

hành đối với người đi công tác lưu động thường xuyên (0đ40 một ngày ở đồng bằng và vùng thấp, 0đ80 ở vùng rẻo cao).

IV. ĐỐI TƯỢNG THI HÀNH

— Khoản phụ cấp này áp dụng cho tất cả cán bộ, công nhân, viên chức các đoàn, đội thăm dò, khảo sát tìm mỏ (thuộc Bộ Công nghiệp) các đội điều tra đất, điều tra rừng (thuộc Tổng cục Lâm nghiệp), các đội khảo sát, đo đạc cầu đường (thuộc Bộ Giao thông và Bưu điện), các đội khảo sát địa hình, địa chất (thuộc Bộ Kiến trúc và Bộ Thủy lợi) không phân biệt người trong biên chế hay ngoài biên chế.

— Những người làm việc ở đoàn, đội có tính cách tạm thời, có việc thì làm, không có việc thì nghỉ, hưởng tiền công do Ủy ban hành chính địa phương quy định thì không hưởng phụ cấp này.

— Những cán bộ, công nhân, viên chức của các Bộ, các cơ quan trung ương và địa phương như Cục, Sở, Ty được cử đến các đội khảo sát, thăm dò để trực tiếp làm việc như những cán bộ, công nhân, viên chức của các đoàn, đội, cũng được hưởng phụ cấp lưu động này. Những cán bộ, công nhân, viên chức được cử đến các đoàn, đội làm nhiệm vụ kiểm tra, nghiên cứu, nắm tình hình thì không hưởng chế độ phụ cấp này.

Thông tư này thi hành từ ngày ban hành và thay thế cho những quy định trước đây của các Bộ về phụ cấp lưu động cho các đoàn, đội thăm dò, khảo sát, đo đạc. Sau khi nhận được thông tư này, nơi nào đã thanh toán theo chế độ phụ cấp cũ, thì không đặt vấn đề truy lĩnh hay truy hoàn.

Đề nghị các Bộ căn cứ vào những quy định trong thông tư này, ấn định những chi tiết cụ thể và hướng dẫn, giải thích cho các đoàn đội thăm dò, khảo sát, đo đạc thuộc Bộ mình thi hành cho thích hợp với đặc điểm và hoàn cảnh của mỗi đơn vị.

Hà nội, ngày 4 tháng 7 năm 1960

Bộ trưởng Bộ Lao động

NGUYỄN VĂN TẠO

THÔNG TƯ số 23-LĐ/TT ngày 8-8-1960

về phụ cấp lưu động của lái xe và phụ lái xe ô tô vận tải trong thời gian hoạt động trên các tuyến đường.

BỘ TRƯỞNG BỘ LAO ĐỘNG

Kính gửi: Các vị Bộ trưởng các Bộ,
Các Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh
Các ông Giám đốc Sở Lao động và Trưởng ty lao động.

Đồng kính gửi: Tổng liên đoàn lao động Việt nam.

Từ năm 1958 đến nay, tiền lương của lái xe và phụ lái xe ô tô vận tải được xác định theo trình độ kỹ thuật cao thấp khác nhau, mà chưa có sự phân biệt đãi ngộ theo tính chất lao động nặng nhọc nhiều hay ít. Vì vậy, ngoài lương cấp bậc, nghị định Liên bộ Lao động - Giao thông và Bưu điện số 52-NĐ/LB ngày 1-6-1959 đã quy định thêm một khoản phụ cấp cho lái xe và phụ lái xe ô tô vận tải có phân biệt theo trọng tải của xe nặng hay nhẹ, theo cung độ vận chuyển và theo loại đường (đường đèo dốc hay đồng bằng).

Trong lần cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương năm nay, tiền lương của lái và phụ lái xe đã được quy định lại theo trọng tải, loại xe, loại đường. Ngoài ra, lái xe còn tùy theo trình độ kỹ thuật cao thấp mà được hưởng một khoản phụ cấp kỹ thuật. Vì vậy, chế độ phụ cấp lưu động của lái và phụ lái xe vận tải quy định trong nghị định Liên bộ số 52 nói trên có một số điểm không còn thích hợp nữa.

Căn cứ vào nghị quyết của Hội đồng Chính phủ về cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương năm 1960, có quyết định giao cho Bộ Lao động nghiên cứu điều chỉnh lại các khoản phụ cấp lưu động. Bộ Lao động ra thông tư này sửa đổi và hướng dẫn thi hành chế độ phụ cấp lái xe cho phù hợp với chế độ tiền lương mới.

Chế độ phụ cấp của lái xe vận tải ban hành trong thông tư này nhằm bồi dưỡng một phần những công nhân lái và phụ lái xe ô tô vận tải, do phải thường xuyên lưu động trên mặt đường, sinh hoạt ăn, ở không có giờ giấc nhất định, nên phải chi tiêu tốn hơn người làm công tác tĩnh tại.

I. MỨC PHỤ CẤP VÀ NHỮNG TRƯỜNG HỢP ĐƯỢC HƯỞNG PHỤ CẤP

Căn cứ vào mục đích ý nghĩa trên các mức phụ cấp quy định trước đây có phân biệt theo trọng tải của xe và theo loại đường xét không còn thích hợp nữa, nay sửa lại và ấn định những trường hợp được hưởng phụ cấp và mức phụ cấp như sau:

1. Lái xe vận tải thường xuyên trên những chặng đường dài: 0đ70 một ngày, 0đ35 nửa ngày.

Những lái và phụ lái thường xuyên chạy trên chặng đường dài, dù được điều động đi công tác đột xuất hay phải thay đổi tuyến đường thì vẫn hưởng mức phụ cấp như trên là 0đ70 và 0đ35.

2. Lái xe đi công tác bất thường:

1đ20 một ngày, 0đ60 nửa ngày.

Được coi là đi công tác bất thường để hưởng phụ cấp 1đ20 một ngày, những trường hợp công nhân chỉ chuyên lái xe trong đơn vị sản xuất hoặc chỉ hoạt động trong một phạm vi nhất định, không xa trụ sở chính, thường xuyên không có phụ cấp mà bất thường do yêu cầu công tác phải đi chuyên chở xa trong thời gian không quá 10 ngày trong tháng.

Nếu đi quá 10 ngày thì từ ngày thứ 11 trở đi sẽ tính theo mức phụ cấp thường xuyên là 0đ70 một ngày, 0đ35 nửa ngày.

Trường hợp đi công tác bất thường, nếu đi từng đoàn có cấp dưỡng đi theo phục vụ, thì cũng hưởng theo mức phụ cấp thường xuyên là 0đ70 và 0đ35 kể từ ngày thứ nhất.

II. CÁCH TÍNH PHỤ CẤP

Phụ cấp sẽ căn cứ vào số ngày hoạt động của xe để tính, vì lái xe vận tải trên các tuyến đường làm việc không có giờ giấc nhất định, cho nên phải căn cứ vào số ngày tiêu chuẩn quy định cho từng cung độ vận chuyển và cho từng loại xe, có kết hợp với số ngày hoạt động thực tế trên đường để tính phụ cấp cho lái xe:

a) Nếu số ngày thực tế hoạt động ít hơn số ngày tiêu chuẩn, được tính theo số ngày tiêu chuẩn.

— Nếu số ngày thực tế hoạt động nhiều hơn số ngày tiêu chuẩn, nguyên tắc là không trả phụ cấp cho những ngày chậm trễ, trừ trường hợp giữa đường bị nước lũ, sạt đường, đường bị ngập lụt, hỏng cầu, cấm phà, cấm đường được cơ quan có trách nhiệm ở trên đường chứng nhận (như trạm kiểm soát Công an, người phụ trách bến phà, Ủy ban hành chính thị xã, v.v...) thì những ngày chậm trễ được thanh toán tiền phụ cấp. Ngoài ra trong những trường hợp chậm trễ khác lái xe và phụ lái đều không được trả thêm phụ cấp.

Thi dụ: Số ngày tiêu chuẩn quy định cho một loại xe và một cung độ nào đó là 4 ngày (cả đi lẫn về), ra đi ngày 1-6-1960 phải về trong ngày 4-6-1960.

Nếu đến sáng ngày 4-6-1960 (sớm hơn nửa ngày) xe đã trở về, thì phụ cấp cũng được tính đủ 4 ngày: $0đ70 \times 4 = 2đ80$.

Trường hợp bị nghẽn giữa đường vì nước lũ, ngày 5-6-1960 xe mới về (chậm 1 ngày) thì phụ cấp được tính 5 ngày: $0đ70 \times 5 = 3đ50$. Nhưng vì xe hỏng ở trên đường nên đến ngày 5-6-1960 xe mới về (chậm 1 ngày) thì phụ cấp cũng chỉ được tính: $0đ70 \times 4 = 2đ80$.

Đối với những ngày đi chậm được trả thêm phụ cấp thì sẽ áp dụng cách tính như sau: về nơi quy định trước 9 giờ sáng không có phụ cấp, từ 9 giờ đến 15 giờ được tính nửa ngày, từ 15 giờ trở đi được tính 1 ngày.

Để làm cơ sở tính phụ cấp được đúng, các ngành cần dựa vào các yếu tố sau đây để quy định hoặc điều chỉnh số ngày tiêu chuẩn cho mỗi cung độ vận chuyển cho thích hợp với tình hình vận chuyển của đơn vị mình và tình hình đường sá đã được sửa chữa tốt hơn:

— Tình hình tốt xấu và trọng tải của từng loại xe;

— Tình hình tốt xấu của từng tuyến đường;

— Thời gian chờ đợi, bốc dỡ cần thiết của từng loại hàng;

— Luồng hàng một chiều hay hai chiều.

b) Đối với những xe vận tải không chạy trên những chặng đường nhất định (như đoàn xe vận tải thuộc Bộ Nội thương, những xe của các xí nghiệp, công

trường, cơ quan di chuyển bất thường, v.v...) thì cơ quan sử dụng căn cứ vào tình hình hoạt động thực tế từ trước đến nay và tham khảo các tiêu chuẩn về cung độ vận chuyển của các Công ty vận tải ở to thuộc Bộ Giao thông và Bưu điện để định thời gian đi và về của mỗi xe trước khi xe khởi hành. Thời gian đó sẽ ghi vào công lệnh cử lái xe đi công tác và làm cơ sở cho việc thanh toán phụ cấp. Nếu thời gian hoạt động thực tế của xe dài hơn hay ngắn hơn thời gian quy định thì sẽ căn cứ vào nguyên tắc nói ở điều « a » trên đây để thanh toán.

c) Về phụ cấp làm thêm giờ: Tính chất công việc của lái và phụ lái xe khác với công nhân sản xuất ở xí nghiệp ở chỗ không phân rõ được ranh giới giữa thời giờ thực tế làm việc và thời giờ nghỉ ngơi chờ đợi. Trong lương đã có sự chiếu cố đến tính chất đó, nên không đặt vấn đề thi hành chế độ phụ cấp làm thêm giờ.

Đối với công nhân lái và phụ lái xe ở to vận tải, cần phải căn cứ vào điều kiện công tác của lái và phụ lái xe, vào tính chất phục vụ của đơn vị và dựa vào cung độ vận chuyển mà quy định số ngày tiêu chuẩn làm việc hàng tháng, gồm có những ngày hoạt động trên đường và những ngày bảo dưỡng xe. Nếu anh em làm thêm ngày ngoài số ngày tiêu chuẩn quy định hàng tháng thì được tính phụ cấp làm thêm ngày (có thông tư quy định riêng).

III. ĐỐI TƯỢNG THI HÀNH

1. Chế độ này thi hành thống nhất cho:

a) Lái xe và phụ lái xe ở to vận tải hoạt động trên các tuyến đường, thuộc các đoàn xe của các xí nghiệp, công trường.

b) Cán bộ đi theo phụ trách đoàn xe hay làm công tác kiểm tra thợ máy và thợ phụ đi theo xe để sửa chữa được thi hành khoản phụ cấp này.

2. Vì khoản phụ cấp này nhằm bù một phần vào sự chi tiêu khi đi đường, cho nên không thi hành đối với:

a) Giáo viên và học sinh lái xe đi thực tập trên xe.

b) Những lái và phụ lái xe ở to vận tải trong đơn vị sản xuất của xí nghiệp và công trường.

Được coi là vận chuyển trong đơn vị sản xuất, những trường hợp xe của xí nghiệp, công trường hoạt động nói chung có giờ giấc nhất định, điều kiện sinh hoạt, ăn ở, nghỉ ngơi, học tập của lái xe gắn liền với công nhân sản xuất của xí nghiệp, công trường như: lái xe tracteur ở Cảng, lái xe vận chuyển than ở mỏ, lái xe chuyên chở dụng cụ, vật liệu trong phạm vi xí nghiệp, công trường, v.v..

c) Những lái xe và phụ lái xe ở to vận tải ngoài đơn vị sản xuất nhưng chỉ hoạt động trong một khu vực nhất định, không xa trụ sở chính, thời giờ làm việc của những công nhân này cũng có khi bị kéo dài, nhưng nói chung điều kiện sinh hoạt không khác với công nhân sản xuất của xí nghiệp, công

trường như những xe chạy xung quanh thành phố, chung quanh thị xã, hoặc chuyên chở hàng ngày nguyên vật liệu, hàng hóa từ các ga ở gần đến kho các xí nghiệp, công trường.

Đối với những công nhân lái các loại xe nói ở điểm «b» và «c» trên đây, cơ quan sử dụng cần nghiên cứu định mức vận chuyển hàng ngày (theo số chuyến hay tấn cây số) để áp dụng các chế độ lương theo sản phẩm hoặc tiền thưởng. Nếu anh em làm thêm ca, thêm kíp thì nghiên cứu áp dụng chế độ phụ cấp làm thêm ca, thêm kíp.

Lái và phụ lái xe ô tô vận tải là những công nhân làm công tác lưu động. Điều kiện lao động nặng nhọc vất vả do tính chất công tác lưu động thường xuyên tạo nên, đã được đãi ngộ tương đối thích đáng trong tiền lương chính của lái và phụ lái xe. Mặt khác, định phụ cấp cho lái và phụ lái xe vận tải trên các tuyến đường còn phải bảo đảm quan hệ đãi ngộ tốt đối với lái xe trong đơn vị sản xuất và các loại công nhân lưu động khác. Vì vậy, khi áp dụng, các ngành cần giải thích cho cán bộ và công nhân hiểu rõ mục đích ý nghĩa, và nội dung cải tiến chế độ phụ cấp của lái xe để thi hành được thông suốt và thống nhất.

Đề nghị các Bộ, các ngành căn cứ vào thông tư này giải thích, hướng dẫn thi hành chế độ phụ cấp của lái và phụ lái xe vận tải cho thích hợp với hoàn cảnh cụ thể của các đơn vị vận tải thuộc ngành mình.

Thông tư này thi hành từ ngày ban hành và thay thế cho nghị định số 52-NĐ/LB ngày 1-6-1959 và thông tư số 13-TT ngày 1-6-1959 của Liên bộ Lao động — Giao thông và Bưu điện về chế độ phụ cấp cho lái xe và phụ lái xe ô tô vận tải.

Hà nội, ngày 8 tháng 8 năm 1960

Bộ trưởng Bộ Lao động

NGUYỄN VĂN TẠO

THÔNG TƯ số 24-LĐ/TT ngày 8-8-1960
quy định phụ cấp thâm niên đặc biệt cho một số nghề.

BỘ TRƯỞNG BỘ LAO ĐỘNG

Kính gửi: Các vị Bộ trưởng các Bộ,
Các Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh,
Các ông Giám đốc Sở Lao động,
Trưởng ty lao động.

Căn cứ vào nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên họp ngày 25 và 26 tháng 4 năm 1960 về việc cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương năm

1960, trong đó có quyết định giao cho Bộ Lao động nghiên cứu ban hành chế độ phụ cấp thâm niên đặc biệt cho một số ngành, nghề cần thiết.

Bộ Lao động ra thông tư này để quy định nguyên tắc nội dung chế độ phụ cấp thâm niên đặc biệt và hướng dẫn cách thức thực hiện.

I. Ý NGHĨA VÀ MỤC ĐÍCH

Trong việc cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương lần này, Chính phủ đã chú trọng nâng thêm mức lương cho các nghề kỹ thuật phức tạp và điều kiện lao động nặng nhọc. Ở những nơi khí hậu xấu, có nhiều khó khăn, mức phụ cấp khu vực cũng có được nâng lên một phần. Ngoài ra, các chế độ xã hội như chế độ ốm đau, thai sản, nghỉ hàng năm, v.v... đều có chú ý đãi ngộ thích đáng hơn những công nhân, viên chức, cán bộ làm các nghề nặng nhọc hoặc ở những nơi khí hậu xấu, có nhiều khó khăn.

Nhưng có một số nghề do điều kiện lao động và điều kiện sinh hoạt có tính chất đặc biệt nên tuy đã được chú ý cải thiện một phần về phương tiện công tác và sinh hoạt mà công tác vẫn gian khổ, đời sống vật chất, văn hóa vẫn kém hơn các nghề khác; hoặc do đặc điểm công tác của nghề mà trình độ kinh nghiệm công tác đã tích lũy được không thể phản ánh cụ thể và đầy đủ trên tiêu chuẩn kỹ thuật.

Để quán triệt nguyên tắc phân phối theo lao động và để góp phần ổn định lực lượng lao động trong các ngành kinh tế quốc dân, năm nay Chính phủ quyết định đặt một khoản phụ cấp thâm niên cho một số nghề mà điều kiện lao động và sinh hoạt đặc biệt khó khăn, gian khổ nhằm đãi ngộ một cách thích đáng và khuyến khích công nhân, viên chức, cán bộ hăng hái phục vụ lâu dài trong những nghề đó.

II. ĐIỀU KIỆN VÀ ĐỐI TƯỢNG ĐƯỢC HƯỞNG PHỤ CẤP THÂM NIÊN ĐẶC BIỆT

I. Điều kiện đề xét quy định phụ cấp:

a) Điều kiện lao động đặc biệt nặng nhọc, tính chất công tác gian khổ nguy hiểm hoặc sinh hoạt vật chất văn hóa thường xuyên không ổn định, dù đã được chú ý cải tiến nhưng vẫn kém hơn so với cán bộ, công nhân, viên chức làm các nghề khác.

b) Làm việc càng lâu càng tích lũy nhiều kinh nghiệm, nhưng kinh nghiệm không thể phản ánh đầy đủ trên tiêu chuẩn kỹ thuật để nâng cao lương cấp bậc.

c) Điều kiện công tác tuyệt đối bí mật, thường xuyên phải chịu đựng những thiếu thốn về vật chất và tinh cảm.

Các nghề được phụ cấp thâm niên đặc biệt không nhất thiết phải có đầy đủ các điều kiện nói trên, nhưng căn bản phải có tính chất đặc biệt khó khăn về mặt vật chất và tinh thần hơn các nghề khác. Những điều kiện khó khăn này phải là những điều