



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 174 (XVIII) — Nr. 168

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 22 februarie 2006

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE			
Decizia nr. 76 din 2 februarie 2006 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic.....	1-3	de inundații și a Manualului primarului pentru managementul situațiilor de urgență în caz de inundații.....	3
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE			
1.240/2005/1.178. — Ordin al ministrului mediului și gospodăririi apelor și al ministrului administrației și internelor privind aprobarea Manualului prefectului pentru managementul situațiilor de urgență în caz		219. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului privind timpul de lucru și de odihnă al navigatorilor de la bordul navelor care fac escală în porturile românești.....	4-8
		1.180. — Ordin al ministrului administrației și internelor pentru aprobarea Normelor tehnice privind întreținerea, repararea, depozitarea și evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă.....	9-16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 76

din 2 februarie 2006

referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic

Ion Predescu	— președinte
Nicolae Cochinescu	— judecător
Aspazia Cojocaru	— judecător
Constantin Doldur	— judecător
Acsinte Gaspar	— judecător
Kozsokár Gábor	— judecător
Petre Ninosu	— judecător
Șerban Viorel Stănoiu	— judecător
Antonia Constantin	— procuror
Valentina Bărbățeanu	— magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a prevederilor art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic, excepție ridicată de Adrian M. Tudor în Dosarul nr. 773/2005 al Tribunalului Buzău — Secția comercială și de contencios administrativ.

La apelul nominal răspunde autorul excepției. Se constată lipsa celeilalte părți, Inspectoratul Școlar Județean Buzău, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Cauza aflându-se în stare de judecată, Curtea acordă cuvântul autorului excepției, care solicită admiterea acesteia.

Reprezentantul Ministerului Public pune concluzii de respingere ca neîntemeiată a excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

Prin Încheierea din 17 octombrie 2005, pronunțată în Dosarul nr. 773/2005, **Tribunalul Buzău — Secția comercială și de contencios administrativ a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic.** Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de Adrian M. Tudor într-o cauză de contencios administrativ având ca obiect soluționarea unei plângeri împotriva respingerii de către Inspectoratul Școlar Județean Buzău a cererii de pretransfer formulată de autorul excepției.

În motivarea excepției de neconstituționalitate se susține că art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997, prevăzând că, în cadrul pretransferării cadrelor didactice, acestea pot ocupa posturile vacante numai „în unități școlare echivalente sau într-o treaptă inferioară de învățământ în specialitate“, este contrar prevederilor art. 16 alin. (1) din Constituție, în condițiile în care pentru titularizarea pe post se susține același concurs, atât pentru ciclul gimnazial, cât și pentru cel liceal.

Tribunalul Buzău — Secția comercială și de contencios administrativ opinează în sensul că excepția de neconstituționalitate este întemeiată, întrucât sintagma „în limitele aceluiași regim de mediu“ instituie o discriminare în exercitarea dreptului de pretransferare al cadrelor didactice.

Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

Avocatul Poporului apreciază că textul de lege criticat nu instituie nici privilegii și nici discriminări, întrucât se aplică deopotrivă tuturor cadrelor didactice aflate în situația prevăzută de ipoteza normei legale.

Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Guvernul nu au comunicat punctele lor de vedere.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctul de vedere al Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului și ale autorului excepției, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție și ale art. 1 alin. (2), art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate ridicată.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 158 din 16 iulie 1997,

dispoziții conform cărora: „*Ordinea ocupării posturilor didactice din învățământul de stat este:*

a) pretransferarea personalului didactic, la cerere, în aceeași localitate sau în localitatea unde își are domiciliul, în limitele aceluiași regim de mediu, în unități de învățământ echivalente sau într-o treaptă inferioară de învățământ, respectând prevederile art. 7 și ale art. 13 alin. (5), care se aplica în mod corespunzător; dacă postul este solicitat de două sau mai multe persoane, se organizează concurs.“

În opinia autorului excepției, dispozițiile legale criticate contravin prevederilor art. 16 alin. (1) din Constituție, care instituie egalitatea cetățenilor în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.

Examinând excepția de neconstituționalitate și dispozițiile legale criticate, cu raportare la prevederile constituționale invocate, Curtea reține următoarele:

De regulă, ocuparea posturilor din învățământul de stat se face prin concurs organizat anual, cu anunțarea posturilor neocupate de titulari la unitățile de învățământ. În funcție de rezultatele obținute la concurs, personalul didactic poate opta, dintre posturile scoase la concurs, pentru posturi la diferite cicluri de învățământ, respectiv pentru unități școlare din mediu urban sau rural.

Art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997, criticat ca fiind neconstituțional, prevede o altă modalitate de ocupare a posturilor din învățământul de stat, respectiv prin pretransferare pe un post devenit vacant în aceeași specialitate, la o altă unitate de învățământ, de grad identic sau inferior, cu același regim de mediu, rural sau urban, ori din mediul urban în cel rural. Personalul vizat de acest text a obținut anterior, prin concurs, calitatea de titular pe post și este firesc să aibă prioritate pentru ocuparea posturilor devenite vacante, pe baza titularizării obținute, organizându-se concurs numai când sunt mai mulți candidați pe același post.

Critica de neconstituționalitate vizează teza a doua a textului, potrivit căreia „*transferul se efectuează în unități școlare echivalente sau într-o treaptă inferioară de învățământ, în specialitate, în limita aceluiași regim de mediu, rural sau urban, ori din mediul urban în mediul rural.“* Curtea constată că această teză nu conține nici o dispoziție de natură să creeze privilegii ori discriminări, aplicându-se tuturor persoanelor aflate în situația prevăzută de ipoteza normei legale.

Personalul didactic care, pe baza rezultatelor obținute la concurs, a câștigat dreptul de a opta și de a ocupa un post la o anumită treaptă de învățământ, într-o anumită specialitate, în mediul urban ori în cel rural, nu poate pretinde nici în cazul transferului posturi la o treaptă superioară de învățământ, în altă specialitate ori în mediul urban, în locul mediului rural. Sub acest aspect, nu are relevanță faptul că tematica și modul de desfășurare a concursului au fost identice pentru ciclul gimnazial și cel liceal. Dreptul personalului didactic s-a născut în conformitate cu rezultatele obținute la concurs, precum și cu opțiunea inițial manifestată, și nu se poate pretinde un drept la un nivel superior nici în cazul transferului.

Pentru considerentele expuse, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 10 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 128/1997 privind Statutul personalului didactic, excepție ridicată de Adrian M. Tudor în Dosarul nr. 773/2005 al Tribunalului Buzău — Secția comercială și de contencios administrativ.

Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 2 februarie 2006.

PREȘEDINTE,
ION PREDESCU

Magistrat-asistent,
Valentina Bărbățeanu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL MEDIULUI ȘI GOSPODĂRIII APELOR
Nr. 1.240 din 5 decembrie 2005

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR
Nr. 1.178 din 2 februarie 2006

ORDIN

privind aprobarea Manualului prefectului pentru managementul situațiilor de urgență în caz de inundații și a Manualului primarului pentru managementul situațiilor de urgență în caz de inundații

Având în vedere dispozițiile art. 20 lit. j) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 15/2005, și ale art. 2 alin. (3) lit. a) din Hotărârea Guvernului nr. 1.489/2004 privind organizarea și funcționarea Comitetului Național pentru Situații de Urgență, precum și Hotărârea Comitetului Național pentru Situații de Urgență adoptată în ședința extraordinară din data de 15 iulie 2005,

în temeiul art. 9 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 63/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Administrației și Internelor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 604/2003, cu modificările ulterioare, și al art. 5 alin. (8) din Hotărârea Guvernului nr. 408/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul mediului și gospodăririi apelor și ministrul administrației și internelor emit prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă Manualul prefectului pentru managementul situațiilor de urgență în caz de inundații, prevăzut în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se aprobă Manualul primarului pentru managementul situațiilor de urgență în caz de inundații, prevăzut în anexa nr. 2.

Art. 3. — Planurile de apărare împotriva inundațiilor județene, municipale, orașenești și comunale vor fi

completate, reactualizate și aprobate în termen de 120 de zile de la data intrării în vigoare a prezentului ordin.

Art. 4. — Structurile de la nivel central și local, implicate în managementul situațiilor de urgență în caz de inundații, vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 5. — Anexele nr. 1 și 2*) fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 6. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul mediului și gospodăririi apelor,
Sulfina Barbu

Ministrul administrației și internelor,
Vasile Blaga

*) Anexele nr. 1 și 2 se publică ulterior în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 168 bis în afara abonamentului, care se poate achiziționa de la Centrul pentru relații cu publicul al Regiei Autonome „Monitorul Oficial”, București, șos. Panduri nr. 1.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN
privind timpul de lucru și de odihnă al navigatorilor de la bordul navelor
care fac escală în porturile românești

Având în vedere prevederile art. 69 și 70 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr. 20/1993,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, republicată, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Scopul și domeniul de aplicare

Art. 1. — (1) Scopul prezentului ordin este de a furniza un mecanism pentru verificarea și asigurarea conformității navelor care fac escală în porturile românești cu prevederile Directivei 1999/63/CE¹⁾ din 21 iunie 1999 în vederea îmbunătățirii siguranței maritime, a condițiilor de muncă, precum și a sănătății și siguranței navigatorilor la bordul navelor.

(2) Autoritatea Navală Română trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că navele care nu sunt înmatriculate în România sau nu arborează pavilionul român respectă clauzele 1—12 din acordul anexat la Directiva 1999/63/CE.

Definiții

Art. 2. — Termenii folosiți în prezentul ordin au următorul înțeles:

a) *autoritate competentă* — Autoritatea Navală Română, autoritate de stat în domeniul siguranței navigației, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, căreia i se deleagă competențele privind aplicarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor de la bordul navelor, denumită în continuare *ANR*;

b) *inspector* — persoană din cadrul ANR, autorizată de aceasta să inspecteze condițiile de muncă la bordul navelor;

c) *navă* — orice navă maritimă, aflată în proprietate publică sau privată, care desfășoară în mod obișnuit operațiuni maritime comerciale. Navele de pescuit nu sunt incluse în această definiție;

d) *plângere* — orice informație sau raport înaintat de către un membru al echipajului, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, de către orice persoană care are un interes în ceea ce privește siguranța navei, incluzând riscurile privind siguranța sau sănătatea membrilor echipajului acesteia.

Întocmirea rapoartelor

Art. 3. — (1) Fără a se aduce atingere prevederilor art. 1 alin. (2), în cazul în care ANR primește o plângere referitoare la o navă care intră voluntar în unul dintre porturile românești, în cursul normal al activităților sale comerciale sau din motive legate de exploatarea sa, plângere care nu este în mod evident nefondată, sau obține probe că o navă nu se conformează normelor prevăzute în Directiva 1999/63/CE, va întocmi un raport adresat administrației statului de pavilion.

(2) Atunci când în urma inspecției efectuate în conformitate cu art. 4 sunt descoperite probe relevante, ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că toate situațiile de la bordul navei, care prezintă în mod clar un risc la adresa siguranței sau sănătății echipajului, sunt remediate.

(3) Identitatea persoanei care depune raportul sau plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau proprietarului navei în cauză.

Inspecție și inspecție mai detaliată

Art. 4. — (1) La efectuarea unei inspecții, pentru a obține probe că o navă nu se conformează cu cerințele Directivei 1999/63/CE, inspectorul va stabili dacă:

a) a fost elaborat un tabel cu programul de muncă al echipajului la bordul navei, în limba sau în limbile de lucru ale navei și în limba engleză, în conformitate cu modelul prezentat în anexa nr. 1, sau într-un format alternativ echivalent, și dacă acesta este afișat la bord într-un loc ușor accesibil;

b) există înregistrări în care se consemnează orele de muncă sau orele de odihnă ale navigatorilor, în limba sau în limbile de lucru ale navei și în limba engleză, în conformitate cu modelul prevăzut în anexa nr. 2, sau într-un format alternativ echivalent, care se păstrează la bord, și dacă există dovezi că aceste înregistrări au fost vizate corespunzător de autoritatea competentă a statului în care este înmatriculată nava.

¹⁾ Directiva 1999/63/CE din 21 iunie 1999, publicată în JO L 167 din 2 iulie 1999, p. 33.

(2) Dacă a fost primită o plângere sau dacă, plecând de la propriile sale observații la bord, inspectorul consideră că navigatorii sunt prea oboșiți, acesta trebuie să efectueze o inspecție mai detaliată, în conformitate cu alin. (1), pentru a stabili dacă orele de muncă sau perioadele de odihnă consemnate sunt în conformitate cu normele stabilite în Directiva 1999/63/CE și dacă au fost respectate în mod corect, ținând cont și de alte înregistrări referitoare la exploatarea navei.

Remedierea deficiențelor

Art. 5. — (1) Dacă inspecția sau inspecția mai detaliată arată că nava nu se conformează cu cerințele Directivei 1999/63/CE, ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții de la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa siguranței sau sănătății navigatorilor. Aceste măsuri pot include interzicerea plecării din port până la remedierea deficiențelor sau până când navigatorii nu s-au odihnit suficient.

(2) Dacă există probe clare că primul cart sau carturile de schimb ulterioare sunt excesiv de obosite, ANR nu trebuie să permită plecarea navei din port până la remedierea deficiențelor constatate sau până când navigatorii în cauză nu s-au odihnit suficient.

Proceduri ulterioare

Art. 6. — (1) În cazul în care unei nave i se interzice plecarea din port ca urmare a aplicării art. 5, ANR trebuie să informeze comandantul, proprietarul sau operatorul, administrația statului pavilionului ori a statului în care este înmatriculată nava sau consulatul ori, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului respectiv cu privire la rezultatele inspecțiilor prevăzute la art. 4, la deciziile luate de inspector și măsurile de remediere dispuse, dacă este cazul.

(2) La efectuarea unei inspecții în temeiul prezentului ordin trebuie depuse toate eforturile posibile pentru a se evita întârzierea nejustificată a unei nave. Dacă o navă este întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptățit la compensații pentru orice pierdere sau daună suferită. În orice situație în care se invocă o întârziere nejustificată, sarcina de a o proba revine proprietarului sau operatorului navei.

Dreptul la contestație

Art. 7. — (1) Proprietarul, operatorul sau reprezentantul navei în România are dreptul la contestație împotriva deciziei ANR de a reține nava în port. Contestația nu suspendă măsura de reținere.

(2) Dreptul la contestație se supune prevederilor legale în vigoare privind contenciosul administrativ.

(3) ANR trebuie să informeze comandantul navei despre dreptul la contestație prevăzut la alin. (1).

Cooperarea dintre administrații

Art. 8. — (1) ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a asigura, în condiții compatibile cu cele prevăzute la art. 14 din Directiva 1995/21/CE¹⁾ din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare și care navighează în apele care se găsesc sub jurisdicția statelor membre, a normelor internaționale referitoare la siguranța navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor (controlul statului portului), cooperarea cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pentru aplicarea efectivă a prezentului ordin și va notifica Comisiei Europene aceste măsuri.

(2) Informațiile privind măsurile luate în aplicarea art. 4 și 5 vor fi publicate în conformitate cu procedurile prevăzute în art. 15 din Directiva 1995/21/CE.

Neaplicarea „tratamentului mai favorabil“

Art. 9. — La inspectarea unei nave înmatriculate sau care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția Organizației Internaționale a Muncii — ILO 180 sau la Protocolul la Convenția Organizației Internaționale a Muncii — ILO 147, ANR trebuie să se asigure că tratamentul aplicat acestei nave și echipajului ei nu este mai favorabil decât cel aplicat unei nave aflate sub pavilionul unui stat care este parte la Convenția ILO 180 sau la Protocolul la Convenția ILO 147 ori la ambele.

Art. 10. — ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 11. — Anexele nr. 1 și 2²⁾ fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 12. — Prezentul ordin transpune prevederile Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr. 1999/95/CE din 13 decembrie 1999 privind aplicarea prevederilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor de la bordul navelor care fac escală în porturile Comunității, publicată în JO L 014 din 20 ianuarie 2000, p. 0029—0035.

Art. 13. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,

Gheorghe Dobre

București, 14 februarie 2006.

Nr. 219.

¹⁾ Directiva 1995/21/CE din 19 iunie 1995, publicată în JO L 157 din 7 iulie 1995, p. 1.

²⁾ Anexele nr. 1 și 2 sunt reproduse în facsimil.

MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS⁽¹⁾

Name of ship: _____ Flag of ship: _____ IMO number (if any): _____
 Latest update of table: _____ () of () pages.

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with: _____ (national law or regulation) issued in conformity with ILO's Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996(No.180) and with any applicable collective agreement registered or authorised in accordance with that Convention and with the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978, as amended, (STCW Convention)⁽²⁾.

Maximum hours of work or minimum hours of rest⁽³⁾: _____

Other requirements: _____

Position/rank ⁽⁴⁾	Scheduled daily work hours at sea		Scheduled daily work hours in port		Comments	Total daily work/rest hours ⁽⁵⁾	
	Watchkeeping (from-to)	Non-watchkeeping duties (from-to) ⁽⁵⁾	Watchkeeping (from-to)	Non-watchkeeping duties (from-to)		At sea	In ports

Signature of the master: _____

(1) The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.

(2) See overleaf for selected extract from ILO Convention No. 180 and STCW Convention.

(3) Delete as applicable.

(4) For those positions/ranks that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.

(5) For watching personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total work hours column.

MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF SEAFARERS (1)

Name of ship: _____

IMO number (if any): _____

Flag of ship: _____

Seafarer (full name): _____

Position/rank: _____

Month and year: _____

Watchkeeper(2): yes no **Record of hours of work/rest (3)***Please mark periods of work or rest, as applicable, with X, or using a continuous line or arrow.***COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE**

The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or minimum rest periods apply to this ship: _____

I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned.

Name of master or person authorised by the master to sign this record: _____

Signature of master or authorised person: _____ Signature of seafarer: _____

A copy of this record is to be given to the seafarer.

This form is subject to examination and endorsement under procedures established by the _____
(name of competent authority)

(1) The terms used in this model table are to appear in the working languages of the ship and in English.

(2) Tick as appropriate.

(3) Delete as appropriate.

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR

ORDIN
pentru aprobarea Normelor tehnice privind întreținerea, repararea, depozitarea
și evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă

Având în vedere prevederile art. 67 alin. (1) din Legea nr. 481/2004 privind protecția civilă, ale art. 11 lit. c) și d) din Regulamentul de organizare și funcționare a Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.490/2004, cu modificările ulterioare,

în temeiul art. 9 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 63/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Administrației și Internelor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 604/2003, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul administrației și internelor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind întreținerea, repararea, depozitarea și evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Normele prevăzute la art. 1 se pun în aplicare de către autoritățile administrației publice centrale și locale, de instituțiile publice și operatorii economici, care organizează structuri de protecție civilă.

Art. 3. — Coordonarea aplicării normelor prevăzute la art. 1 se realizează de către Inspectoratul General pentru Situații de Urgență din subordinea Ministerului Administrației și Internelor.

Art. 4. — Cu data prezentului ordin, orice dispoziții contrare își încetează aplicabilitatea.

Art. 5. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul administrației și internelor,
Anghel Andreescu,
 secretar de stat

București, 3 februarie 2006.
 Nr. 1.180.

ANEXĂ

NORME TEHNICE
privind întreținerea, repararea, depozitarea și evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă

CAPITOLUL I

Exploatarea mijloacelor tehnice de protecție civilă

1.1. Planificarea, organizarea și realizarea exploatării

Art. 1. — Exploatarea mijloacelor tehnice de protecție civilă cuprinde totalitatea activităților care privesc planificarea, organizarea și folosirea legală și corectă a acestora, stabilirea personalului abilitat pentru conducerea autovehiculelor de intervenție și definierea, clasificarea, raportarea, cercetarea accidentelor de circulație, precum și a evenimentelor tehnice.

Art. 2. — Pentru asigurarea calității exploatării autovehiculelor, utilajelor, accesoriilor și echipamentelor de intervenție, autoritățile administrației publice centrale, instituțiile publice și operatorii economici trebuie să îndeplinească, în principal, următoarele cerințe:

a) nivelul corespunzător al pregătirii de specialitate a personalului tehnic;

b) executarea la timp, în volum complet și de calitate a lucrărilor de întreținere și reparații, denumite în continuare *lucrări de mentenanță*;

c) respectarea cu strictețe a regulilor de prevenire a accidentelor de circulație și a evenimentelor tehnice;

d) planificarea corectă și evidența strictă a folosirii autovehiculelor și utilajelor de intervenție;

e) executarea de controale asupra stării tehnice și de întreținere a autovehiculelor, utilajelor, accesoriilor și echipamentelor de intervenție;

f) asigurarea condițiilor corespunzătoare de depozitare a mijloacelor destinate intervenției în situații de urgență.

Art. 3. — Planificarea și evidența exploatării au ca scop corelarea necesarului de kilometri pentru îndeplinirea misiunilor specifice cu normele anuale de rulaj și cu cantitățile de carburanți și lubrifianți la dispoziție, optimizarea folosirii autovehiculelor și constau în:

a) stabilirea necesarului anual de carburanți-lubrifianți și de materiale de întreținere;

b) stabilirea anuală și lunară, pe bază de grafic, a autovehiculelor și utilajelor la care urmează să se execute reviziile tehnice;

c) cunoașterea stării tehnice și de întreținere a autovehiculelor și utilajelor de intervenție.

Art. 4. — Norma anuală de kilometri (ore) se repartizează lunar pe fiecare autovehicul și utilaj de intervenție, iar evidența consumului se ține în planul de exploatare de către șeful compartimentului auto (similari).

Art. 5. — Datele privind funcționarea autovehiculelor și utilajelor de intervenție și consumul de carburanți-lubrifianți se înscriu în documentele de evidență a exploatării astfel:

a) în foaia de parcurs, care se completează conform prevederilor legale și constituie documentul de bază la ieșirea autovehiculelor și utilajelor de intervenție din unitate și la justificarea consumului de kilometri (ore) pe perioada pe care a fost emisă;

b) în planul de exploatare;

c) în carnetul de bord al autovehiculului sau al utilajului, care se completează lunar.

1.2. **Personalul abilitat pentru conducerea autovehiculelor de intervenție**

Art. 6. — Autovehiculele vor fi conduse de personal autorizat care posedă permis de conducere corespunzător categoriei din care face parte autovehiculul. Aceștia vor lua în primire autovehiculele cu proces-verbal, la începutul fiecărui an calendaristic sau când situația impune. Personalul ce are în primire autovehiculele va exploata și le va întreține conform prevederilor prezentelor norme și va purta întreaga responsabilitate privind modul de exploatare, întreținere și folosire a acestora.

Art. 7. — Pentru a exista garanția exploatării normale și corecte a autovehiculelor, personalul respectiv va fi verificat asupra cunoașterii noțiunilor tehnice de bază, regulilor de circulație pe drumurile publice, precum și asupra deprinderilor în conducerea auto.

1.3. **Folosirea mijloacelor tehnice de protecție civilă**

Art. 8. — Mijloacele tehnice de protecție civilă se folosesc numai în scopul pentru care sunt destinate conform prezentului normativ.

Art. 9. — Intrarea/ieșirea în/din cursă a autovehiculelor de intervenție se menționează de cei în drept în Registrul de intrare/ieșire în/din unitate a autovehiculelor.

CAPITOLUL II

Mentenanța mijloacelor tehnice de protecție civilă

2.1. **Mentenanța preventivă sistematică**

Art. 10. — Mentenanța preventivă sistematică este o formă a mentenanței preventive și se realizează prin

activități de întreținere, revizii și reparații, constituite într-un plan tehnic de mentenanță, specific fiecărui mijloc tehnic.

Art. 11. — Lucrările de mentenanță preventivă au caracter obligatoriu, lucru ce implică urmărirea executării lor necondiționat, la îndeplinirea normelor de timp.

Art. 12. — Activitatea de mentenanță preventivă sistematică se organizează și se desfășoară pe bază de plan pentru toate categoriile de mijloace tehnice de protecție civilă.

Art. 13. — Planul anual de mentenanță se întocmește de către șeful serviciului logistic (similar) și cuprinde reviziile tehnice de gradul 2, reviziile sezoniere, verificările tehnice semestriale și anuale la accesorii, precum și toate categoriile de reparații la mijloacele tehnice din dotare. Termenul de întocmire a planului anual de mentenanță este data de 10 ianuarie a anului respectiv.

Art. 14. — (1) Pe baza planului anual se întocmesc planurile lunare de mentenanță.

(2) În planul lunar de mentenanță, care se întocmește de șeful de garaj, se trec toate categoriile de revizii și reparații.

Art. 15. — La planificarea și executarea reviziilor tehnice și a reparațiilor se va avea în vedere faptul că orice lucrare de categorie superioară substituie lucrarea de rang mai mic, peste care se suprapune (de exemplu, toate categoriile de revizii sunt substituite de orice reparație planificată; R.T.1 este substituită de R.T.2 etc.).

Art. 16. — Lucrările de mentenanță preventivă sistematică la autovehiculele de intervenție se execută la perioadele și de către personalul indicate în tabelul nr. 1.

Tabelul nr. 1

Categoria lucrărilor	Simbolul	Când se execută	Cine execută
1	2	3	4
Verificarea și îngrijirea zilnică	V.I.Z.	Zilnic, dimineața	Conducătorul auto din tura de serviciu
Spălarea și curățarea generală	S.C.G.	Ori de câte ori este necesar pentru ca autospeciialele să fie în perfectă ordine și curățenie. Înainte de efectuarea reviziilor și reparațiilor	Conducătorul auto din tura de serviciu
Gresarea și ungerea	G.U.	Conform schemei de ungere a autospeciialei sau în cadrul reviziilor sezoniere	Conducătorul auto din tura de serviciu
Schimbarea uleiului la motor	S.U.M.	Conform prevederilor cărților tehnice	Conducătorul auto din tura de serviciu
Schimbarea uleiului la transmisie	S.U.T.	Conform prevederilor cărților tehnice	Conducătorul auto din tura de serviciu
Schimbarea uleiului la direcție și instalații hidraulice	S.U.D.I.H.	Conform prevederilor cărților tehnice	Conducătorul auto din tura de serviciu sub supravegherea șefului de garaj
Schimbarea lichidului de frână și comandă ambreiaj	S.L.F.A.	Conform prevederilor cărților tehnice	Conducătorul auto din tura de serviciu
Revizia tehnică de gradul I	R.T.1	Trimestrial sau la 3.000—3.500 km echivalenți + cumulați	Toți conducătorii auto încadrați pe mașină, sub îndrumarea șefului de garaj
Revizia tehnică de gradul II	R.T.2	Anual sau la 14.500—15.000 km echivalenți + cumulați	Atelierul unității, împreună cu toți conducătorii auto încadrați pe mașină, în prezența șefului de garaj
Reparații capitale	R.K.	La îndeplinirea normelor de funcționare pentru fiecare ciclu de exploatare (\pm 2.000 km EC) sau la 6 ani	Atelierele de specialitate

Art. 17. — Înlocuirea uleiului din motor și din celelalte agregate înainte de a se realiza norma de rulaj (durată) se poate face numai în cazul executării reparațiilor capitale la acestea sau când se produc unele defecțiuni tehnice a căror consecință este pierderea uleiului ori degradarea acestuia (prin amestecarea cu apă, benzină, motorină, lichid antigel etc.).

Art. 18. — Înlocuirea elementelor filtrelor de aer, de ulei și de combustibil, întreținerea filtrelor de tip centrifugal din instalația de ungere a motoarelor, precum și schimbarea uleiului din filtru de tip umed se efectuează conform prevederilor cărților tehnice ale autovehiculelor.

Art. 19. — Pe timpul rodajului, la autovehiculele noi ori reparate, schimbarea uleiului la toate agregatele se va face conform indicațiilor date de uzinele constructoare, respectiv de atelierele reparatoare.

Art. 20. — La introducerea autospeciialelor de intervenție în atelier, pentru executarea reviziilor tehnice sau a reparațiilor se face o constatare tehnică amănunțită, inclusiv prin probe de parcurs 10—15 km, în vederea precizării lucrărilor necesare.

Art. 21. — În termenul de garanție al autovehiculelor de intervenție, operațiunile prevăzute în procedurile tehnice ale lucrărilor de mentenanță se vor executa respectându-se interdicțiile în perioada de garanție. Defecțiunile intervenite în termenul de garanție se vor remedia conform reglementărilor legale în vigoare.

Art. 22. — Toate schimburile de ulei, reviziile tehnice de gradul 1 și 2, precum și remedierile uzuale importante (care presupun înlocuiri de agregate) se vor înscrie în carnetele de bord ale autospeciialelor.

Art. 23. — Repararea mijloacelor tehnice de intervenție cuprinde totalitatea lucrărilor ce se efectuează pentru restabilirea, în cel mai scurt timp, a stării tehnice a autovehiculelor, utilajelor și accesoriilor defecte sau deteriorate, la nivelul condițiilor tehnice stabilite.

Art. 24. — Introducerea în reparație a mijloacelor tehnice de intervenție se va face cel mai târziu la apariția uzurilor maxime admisibile, stabilite în documentațiile tehnice ale produselor, întrucât exploatarea mijloacelor respective după apariția unor uzuri avansate devine neeconomicoasă și chiar periculoasă sub aspectul siguranței în funcționare.

Art. 25. — Reparațiile se execută, de regulă, după îndeplinirea normelor de funcționare, stabilite diferențiat pentru fiecare tip de produs, pe baza recomandărilor făcute de întreprinderile constructoare și a experienței acumulate pe timpul exploatării mijloacelor respective în condițiile specifice.

Art. 26. — Reparațiile au caracter preventiv și planificat. La stabilirea necesității reparațiilor, rolul determinant îl are starea tehnică reală a mijloacelor din înzestrare. Acest criteriu de evaluare a necesității reparațiilor permite ca unele mijloace cu uzuri mai pronunțate să fie introduse în reparație înainte de îndeplinirea normei de funcționare. În astfel de situații se va executa obligatoriu cercetarea administrativă a cauzelor care au determinat uzura prematură a mijloacelor respective.

Art. 27. — Este interzisă menținerea în exploatare a mijloacelor cu uzuri avansate numai în scopul de a îndeplini sau depăși normele stabilite, întrucât se periclitează siguranța funcționării acestora la intervenție, iar exploatarea lor devine neeconomicoasă.

Art. 28. — Reparația capitală (R.K.) constă în demontarea totală a autovehiculului, verificarea, trierea, recondiționarea și eventual înlocuirea subansamblelor și pieselor componente, în scopul aducerii mașinii la o stare tehnică cât mai apropiată de cea inițială.

Art. 29. — Repararea autovehiculelor și utilajelor de intervenție, inclusiv a agregatelor componente, se va face pe baza documentațiilor tehnice elaborate de uzinele constructoare. Pe timpul executării R.K. se permite schimbarea între ele a pieselor și subansamblelor de același fel, cu excepția șasiurilor.

Art. 30. — Durata de funcționare între reparații la autovehiculele de intervenție se măsoară în km EC, iar la utilajele care urmează regimul de reparare al autospeciialelor, în ore.

Art. 31. — Atunci când un agregat are uzura avansată la majoritatea pieselor sau numai la cele principale, se recomandă ca remedierea să se facă prin schimbarea agregatului respectiv cu altul în stare bună, urmând ca cel defect să fie reparat ulterior.

Art. 32. — Necesitatea reparațiilor se stabilește de către șeful serviciului logistic (similar) la propunerea șefului de garaj, pe baza stării tehnice reale a autovehiculelor și utilajelor, având în vedere normele de funcționare aferente fiecărei categorii de reparații.

Art. 33. — Atunci când starea tehnică a autovehiculului impune introducerea acestuia în reparație înainte de a îndeplini norma de funcționare, se va executa cercetare administrativă pentru a stabili cauzele care au determinat efectuarea reparației înainte de termen și eventual responsabilitatea persoanelor vinovate, precum și modul de recuperare a cotei din prețul reparației aferent parcursului nerealizat.

Art. 34. — Motoarele autovehiculelor și utilajelor care depășesc consumul normat de ulei prin ardere se vor introduce obligatoriu în reparație. În astfel de situații se va verifica dacă consumul se realizează exclusiv prin ardere (să nu fie exagerat din cauza pierderilor de ulei ca urmare a neetanșeității motorului).

Art. 35. — La introducerea în reparație, autovehiculul trebuie să fie complet și în starea în care a funcționat în exploatare, bine spălat și curățat și să aibă carnetul de bord completat corect și la zi. Se vor reține în unități accesoriile, stațiile radio, sculele și piesele de schimb.

Art. 36. — Prin *timp de imobilizare* se înțelege durata menținerii autovehiculului sau utilajului în unitatea reparatoare începând din ziua primirii de către atelierul reparator și până la data preluării de către unitatea beneficiară.

Art. 37. — Valoarea totală a R.K. la autovehiculele sau utilajele de intervenție este de maximum 60% din valoarea de înlocuire a autovehiculului sau utilajului.

Art. 38. — Reparațiile executate la autovehiculele și utilajele de intervenție se vor recepționa de către o comisie formată din delegatul unității căreia îi aparține mijlocul tehnic și reprezentantul unității reparatoare.

Art. 39. — Scopul recepției este de a constata dacă reparația este corespunzătoare din toate punctele de vedere. Pe timpul recepției se verifică:

- a) funcționarea instalațiilor, mecanismelor și sistemelor, precum și autovehiculul sau utilajul în ansamblu;
- b) calitatea lucrărilor efectuate și a materialelor, pieselor și subansamblelor folosite;
- c) executarea tuturor lucrărilor prevăzute în procesul tehnologic;
- d) aspectul general al autospecialei;
- e) completarea documentelor etc.

Art. 40. — (1) Verificarea calității reparațiilor la autovehiculele sau utilajele de intervenție cuprinde recepția pe faze și recepția finală.

(2) Recepția pe faze se execută oricând pe parcursul procedurii tehnologice de reparație, îndeosebi la lucrările de importanță deosebită pentru funcționarea mijlocului tehnic. Verificările pe faze sunt obligatorii, însă participarea beneficiarului la aceste verificări se face în limita posibilităților, fără a stânjeni fluxul tehnologic de reparație. Nu se va putea trece peste o fază dacă se constată neîndeplinirea unor condiții de calitate.

(3) Rezultatul recepției finale a R.K. executate se va consemna într-un proces-verbal de recepție.

(4) În documentul de recepție menționat la alineatul precedent se va arăta în concluzie dacă autovehiculul sau utilajul corespunde pentru a fi dat în exploatare și folosit la intervenții.

Art. 41. — Prin *termen de garanție* se înțelege timpul sau rulajul prevăzut a fi parcurs după reparație, în care unitatea reparatoare răspunde pentru eventualele defecțiuni produse la autovehiculele sau utilajele reparate din cauza unor materiale și lucrări necorespunzătoare.

Art. 42. — (1) Defecțiunile care apar în termenul de garanție se pot datora:

- a) slabei calități a reparației;
- b) neglijenței în timpul exploatarei;
- c) viciilor ascunse ale materialelor.

(2) Pentru defecțiunile care fac obiectul căderilor în termenul de garanție, unitatea beneficiară este obligată să anunțe unitatea reparatoare în cel mult 48 de ore de la constatarea acestora. Până la primirea răspunsului de la unitatea reparatoare se va demonta agregatul defect. Ruperea de către unitățile de exploatare a sigiliilor puse de unitatea reparatoare la unele subansamble conduce la scoaterea acestora din garanție. În cazul în care cerințele operative o impun, unitatea de exploatare poate înlocui subansamblele defecte cu altele bune. Cele defecte, scoase de pe autovehicule sau utilaje, se vor păstra intacte, fără a le demonta părțile lor componente.

(3) La primirea sesizărilor, unitatea reparatoare are obligația ca în maximum 48 de ore să ia legătura cu unitatea căreia îi aparține autovehiculul sau utilajul. De comun acord, se va stabili modul de remediere a

defecțiunilor, întocmindu-se un proces-verbal semnat de ambele părți. În acest proces-verbal se va arăta:

- a) în ce constă defecțiunea și cauzele acesteia;
- b) unde și în ce termen se înlătură defecțiunea;
- c) unitatea care se face vinovată și care suportă costul remedierilor.

Art. 43. — (1) Pentru defecțiunile ce se constată că sunt din vina unității reparatoare (montaj incorect, materiale necorespunzătoare, nerespectarea procesului tehnologic etc.), contravaloarea remedierilor va fi suportată de către această unitate conform dispozițiilor legale privind căderile în termenul de garanție, inclusiv cheltuielile de transport determinate de aducerea autospecialei la atelier.

(2) În cazul defecțiunilor care provin dintr-o exploatare necorespunzătoare, contravaloarea reparației va fi imputată celor vinovați, de către conducerea unității căreia îi aparține autospeciala.

(3) Pentru defecțiunile produse din cauza unor vicii ascunse ale materialelor nu se fac imputații. În astfel de situații se întocmesc documente de cercetare administrativă ce vor fi semnate de ambele părți și vor fi supuse spre aprobare de către unitatea reparatoare.

Art. 44. — Dacă unitatea reparatoare nu stabilește legătura cu unitatea de exploatare în 48 de ore, aceasta din urmă va efectua cercetarea administrativă a evenimentului și va lua măsuri de remediere a defecțiunilor care s-au produs din vina unității reparatoare. Costul reparației se va suporta de unitatea reparatoare, pe baza devizului postcalculat al lucrărilor efectuate.

Art. 45. — Nu constituie căderi în termenul de garanție următoarele defecțiuni, care se înlătură prin grija unității care are în dotare autospeciala:

- a) slăbirea șuruburilor, prezoanelor, buloanelor și piulițelor care nu sunt prevăzute cu cleme de asigurare;
- b) degradarea pieselor din sticlă, masă plastică, cauciuc, materiale textile sau carton;
- c) deteriorarea unor componente ale instalației electrice (condensator, rotor și capac distribuitor, bujii și fișe de înaltă tensiune, contact-ruptor, perii colectoare, becuri, siguranțe etc.);
- d) înfundarea cu impurități a unor conducte, jicloare, filtre etc.;
- e) degradarea tapițeriei;
- f) uzura ferodourilor de la frână și de la ambreiaj;
- g) dereglările care se produc la mecanisme și dispozitive de comandă sau acționare, amplasate în exteriorul agregatelor importante (motor, ambreiaj, cutie de viteze, priză de putere, reductor, cutie distribuție, punte motoare, mecanism de servofrână și servodirecție, trolu sau cabestan, generator și tablou electric, pompe motoare și distribuitoare hidraulice etc.);
- h) defecțiunile provenite dintr-o exploatare nerațională (suprasolicitare, nerespectarea regulilor de întreținere, accidente etc.).

Art. 46. — Lucrările de mentenanță preventivă sistematică la utilajele de intervenție se execută la perioadele și de către personalul indicate în tabelul nr. 2.

Tabelul nr. 2

Categoria lucrărilor	Simbolul	Când se execută	Cine execută
1	2	3	4
Verificarea și îngrijirea zilnică	V.I.Z.	Zilnică (dimineața și la sfârșitul programului)	Grupa sau servantul care are utilajul în primire
Spălarea și curățarea generală	S.C.G.	Ori de câte ori este necesar pentru ca utilajul să fie în perfectă ordine și curățenie Înainte de efectuarea reviziilor și reparațiilor	Grupa sau servantul care are utilajul în primire
Revizia tehnică	R.T.	Săptămânal	Grupa sau servantul care are utilajul în primire, sub îndrumarea șefului de garaj
Reparații capitale	R.K.	La îndeplinirea normelor de funcționare pentru fiecare ciclu de exploatare sau la 5 ani	

Art. 47. — La utilaje se execută R.K. la fiecare 5 ani.

Art. 48. — Prin R.K. se înlătură toate uzurile apărute pe timpul exploatării utilajului. Ca și la autovehiculele de intervenție, această reparație constă în demontarea, verificarea și repararea tuturor părților componente, în așa fel încât să se asigure buna funcționare a utilajului până la următoarea R.K.

Art. 49. — Valoarea totală a reparației nu trebuie să depășească 60% din valoarea de înlocuire a utilajului.

Art. 50. — Stabilirea necesității reparațiilor se face ca și la autovehiculele de intervenție. Atunci când uzura avansată a unui utilaj impune executarea unei R.K. înainte de îndeplinirea ciclului de exploatare, conducerea unității de exploatare va numi o comisie de cercetare administrativă pentru a stabili cauzele uzurilor apărute înainte de termen, eventual responsabilitatea celor care se fac vinovați și modul de recuperare a pagubei, calculată pentru partea nerealizată din ciclul de exploatare.

Art. 51. — (1) Orice reparație capitală sau accidentală executată la utilajele de intervenție va fi recepționată de o

comisie formată din delegatul subunității de exploatare și reprezentantul atelierului reparator.

(2) Scopul recepției este ca, prin probele ce se efectuează, să se verifice calitatea reparației și starea tehnică a utilajului.

(3) La terminarea recepției comisia va întocmi un proces-verbal în care va menționa rezultatele obținute și observațiile făcute, precum și dacă utilajul corespunde pentru a fi dat în exploatare. Dacă la recepție produsul nu corespunde, se vor arăta cauzele și măsurile ce trebuie luate.

Art. 52. — Utilajele de intervenție reparate, dar nerecepționate, nu pot fi introduse în exploatare.

Art. 53. — Termenul de garanție după R.K. este de un an calendaristic pentru toate utilajele de intervenție.

Art. 54. — Lucrările de mentenanță preventivă sistematică la accesoriile și echipamentele de intervenție se execută la perioadele și de către personalul indicat în tabelul nr. 3.

Tabelul nr. 3

Categoria lucrărilor	Simbolul	Când se execută	Cine execută
1	2	3	4
Verificarea tehnică	V.T.	Zilnic Săptămânal La înapoierea de la intervenții și aplicații	Servantul care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto Servantul sau persoana care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto Servantul sau persoana care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto
Spălarea și curățarea generală	S.C.G.	Semestrial și anual Ori de câte ori este necesar pentru ca menținerea accesoriilor să fie în perfectă ordine și curățenie	Personalul atelierului Servantul sau persoana care are accesoriul în primire
Ungerea	U	Ori de câte ori este necesar (numai la accesoriile la care este cazul)	Servantul sau persoana care are accesoriul în primire

Art. 55. — Aparatura, echipamentele și dispozitivele mai importante și complexe se vor repara în conformitate cu prescripțiile tehnice ale producătorilor, în unitățile de exploatare sau în ateliere de specialitate, după caz.

2.2. *Mentenanța corectivă a mijloacelor tehnice de protecție civilă*

Art. 56. — (1) Mentenanța corectivă reprezintă ansamblul de activități realizate după defectarea unui mijloc tehnic sau după degradarea funcției sale în mod neprevăzut.

(2) Activitățile constau în localizarea defectelor și diagnosticarea acestora, repunerea în funcțiune cu sau fără modificări și controlul bunei funcționări.

Art. 57. — (1) În categoria activităților de mentenanță corectivă intră reparațiile accidentale care pot apărea în următoarele situații:

a) de exploatare, cauzate de utilizarea incorectă, neexecutarea la timp și în mod corespunzător a lucrărilor de asistență tehnică, suprasolicitarea autovehiculului de intervenție etc.;

b) tehnice, determinate de uzura prematură a unor subansamble sau piese executate din materiale necorespunzătoare, efectuarea unor reparații de slabă calitate etc.;

c) cauzate de forță majoră sau cazul fortuit;

d) în circulație (accidente de circulație), care pot avea diverse cauze.

(2) În raport cu volumul lucrărilor efectuate, reparația accidentală poate fi asimilată cu o reparație capitală, în vederea stabilirii ciclului de exploatare ulterior. Cu ocazia executării acestor reparații va fi verificat întregul autovehicul și se va remedia orice defecțiune, astfel încât la ieșirea din reparație autovehiculul de intervenție să aibă o stare tehnică și de funcționare normală.

2.3. *Rodajul autovehiculelor de intervenție și motoarelor*

Art. 58. — (1) Rodajul autovehiculelor noi ori reparate sau al celor echipate cu motoare noi ori motoare la care s-au efectuat reparații majore (înlocuire set motor, înlocuire arbore cotit) se execută de către conducători auto experimentați.

(2) Rodajul se execută înainte de introducerea/reintroducerea în exploatare a autovehiculelor, respectându-se instrucțiunile tehnice ale furnizorului, prescripțiile unității reparatoare sau dispozițiile tehnice în vigoare.

(3) La autoșasiurile destinate autovehiculelor de intervenție, de regulă, rodajul se efectuează înainte de montarea instalațiilor speciale.

Art. 59. — Rodajul autovehiculelor noi se execută în unitățile la care au fost distribuite sau în cadrul structurilor de aprovizionare și depozitare. În cazul apariției unor defecțiuni, al producerii unor evenimente tehnice sau accidente de circulație în perioada de rodaj, răspunderea revine unității care efectuează rodajul, care raportează, cercetează și soluționează evenimentul respectiv.

Art. 60. — Rodajul autovehiculelor se execută după ce acestea au fost înregistrate, iar pe foile de parcurs la rubrica „Beneficiar“ se menționează „RODAJ“. Înainte de începerea rodajului și pe timpul efectuării acestuia, unitatea deținătoare asigură instruirea conducătorilor auto privind instrucțiunile, prescripțiile și dispozițiile tehnice care trebuie respectate.

Art. 61. — După terminarea reparațiilor la autovehiculele de intervenție și la unele agregate individuale, unitatea reparatoare efectuează rodajul acestora în funcție de felul reparației.

Art. 62. — Modul cum a decurs rodajul și constatările pe timpul efectuării acestuia se vor menționa într-o fișă specială, care va fi pusă la dispoziția delegatului unității beneficiare cu ocazia recepției.

CAPITOLUL III

Depozitarea mijloacelor tehnice de protecție civilă

Art. 63. — Depozitarea mijloacelor tehnice de protecție civilă se face în conformitate cu recomandările furnizorilor.

CAPITOLUL IV

Evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă

Art. 64. — Evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă se face în conformitate cu prevederile actelor normative în vigoare.

CAPITOLUL V

Norme tehnice

5.1. *Norme de consum de carburanți*

Art. 65. — (1) Consumul de carburanți pentru autovehiculele și motoutilajele echipate cu motoare termice proprii este normat și se stabilește pe baza normelor de consum. Normele de consum de carburanți sunt pentru un rulaj efectiv de 100 km (Nr) sau pentru o oră de funcționare (No).

(2) *Norma de consum* reprezintă cantitatea maximă de carburanți, măsurată în litri, admisă a se consuma de un autovehicul sau motoutilaj pentru a parcurge distanța de 100 km efectivi ori pentru a funcționa timp de o oră staționar.

(3) Această normă se stabilește în funcție de felul, marca și tipul fiecărui mijloc, regimul de funcționare a motorului și anotimpul în care se exploatează.

Art. 66. — (1) În cazul când motoarele autovehiculelor lucrează staționar, în gol, norma de consum de carburanți pentru o oră de funcționare este de 1/4 din norma de consum la 100 km efectivi, stabilită pentru perioada de iarnă sau de vară, după caz.

(2) Se consideră că motoarele autovehiculelor și utilajelor de intervenție funcționează fără sarcină (în gol) în următoarele situații:

a) pentru încărcarea bateriilor de acumulatori, când stațiile radiotelefon montate pe autovehicule sunt folosite cel puțin 5 ore continuu, fără ca motoarele să funcționeze (după 5 ore se pornesc motoarele și se mențin în funcțiune până la terminarea lucrului cu stațiile radiotelefon);

b) pentru încălzirea periodică a motoarelor pe timpul iernii, la autovehiculele parcate în garaje neîncălzite sau afară, când temperatura mediului în locul de dispunere scade sub +5°C.

Art. 67. — Durata de încălzire a motoarelor pe variaza în funcție de temperatură, după cum timp friguros și eșalonarea pornirilor, în 24 de ore, urmează:

Nr. crt.	Limitele de temperatură la locul de parcare	Timpul total de funcționare pentru încălzire în 24 de ore (minute)	Eșalonarea pornirilor
1.	+5°C la 0°C	30	10 minute la fiecare 8 ore
2.	0°C la -10°C	60	10 minute la fiecare 4 ore
3.	sub -10°C	120	10 minute la fiecare 2 ore

Art. 68. — Necesitatea încălzirii periodice a motoarelor la autovehiculele de intervenție se stabilește pe baza buletinului meteorologic local și se evidențiază în foile de parcurs în rubricile pentru lucrul autovehiculului (funcționarea motorului pentru încălzire).

Art. 69. — (1) Indiferent de temperatura mediului înconjurător, nu se pornesc pentru încălzire motoarele utilajelor și nici cele ale autovehiculelor care:

a) sunt rezervă de înlocuire sau plus dotare;

b) nu sunt încadrate cu șoferi;

c) sunt retrase din exploatare, la ordin;

d) se găsesc scoase din intervenție pentru revizii sau reparații;

e) sunt echipate cu preîncălzitoare pentru motoare.

(2) Preîncălzitoarele pentru motoare se vor folosi astfel:

Nr. crt.	Limitele de temperatură la locul de parcare	Timpul total de funcționare pentru încălzire în 24 de ore (minute)	Eșalonarea pornirilor
1.	+5°C la 0°C	40	10 minute la fiecare 6 ore
2.	0°C la -10°C	90	15 minute la fiecare 4 ore
3.	sub -10°C	150	25 de minute la fiecare 4 ore

Art. 70. — (1) Consumul normat de carburanți (Cnc) reprezintă cantitatea maximă de carburanți admisă a se consuma de un autovehicul pentru a parcurge o anumită distanță și/sau a funcționa staționar un anumit timp.

(2) Calculul consumului normat de carburanți, în condiții normale de exploatare, se face pe baza normelor de consum, folosindu-se următoarea formulă:

$$Cnc = \frac{Re}{100} \times Nr + No_1 \times t_1 + No_2 \times t_2,$$

în care:

Re = rulajul efectiv realizat (indicat de kilometraj);

Nr = norma de consum de carburanți la 100 km efectiv (conform recomandărilor din cărțile tehnice);

t₁ = timpul de funcționare staționară a motorului în sarcină;

t₂ = timpul de funcționare staționară a motorului fără sarcină;

No₁ = norma de consum de carburanți pentru o oră de funcționare în sarcină (conform recomandărilor din cărțile tehnice);

No₂ = norma de consum de carburanți pentru o oră de funcționare fără sarcină (conform recomandărilor din cărțile tehnice).

Art. 71. — Pentru determinarea consumului normat de carburanți pe timpul rodajului se folosesc aceleași norme de consum și aceeași relație de calcul ca în condițiile exploatarei normale.

Art. 72. — Calculul și justificarea consumului normat de carburanți se va face pe foile de parcurs, pentru fiecare autovehicul de intervenție sau motoutilaj, în funcție de rulajul real efectuat și timpul de funcționare pe loc, înregistrat în foaia respectivă.

Art. 73. — În situația că se folosesc aeroterma și/sau preîncălzitorul de motor, timpul de funcționare a acestora se va consemna în foaia de parcurs. Folosirea aerotermei este permisă numai pe timpul îndeplinirii misiunilor, când temperatura scade sub +5°C. Combustibilul consumat pentru funcționarea aerotermei și/sau a preîncălzitorului se va scădea din evidența contabilă după aceleași reguli ca și carburanții folosiți pentru motoarele autovehiculelor.

5.2. Norme de consum de lubrifianți

Art. 74. — Consumul de ulei pentru motoarele autovehiculelor și utilajelor de intervenție este normat și cuprinde uleiul consumat prin ardere și cel folosit pentru înlocuire (schimbare).

Art. 75. — (1) Consumul normat de ulei prin ardere (Ca) reprezintă cantitatea maximă de ulei, exprimată în litri, admisă a se consuma pe timpul funcționării motorului, în raport cu consumul normat de carburanți (Cnc) și cu gradul de uzură a motorului.

(2) Justificarea consumului normat de ulei (Cnu) se face pe foile de parcurs, folosindu-se următoarea formulă generală:

$$Cnu = Ca + Cm + Cf,$$

în care:

Ca = consumul normat de ulei prin ardere (conform recomandărilor din cărțile tehnice);

Cm = consumul normat de ulei pentru înlocuire la motor (conform recomandărilor din cărțile tehnice);

Cf = consumul normat de ulei pentru înlocuirea la filtrul de ulei (conform recomandărilor din cărțile tehnice).

Art. 76. — (1) Consumul normat de ulei pentru transmisie reprezintă cantitatea maximă de ulei admisă a se consuma de un autovehicul în cursul unui an calendaristic, pentru înlocuire sau completare.

(2) Cantitatea de ulei necesară pentru înlocuire rezultă însumându-se capacitățile tuturor agregatelor de transmisie, capacități prevăzute în cartea tehnică a fiecărui tip de mașină.

(3) Consumul normat pentru completare într-un an calendaristic este de maximum 20% din capacitatea totală a agregatelor de transmisie ale autospecialei, la fiecare 10.000 km echivalenți.

(4) Evidența schimburilor de ulei la motor și la transmisie se va ține în carnetele de bord la cap. „Evidența executării operațiunilor de întreținere a autovehiculului”.

5.3. Norme de exploatare a bateriilor de acumulatori

Art. 77. — (1) Norma de exploatare a bateriilor de acumulatori auto de producție românească, folosite pentru funcționarea autovehiculelor și utilajelor de intervenție, este de 2 ani de la data montării pe autovehicul sau de 50.000 km efectivi.

(2) Pentru acumulatorii alcalini, norma de exploatare este de 5 ani.

(3) Durata în ani sau parcursul în kilometri efectivi se consideră de la data montării bateriei de acumulatori pe autovehiculul sau utilajul de intervenție.

Art. 78. — (1) Normele de durată pentru baterii de acumulatori sunt minime. După îndeplinirea normei de funcționare nu este obligatorie retragerea bateriilor de acumulatori din serviciu. Acestea se vor menține în exploatare atât timp cât își păstrează caracteristicile tehnice, după care se vor propune la casare.

(2) Înlocuirea bateriilor de acumulatori înainte de îndeplinirea normei de exploatare se face, în mod obligatoriu, conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 79. — Evidența folosirii bateriilor de acumulatori auto se va ține în carnetele de bord ale autovehiculelor și utilajelor.

5.4. Norme de exploatare a anvelopelor și camerelor de aer

Art. 80. — (1) Norma de exploatare a anvelopelor este minimă și se exprimă în ani sau kilometri efectivi. Camerele de aer se exploatează fără normă de rulaj.

(2) Durata în ani și parcursul în kilometri efectivi se consideră de la data echipării autovehiculului cu anvelope.

Art. 81. — Anvelopele pot fi utilizate și după îndeplinirea normei de rulaj sau de timp dacă au o stare tehnică ce asigură securitatea deplină a circulației pe drumurile publice, după care se vor propune la declasare și casare.

Art. 82. — Înlocuirea anvelopelor înainte de îndeplinirea normei de exploatare se face, în mod obligatoriu, conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 83. — Evidența folosirii anvelopelor se va ține pe serii, în carnetele de bord ale autovehiculelor și utilajelor.

Art. 84. — (1) Anvelopele din import, de dimensiuni diferite de cele din producția internă, se vor menține în exploatare până la îndeplinirea normei de rulaj sau de timp.

(2) După îndeplinirea normei de rulaj sau de timp, anvelopele se verifică cu atenție și cele care sunt în stare bună se vor utiliza în continuare atât timp cât asigură securitatea circulației, după care se vor propune la casare.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.U.I. 427282; Atribut fiscal R, IBAN: RO75RNCB5101000000120001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București (alocat numai persoanelor juridice bugetare)

Tel. 318.51.29/150, fax 318.51.15, E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 113442