

**NGHỊ ĐỊNH số 53-CP ngày 8-10-1960 về  
thời hạn của hộ chiếu cấp cho sinh  
viên Việt nam đi học dài hạn.**

**HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ**

*Căn cứ nghị định số 389-TTg ngày 27-10-1959 của Thủ  
tướng Chính phủ quy định việc cấp hộ chiếu;*

*Theo đề nghị của các ông Bộ trưởng Bộ Ngoại giao và  
Bộ Công an;*

*Căn cứ nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên  
họp Hội nghị Thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 14  
tháng 9 năm 1960,*

**NGHỊ ĐỊNH:**

**Điều 1.** — Nay thêm vào cuối điều 6 nghị định số  
389-TTg ngày 27 tháng 10 năm 1959 một đoạn như  
sau:

«Thời hạn của hộ chiếu cấp cho sinh viên Việt  
nam đi học dài hạn có thể dài hơn, nhưng không  
được quá 10 năm kể từ ngày cấp hộ chiếu.»

**Điều 2.** — Các ông Bộ trưởng Bộ Ngoại giao, Bộ  
Công an chịu trách nhiệm thi hành nghị định này.

*Hà nội ngày 8 tháng 10 năm 1960*

T.M. Hội đồng Chính phủ

*Thủ tướng Chính phủ*

PHẠM VĂN ĐỒNG

**CÁC BỘ**

**BỘ NỘI VỤ**

**THÔNG TƯ số 51-NV/CB ngày 3-10-1960  
về việc trả lương cho cán bộ, công  
nhân, viên chức được cử đi công tác  
tạm thời ở ngoài nước.**

Kính gửi các ông: *Chủ nhiệm các Ủy ban Nhà  
nước*

*Bộ trưởng các Bộ,*

*Thủ trưởng các Cơ quan  
Trung ương,*

*Chủ tịch Ủy ban hành chính  
các Khu Tự trị, Ủy ban  
hành chính thành phố, Ủy  
ban hành chính các tỉnh.*

Thông tư số 3-NV/CB ngày 13-1-1959 của Bộ Nội  
vụ quy định việc trả lương cho cán bộ, công nhân,  
viên chức được cử đi công tác tạm thời ở ngoài  
nước, mà không phải là lưu học sinh, nghiên cứu  
sinh, thực tập sinh, cán bộ ngoại giao, cán bộ đi  
công tác lâu ngày ở một nơi nhất định, đến nay  
không còn thích hợp nữa, sau khi thực hiện chủ  
trương cải tiến chế độ lương và tăng lương năm

1960. Bộ Nội vụ quy định lại vấn đề trả lương cho  
cán bộ, công nhân, viên chức được cử đi công tác  
tạm thời ở ngoài nước như sau:

Tất cả cán bộ, công nhân, viên chức được cử đi  
công tác tạm thời ở ngoài nước như trên đã nói,  
trong thời gian ở ngoài nước, cơ quan vẫn trả lương  
như thường lệ nhưng phải thu về nộp vào công quỹ,  
mỗi ngày, một số tiền ấn định như sau:

— Cán bộ, công nhân, viên chức hưởng  
mức lương chính hàng tháng từ 85đ trở xuống,  
mỗi ngày . . . . . 0,60

— Cán bộ, công nhân, viên chức hưởng  
mức lương chính hàng tháng từ 86đ đến 120đ  
mỗi ngày . . . . . 0đ70

— Cán bộ, công nhân, viên chức hưởng  
mức lương chính hàng tháng từ 121đ đến  
160đ, mỗi ngày . . . . . 0,80

— Cán bộ, công nhân, viên chức hưởng  
mức lương chính hàng tháng từ 161đ trở  
lên, mỗi ngày . . . . . 1,00

Quy định này thi hành từ ngày ban hành; đối  
với các đoàn đi công tác đã về nước trước ngày  
ban hành nhưng chưa thanh toán xong, thì vẫn  
thanh toán theo thông tư số 3-NV/CB ngày 13-1-  
1959. Đối với các đoàn đang đi và sẽ về sau ngày  
ban hành quy định này, thì thanh toán theo quy  
định này.

*Hà nội ngày 3 tháng 10 năm 1960*

K.T. Bộ trưởng Bộ Nội vụ

*Thủ trưởng*

LE TẮT ĐẮC

**BỘ GIAO THÔNG VÀ BUU ĐIỆN**

**THÔNG TƯ số 011-TT-PC ngày 23-9-1960  
về vấn đề bảo vệ đường sông.**

Đối với giao thông vận tải đường sông, vấn đề  
luồng lạch là một vấn đề vô cùng quan trọng. Luồng  
lạch có tốt, thông suốt thì mới bảo đảm giao thông  
vận tải được thuận tiện, nhanh chóng và an toàn.

Nhưng hiện nay, việc quản lý đường sông còn  
thiếu chặt chẽ, tình trạng giao thông bị cản trở vì  
các chướng ngại vật trên luồng đi còn khá phổ biến  
ở các ngã sông. Có những nơi nhân dân tự tiện bắc  
cầu tre qua sông, các cơ quan xí nghiệp xây dựng  
công trình và đặt thiết bị trên sông, ngư dân cắm  
dây đánh cá, v.v..., đặc biệt là dây cá đã gây rất  
nhiều trở ngại cho giao thông vận tải. Đây thường  
cắm rất lung tung, không có giấy phép và sự hướng  
dẫn của cơ quan chuyên môn. Có những dây cắm  
ngay giữa luồng lạch bịt hẳn đường đi của thuyền  
bè. Ban đêm, nhiều dây không có đèn, hoặc có đèn  
nhưng không thấp đúng quy tắc, nên phương tiện  
vận tải không biết đường mà tránh. Nhiều vụ tàu,

www.LawSoft.com \* Tel: +84-8-3845 6684 \* 096635

thuyền va chạm vào đáy cá đã xảy ra, làm đáy bị vỡ, lưới bị rách, thuyền bị hư hỏng, chủ đáy và chủ thuyền đã có trường hợp xô xát, mất đoàn kết.

Vấn đề bảo vệ đường sông đã được quy định trong nghị định của Thủ tướng Chính phủ số 307-TTg ngày 18 tháng 8 năm 1959. Theo điều 9 của nghị định thì cơ quan, tổ chức hay tư nhân nào, muốn xây dựng một công trình hay đặt một thiết bị trên sông cần phải được cơ quan giao thông vận tải cho phép. Nguyên tắc này cần phải được mọi người, mọi cơ quan tôn trọng một cách triệt để. Nhưng đến nay còn tình trạng tự do, làm cản trở đến luồng lạch, không bàn bạc hoặc xin phép các cơ quan giao thông vận tải, là vì một số cơ quan và nhân dân chưa nghiêm chỉnh chấp hành luật lệ của Nhà nước, các cơ quan giao thông vận tải, các Ủy ban các địa phương cũng chưa tích cực giáo dục ý thức tôn trọng luật lệ trong nhân dân và trong các cơ quan. Mặt khác, việc kiểm tra đề uốn nắn và hướng dẫn việc bảo vệ luồng lạch cũng thiếu tích cực.

Để đảm bảo giao thông an toàn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và nhân dân, Bộ Giao thông và Bru điện nhắc lại những thể lệ đã ban hành, quy định một số điểm cụ thể như sau :

1. Về việc cơ quan giao thông vận tải cấp giấy phép như quy định ở điều 9 của nghị định số 307-TTg ngày 18-8-1959 của Thủ tướng Chính phủ, cần phân biệt mấy trường hợp sau đây :

a) Đối với các công trình lớn do Trung ương xây dựng theo một kế hoạch quy mô, khi lập đồ án, tất nhiên đã có sự tham gia ý kiến của những ngành có liên quan, trong đó có ngành Giao thông. Những yêu cầu về giao thông đã được nghiên cứu và giải quyết, do đó mà đối với các loại công trình này, không đặt vấn đề phải có giấy phép của cơ quan Giao thông vận tải.

b) Đối với các công trình và thiết bị loại vừa và nhỏ có tính chất vĩnh cửu như cầu, cống, dây điện chằng qua sông, dây cáp ngầm, trạm thủy văn, v.v... đồ án công trình phải đưa cho cơ quan Giao thông vận tải tham gia ý kiến. Nếu xét thấy công trình hay thiết bị có thể làm cản trở giao thông, thì cơ quan Giao thông vận tải có quyền yêu cầu cơ quan xây dựng sửa lại đồ án, hoặc chọn vị trí khác để xây dựng công trình.

c) Đối với các công trình và thiết bị có tính chất tạm thời do các địa phương và nhân dân xây dựng như : cầu nổi, cầu tre, bè ngàm tre, gỗ, đáy cá v.v... thì nhất thiết là phải có giấy phép của cơ quan Giao thông vận tải. Cơ quan này có quyền không cấp giấy phép nếu xét thấy việc xây dựng các công trình hoặc thiết bị này có cản trở cho giao thông vận tải. Đối với các thiết bị đã đặt, cơ quan Giao thông vận tải có quyền bắt dỡ hoặc di chuyển, nếu xét thấy thiết bị gây trở ngại nguy hiểm cho giao thông.

d) Khi một công trình đã được phép xây dựng, trước khi khởi công, cơ quan chủ quản cần phải trao đổi, thảo luận với cơ quan Giao thông vận tải về những biện pháp phải thi hành để đảm bảo giao thông trong thời gian thi công. Nếu cần hạn chế giao thông, thì cơ quan Giao thông vận tải có nhiệm vụ kịp thời thông báo cho người làm vận tải biết.

2. Về các đáy cá, Bộ quy định những điểm cụ thể sau đây để các cơ quan Giao thông vận tải dựa vào đó mà hướng dẫn ngư dân cấm đáy :

a) *Giấy phép cấm đáy.* Kể từ ngày công bố thông tư này, ai muốn cấm đáy, phải có giấy phép của các Khu hay Ty Giao thông địa phương (ở các tỉnh hay khu), của Sở Vận tải (trong phạm vi thành phố) hoặc của Giám đốc Cảng (nếu đáy cấm trong phạm vi cảng). Đối với các đáy cá hiện nay chưa có giấy phép nếu các đáy ấy không trở ngại cho giao thông, chủ đáy vẫn được tiếp tục sử dụng, nhưng hạn trong 3 tháng, kể từ ngày công bố thông tư này, phải nộp đơn xin phép.

b) *Vị trí và đặc điểm của đáy.* Đáy chỉ được cấm ở những địa điểm do các cơ quan Giao thông vận tải, hoặc Giám đốc Cảng ấn định, không gây trở ngại cho giao thông, không làm hư hại đến các công trình và thiết bị trên sông. Những nguyên tắc sau đây cần phải được tôn trọng khi cấm đáy :

— Nhất thiết không được cấm đáy bít luồng đi, phải chừa luồng thuận tiện nhất cho các phương tiện vận tải đi lại.

— Đáy phải cấm xa các công trình như đèn biển, nhà đèn, phao, v.v... ít nhất là 200m, — xa các cửa sông, ngã ba sông và những khúc sông ngoặt ít nhất là 200m (nếu tầm nhìn không bị che khuất), 500m (nếu tầm nhìn bị che khuất).

— Đáy không được cấm theo kiểu chữ chi và cài răng lược trên các luồng đi. Nếu đáy cấm ngang sông thì phải trở cửa trên luồng đi của tàu, thuyền. Trên một luồng, nếu có nhiều đáy liền nhau thì cửa đáy phải mở cùng một bên luồng để phương tiện vận tải khỏi phải lượn tránh khó khăn. Cửa đáy phải đủ rộng để phương tiện qua lại được dễ dàng. Bề rộng tối thiểu của cửa đáy phải là 200m (ở những luồng có tàu biển qua lại), 80m (ở những luồng chỉ có tàu sông qua lại) và 30m (ở những luồng chỉ có thuyền qua lại). Ở những luồng đặc biệt, cơ quan Giao thông vận tải hay Cảng vụ có thể ấn định bề rộng tối thiểu của cửa đáy cao hơn hoặc thấp hơn những mức quy định ở trên.

— Đáy không được cấm quá gần nhau, quãng cách giữa 2 đáy liền nhau ít nhất phải là 500m (ở những luồng có tàu biển qua lại), 300m (ở những luồng chỉ có tàu sông qua lại).

Sau khi đã được cấp giấy phép rồi, người muốn cắm dẫy phải báo cho cơ quan Giao thông vận tải đến kiểm tra và hướng dẫn vị trí cắm dẫy.

Các cơ quan Giao thông và vận tải trong khi hướng dẫn ngư dân cắm dẫy cần hết sức chiếu cố đến việc làm ăn thuận lợi và phát triển nghề nghiệp của ngư dân.

Dẫy đã cắm rồi, người có dẫy không được tự ý di chuyển dẫy đi nơi khác nếu không có sự đồng ý của cơ quan Giao thông và vận tải.

c) *Dỡ dẫy*. Khi không dùng đến dẫy nữa, chủ dẫy phải dỡ đi và nhổ hết những cọc đã cắm, đặc biệt là những cọc ngầm.

d) *Tin hiệu*: Các dẫy đánh cá đều phải có báo hiệu theo như quy định trong điều 28 của bản quy tắc giao thông đường sông ban hành kèm theo nghị định của Bộ Giao thông và Bưu điện số 85-NĐ ngày 27-8-1959.

Những quy định trên đây đều nhằm giữ cho luồng lạch được thông suốt, đảm bảo cho giao thông vận tải được nhanh chóng và an toàn. Tất cả những cơ quan, xí nghiệp cũng như tư nhân có công trình, thiết bị trên sông đều phải nghiêm chỉnh chấp hành. Các Khu và Ty Giao thông, Sở Vận tải và Ban Giám đốc Cảng là những cơ quan có trách nhiệm quản lý bảo vệ luồng lạch có nhiệm vụ tích cực phổ biến, hướng dẫn thi hành thông tư này và thường xuyên theo dõi, kiểm tra kịp thời ngăn chặn những hành động xâm phạm đến luồng lạch có thể gây trở ngại, nguy hiểm cho giao thông vận tải.

Hà nội, ngày 23 tháng 9 năm 1960

Bộ trưởng  
Bộ Giao thông và Bưu điện  
PHAN TRỌNG TUỆ

### BỘ LAO ĐỘNG

**THÔNG TƯ** số 20-LĐ/TT ngày 1-8-1960  
quy định và hướng dẫn cách trả lương  
cho những công việc làm trong những  
điều kiện có hại đến sức khỏe.

BỘ TRƯỞNG BỘ LAO ĐỘNG

Kính gửi: Các Bộ quản lý xí nghiệp,  
Ủy ban hành chính khu, thành  
phố, tỉnh.  
Sở, Ty Lao động.

Đồng kính gửi: Thủ tướng phủ,

Tổng liên đoàn lao động Việt  
nam.

Lần cải tiến tiền lương năm 1958 đã chủ trương bỏ các loại phụ cấp hao mòn sức khỏe cho vào mức lương cấp bậc. Chủ trương này hoàn toàn thích hợp nhưng về biện pháp cụ thể còn thiếu sót như chưa có mức lương riêng để áp dụng cho các nghề được phụ cấp hao mòn trước đây mà lương cấp bậc chưa giải quyết được. Vì vậy sau khi sắp xếp lương năm 1958 đã phải giải quyết cho một số nghề được hưởng phụ cấp hao mòn. Ngoài ra, trong khi thực hiện bỏ các khoản phụ cấp hao mòn tính gộp vào lương đã giải quyết nâng bậc khởi điểm lên cao hơn so với các nghề nghiệp khác (ví dụ điều kiện lao động như rền, hàn, v.v...). Biện pháp này xét ra chỉ giải quyết được cho những người xếp bậc khởi điểm, còn các bậc trên thì chưa giải quyết được, cũng như việc quy định cho một số nghề được phụ cấp hao mòn đã gây thắc mắc cho một số nghề nghiệp khác trước có phụ cấp hao mòn mà trong lần cải tiến lương năm 1958 đã bãi bỏ.

Trong lần cải tiến chế độ tiền lương và tăng lương năm 1960, tiếp tục thi hành chủ trương bỏ các khoản phụ cấp hao mòn sức khỏe cũ, tính gộp vào các mức lương trong các thang lương để áp dụng cho công nhân làm việc với điều kiện có hại đến sức khỏe: như trực tiếp làm việc nơi nóng quá, lạnh quá, hoặc trực tiếp với các chất độc có hại đến sức khỏe. Do đó trong các thang lương có quy định mức lương khác nhau cho những người làm việc nơi nóng hoặc có hại và mức lương cho những người làm việc trong điều kiện bình thường. Chủ trương này nhằm quán triệt thêm một bước nguyên tắc phân phối theo lao động trong việc đãi ngộ vật chất đối với công nhân làm việc trong điều kiện lao động khó khăn. Vì vậy thông tư số 13-LĐ/TT ngày 31-5-1960 của Bộ Lao động đã quy định: « Cùng một trình độ như nhau thì được xếp bậc ngang nhau, còn về hưởng thụ thì người làm ở nơi điều kiện có hại đến sức khỏe, nóng quá hoặc lạnh quá thì được hưởng mức lương cao hơn người làm việc ở nơi điều kiện bình thường... »

Xuất phát từ mục đích, yêu cầu nói trên, Bộ Lao động ra thông tư này nhằm quy định các nghề được hưởng mức lương định cho những công việc đặc biệt có hại đến sức khỏe và hướng dẫn cách trả lương trong các trường hợp cụ thể.