

# **ORDIN nr. 1180 din 3 februarie 2006 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.

\_\*\*\*\*\_

## **ANEXĂ:**

### **NORME TEHNICE din 3 februarie 2006 privind întreținerea, repararea, depozitarea și evidența mijloacelor tehnice de protecție civilă**

#### **CAPITOLUL I: Exploatarea mijloacelor tehnice de protecție civilă**

##### **SECȚIUNEA 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 definirea, 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.

### **SECȚIUNEA 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 le 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.

### **SECȚIUNEA 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

#### SECȚIUNEA 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 autospecialele 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 autospecialei 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 autospecialelor 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 autospecialiei 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, troliu 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.

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	Servantul care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto
		Săptămânal	Servantul sau persoana care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto
		La înapoierea de la intervenții și aplicații	Servantul sau persoana care are accesoriul în primire, împreună cu conducătorul auto
		Semestrial și anual	Personalul atelierului
Spălarea și curățarea generală	S.C.G.	Ori de câte ori este necesar pentru ca menținerea accesoriilor să fie în perfectă ordine și curățenie	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.

### **SECȚIUNEA 2: Mentenanța corecți vă 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 mentenanța 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.

### **SECȚIUNEA 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**

#### **SECȚIUNEA 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 efectiv 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 efectiv, 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 timp friguros și eșalonarea pornirilor, în 24 de ore, variază în funcție de temperatură, după cum 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:

$$Cnc = Re/100 \times Nr + No_1 \times t_1 + No_2 \times t_2,$$

în care:

Re = rulajul efectiv realizat (indicat de kilometraj);

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

t<sub>1</sub> = timpul de funcționare staționară a motorului în sarcină;

t<sub>2</sub> = timpul de funcționare staționară a motorului fără sarcină;

No<sub>1</sub> = norma de consum de carburanți pentru o oră de funcționare în sarcină (conform recomandărilor din cărțile tehnice);

No<sub>2</sub> = 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.

### **SECȚIUNEA 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".

### **SECȚIUNEA 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.

### **SECȚIUNEA 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.

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

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 168 din data de 22 februarie 2006