng hoặc sinh đẻ bất ngờ, không kịp xin phép thì sau khi đưa đến nơi điều trị, hoặc nhà hộ sinh, phải làm đủ thủ tục thường lệ.

Thủ trưởng đơn vị cần nghỉ trong các trường hợp này phải báo cáo lên cấp trên trực tiếp để quyết định.

Điều 15. — Trường hợp xin nghỉ về việc riêng, có lý do chính đáng thì thủ trưởng đơn vị căn cứ vào hoàn cảnh công tác mà có thể quyết định cho nghỉ trong phạm vi các chế độ nghỉ phép đã ban hành. Nếu vì yêu cầu công tác không thể cho nghỉ được thì không phê chuẩn.

Điều 16. — Những trường hợp chưa xin phép hoặc đã xin phép nhưng chưa được cấp bộ có thẩm quyền phê chuẩn mà tự động nghỉ đều coi như tự ý nghỉ việc, trừ các trường hợp đau yếu nặng, bị thương cấp cứu, thiên tai hoặc biến cố xảy ra bất ngờ.

Đối với trường hợp tự ý nghỉ việc, ngoài việc coi như vắng mặt đều phải xét hỏi, nếu không có lý do chính đáng, thì phải thi hành biện pháp xử phạt về hành chính bằng các hình thức nặng hay nhẹ tùy từng trường hợp cụ thể.

Ban hành kèm theo nghị định
số 111 — N.Đ. ngày 4 tháng 5 năm 1957.

Hà-nội, ngày 4 tháng 5 năm 1957

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện.

Thủ trưởng

NGUYỄN HỮU MAI

BIỂU CHẾ ĐỘ LÀM VIỆC 12 GIỜ 3 BAN RƯỢI THAY ĐỔI.

Các tổ	Các ban	NGÀY																														Giờ làm việc trong tháng
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
1	1	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	=	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	212	
	2	X	0	=	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	X	0	X	208	
	3	=	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	216	
Thay ban	Tổ 1	0		X		0				X		0			X		0			X		0			X		0			108		
	Tổ 2		X		0			X		0			X		0			X		0			X		0			X		108		
2	1	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	212	
	3	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	208		
		0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	=	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	=	0	X	0	X	0	218	

DANH SÁCH CÔNG NHÂN VIÊN THAY BÀI

Đơn vị:

Tổ 1			Tổ 2			Thay kíp
Kíp 1	Kíp 2	Kíp 3	Kíp 1	Kíp 2	Kíp 3	Tổ 1 và tổ 2
Triệu	Tiến	Tôn	Lý	Chu	Ngo	Đặng

Ghi chú: a) Ký hiệu } = Ban nghỉ dài
 0 Ban ngày
 X Ban đêm
 b) Giờ đổi ban } Sáng 6 giờ
 Chiều 18 giờ

BIỂU 2

BIỂU TRỰC BAN THEO CHẾ ĐỘ 3 BAN LÀM 12 GIỜ

Số lần ban	NGÀY																															Tổng số giờ trong tháng
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Ban thứ 1	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	252 giờ
Ban thứ 2	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	244	
Ban thứ 3	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	248	

- Ghi chú :
- a) Ký hiệu { 0 tức là ngày
X tức là đêm
 - b) Giờ đổi ban { Sáng 6 giờ
Chiều 18 giờ
 - c) Thời giờ thực tế làm việc trong tháng phải bằng số giờ trong tháng của hiện nay trừ cho số giờ nghỉ giữa thì suy ra với số giờ tiêu chuẩn là 202 giờ.