**Содержание**

1. Нормативная база сертификации на автомобильном транспорте

2. Технические требования к количеству и расположению выходов в автобусах

3. Составить программу сертификационной проверки результатов выполнения регулировки фар автомобиля УАЗ-31512. Код работы по ОКУН – 017106

Список используемых источников

**1. Нормативная база сертификации на автомобильном транспорте**

* Законодательная база сертификации основывается на:
* законодательных актах Российской Федерации;
* международных и межгосударственных стандартах, к которым Россия присоединяется;
* государственных стандартах Российской Федерации (ГОСТ Р);
* Отраслевых стандартах, технических условиях и др. Общие правовые основы сертификации в России образованы целым пакетом законов РФ, состав которого постоянно расширяется. Основными являются:

Закон «О защите прав потребителей»;

Закон «О безопасности дорожного движения»;

Закон «О сертификации продукции и услуг»;

Закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

Закон «О стандартизации»;

Закон «О единстве измерений».

В области сертификации одним из основных является Закон «О сертификации продукции и услуг». Настоящий закон устанавливает правовые основы обязательной и добровольной сертификации продукции, услуг и иных объектов в Российской Федерации, а также права, обязанности и ответственность участников сертификации.

В первом разделе Закона рассматриваются общие положения, а именно: понятие сертификации, ее цели, наличие обязательной и добровольной сертификации, Законодательство РФ о сертификации, руководство международными правилами по сертификации, в случаях, когда Российская Федерация является участником международных систем сертификации, устанавливаются полномочия Комитета Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации (Госстандарта России), определяется понятие системы сертификации, требования к ее созданию и регистрации, дается определение таким понятиям как сертификат соответствия, знак соответствия, правила применения знака соответствия.

Во втором разделе рассмотрены случаи, при которых предусмотрена обязательная сертификация, участники сертификации, правомочия государственных органов управления, обязанности центрального органа по сертификации, органов по сертификации, испытательных лабораторий, изготовителей (продавцов, исполнителей), условия ввоза импортируемой продукции, государственный контроль и надзор за соблюдением правил обязательной сертификации и за сертифицированной продукцией, финансирование работ по обязательной сертификации.

В третьем разделе Закона рассмотрена система добровольной сертификации.

Четвертый раздел определяет ответственность за нарушение положений настоящего закона.

Для сертификации услуг на автомобильном транспорте важным является Закон «О безопасности дорожного движения» (принят Государственной Думой 15.11.1995 г., утвержден Президентом РФ 10.12.95 г.).

Задачами настоящего Федерального Закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан; защита их прав и законных интересов; защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

В Законе регламентируются следующие моменты:

Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения (в частности, «…осуществление обязательной сертификации объектов, товаров и услуг транспорта и дорожного хозяйства; лицензирование деятельности, связанной с безопасностью дорожного движения»).

Полномочия федеральных и региональных органов управления, органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Лицензирование деятельности, связанной с безопасностью дорожного движения

Программы обеспечения безопасности дорожного движения.

Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно:

* при проектировании, строительстве и реконструкции дорог;
* при ремонте и содержании дорог;
* при обустройстве дорог объектами сервиса;
* при ограничении или прекращении движения на дорогах;
* при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей;
* при эксплуатации транспортных средств;
* при государственном техническом осмотре транспортных средств;
* к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств;
* при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств (Ст. 18 п. 3. «Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны иметь лицензию и сертификат соответствия на выполнение этих работ и услуг и обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами»).

6. Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств.

7. Мероприятия по организации дорожного движения.

8. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.

9. Права и обязанности участников дорожного движения.

Условия получения права на управление транспортными средствами

Получение права на управление транспортными средствами, требования к подготовке водителей транспортного средства, обучение граждан правилам безопасности движения.

Государственный надзор и контроль в области безопасности дорожного движения.

13. Ответственность за нарушение Закона.

Свидетельством того, что потенциально опасная продукция (услуга) прошла обязательную сертификацию и, следовательно, безопасна в потреблении, является наличие у потребителя, поставщика или у исполнителя услуги сертификата соответствия, а также проставленный на изделии (сопроводительных документах, гарантийном талоне и др.) знак соответствия. Получение сертификата или лицензии на применение знака соответствия налагает определенные обязательства на изготовителя (исполнителя).

В системе сертификации используются ниже рассматриваемые документы. Сертификат соответствия – документ, выданный по правилам системы сертификации для подтверждения соответствия сертифицированной продукции (услуги) установленным требованиям (рис. 1.1).

В соответствии с Руководством ИСО/МЭК 23 сертификат должен содержать следующую минимально необходимую информацию:

сведения об органе по сертификации, его адрес;

сведения о сертифицированной продукции (услуге);

наименование, модель, номер партии;

наименование и адрес изготовителя (исполнителя);

документация, по которой осуществляется изготовление или поставка продукции;

сведения о нормативных документах, соответствие которым подтверждается сертификатом;

дату выдачи сертификата – срок действия сертификата;

систему сертификации;

• подлинную подпись и должность руководителя органа по сертификации или уполномоченного им лица.

Сертификат является юридическим документом, за правильность содержащейся в нем информации лицо, его подписавшее, несет ответственность. К сертификату может прилагаться «Область действия сертификата», в виде Приложения. Форма этого документа приведена на рис. 1.2.

Подтверждение соответствия может также проводиться посредством принятия изготовителем (продавцом, исполнителем) декларации о соответствии.

Декларация о соответствии является документом, в котором изготовитель (продавец, исполнитель) удостоверяет, что поставляемая (продаваемая) им продукция соответствует установленным требованиям. Перечни продукции, соответствие которой может быть подтверждено декларацией о соответствии, требования к декларации о соответствии и порядок ее принятия утверждаются Правительством Российской Федерации. Декларация о соответствии (рис. 1.3), принятая в установленном порядке, регистрируется в органе по сертификации и имеет юридическую силу наравне с сертификатом соответствия. /ЪЦ

Знак соответствия – «защищенный в установленном порядке знак, применяемый или выданный в соответствии с правилами системы сертификации, указывающий, что обеспечивается необходимая уверенность в том, что данная продукция, процесс или услуга соответствует конкретному стандарту или другому нормативному документу» (Руководство ИСО/МЭК 2).

Знак соответствия применяется при наличии лицензии на применение знака соответствия. Он проставляется по возможности на упаковку, паспорта изделий, собственно изделия, сопроводительные документы (квитанции, накладные, чеки, гарантийный талон). Знак соответствия должен быть выполнен в соответствии с ГОСТ Р 50460–92. Под знаком соответствия предпочтительно проставлять код органа по сертификации, выдавшего сертификат. Знак соответствия регистрируется на имя органа по сертификации. Владелец знака соответствия имеет исключительное право использовать его и распоряжаться им.

Знак соответствия информирует потребителя о том, что:

на данный объект установлены (заданы) определенные требования и их можно (при желании) узнать;

эти требования проверены третьей стороной и можно узнать, кто ею является;

объект соответствует заданным требованиям.

**2. Технические требования к количеству и расположению выходов в автобусах**

Количество пассажирских дверей автобусов должно быть не менее количества, указанного в табл. 3.64.

Так, для автобуса ЛиАЗ-5256 номинальная пассажировместимость составляет 89 человек. Этот автобус имеет 3 пассажирских двери, что соответствует предъявляемым требованиям.

Для автобусов II и III классов число дверей должно быть не менее двух. Этому требованию удовлетворяет сочетание одной пассажирской и одной аварийной дверей, либо двух пассажирских. Автобусы семейства ЛАЗ-695, -699 содержат по две пассажирские двери и удовлетворяют выдвигаемому требованию.

Пассажирские двери автобусов всех классов с сервоприводом рассматриваются как выходы только в том случае, если они могут легко открываться вручную после приведения в действие (при необходимости) органов управления.

Минимально необходимое количество аварийных выходов должно быть таким, чтобы общее количество выходов соответствовало указанным в табл. 3.65.

Минимальное количество выходов, которое должен иметь сочлененный автобус, определяется для каждой жесткой секции, которая условно рассматривается как отдельный автобус. Число пассажиров для каждой секции следует определять до и после вертикальной поперечной плоскости, проведенной через центр поворотного круга.

Количество пассажирских дверей

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажировместимость без учета | Число пассажирских дверей, |
| водителя, чел. | шт. |
| От 17 до 60 | 2 |
| « 61 «95 | 3 |
| Св.95 | 4 |

Общее количества выходов

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажировместимость без учета водителя, чел. | Число выходов, шт. |
| От 17 до 22 | 4 |
| « 23 «35 | 5 |
| Св.35 | 6 |

Если из отделения водителя не обеспечен доступ в пассажирское помещение, то отделение водителя должно иметь два выхода, расположенные в разных боковых сторонах. Если одним из этих выходов является окно, то оно должно соответствовать требованиям к аварийному окну.

Двойную пассажирскую дверь считают как два аварийных окна. При наличии аварийных люков в крыше их число должно быть не менее указанного в табл. 3.66.

Пассажирские двери автобуса должны быть расположены с ближней к обочине стороны. В каждой половине автобуса (передней и задней) должно быть не менее одной двери. Расстояние между средними вертикальными плоскостями двух каких-либо из этих дверей, перпендикулярными средней продольной плоскости автобуса, не менее 40% его габаритной длины. В автобусе должно быть не менее одного аварийного выхода либо через переднюю или заднюю стенки, либо через аварийный люк на крыше. Пассажирские двери должны открываться вручную изнутри и снаружи. Допускается иметь устройство для запирания дверей снаружи, если обеспечивается возможность после запирания открыть дверь изнутри. В системе дистанционного управления каждой из дверей должны иметься органы управления, обеспечивающие их открывание. Место расположения органов управления – внутри и снаружи автобуса. При этом место наружного органа управления – в специальном гнезде на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящем на ровной горизонтальной поверхности. Одностворчатая дверь, открывающаяся вручную, должна быть навешена так, чтобы в случае движения автобуса вперед с открытой дверью при соприкосновении ее выступающих за габаритную ширину автобуса частей с каким-либо неподвижным объектом дверь стремилась закрыться. На внутренней стороне двери не должно быть никаких устройств, перекрывающих подножки или ступеньки при закрытой двери.

Количество аварийных люков

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажировместимость без учета водителя, чел. | Число люков, шт. |
| Не более 50 Более 50 | 12 |

Аварийные двери должны быть навешены только передней частью, открываться наружу, иметь устройства для открывания их вручную изнутри и снаружи автобуса и не иметь конструкцию раздвижного типа. Наружная ручка аварийной двери должна располагаться на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящем на ровной горизонтальной поверхности. Дверь водителя не может считаться в качестве аварийной для выхода пассажиров, если для доступа к ней приходится использовать пространство между сиденьем водителя и рулевым колесом. Аварийные двери, обзор которых с места водителя затруднен, должны иметь звуковые устройства, предупреждающие водителя о неполном закрытии двери.

Аварийное окно должно иметь устройство быстрого удаления его из проема, либо легко и быстро открываться изнутри и снаружи, либо иметь легкоразбиваемое безопасное стекло. В этом случае остекление аварийного окна не может выполняться из слоистого стекла или пластмассы. Если аварийное окно открывается на шарнирах, расположенных вдоль верхней его части, то должно быть предусмотрено устройство, удерживающее окно в открытом положении. Открываемые или удаляемые аварийные окна должны открываться или выставляться наружу. Все аварийные окна, обзор которых с места водителя затруднен (кроме тех, использование которых предусматривает их удаление или разбивание стекол) должны быть оснащены звуковыми устройствами, предупреждающими водителя о том, что окна закрыты не до конца.

Аварийные люки должны быть скользящего или отбрасываемого типа. Откидные люки не разрешаются. Каждый аварийный люк должен легко открываться изнутри и снаружи и действовать таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу внутрь автобуса или выходу из него.

Каждый аварийный выход должен быть обозначен надписью «Аварийный выход» снаружи и внутри автобуса. Органы управления пассажирскими дверями и всеми аварийными выходами внутри и снаружи автобуса должны быть обозначены соответствующим символом либо четкой надписью (все надписи – красного цвета). На органах управления аварийными выходами или вблизи них должны иметься четкие инструкции о способе пользования ими.

**3. Составить программу сертификационной проверки результатов выполнения регулировки фар автомобиля УАЗ-31512. Код работы по ОКУН-017106**

ПРОТОКОЛ

испытаний результатов услуг по ТО и Р

автотранспортных средств

1. Предприятие-исполнитель услуг: «ОГТИ»

2. Наименование и код услуги: регулировки фар (017106)

3. Испытания проводились на контрольно-диагностическом оборудовании предприятия: прибор ИПФ-01

4. Испытываемый образец: автомобиль УАЗ-31512

5. Характеристики (показатели) работы:

Проверка соответствия углов положения фар автомобиля УАЗ-31512 требованиям нормативной документации

6. НД на испытания:

ГОСТ Р 51709–2001

Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;

Автомобиль УАЗ-31512. Руководство по ремонту. М., «Транспорт», 1995

7. Наименование и тип применяемых средств измерений:

Приборы универсальные контроля фар транспортных средств 445

8. Технологическое оборудование:

Прибор для регулировки фар ИПФ-01

Результаты испытаний

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры, свойства, характеристики | Требования по НД | Результатыиспытаний |
| направление пучка «ближнего света» (град); | 52′ | 52′ |
| сила света фар в режимах Ближний свет (высота установки 700–800 мм) (кд); | 1600 | 1600 |
| сила света фар в режимах дальний свет (кд); | 10000 | 10000 |
| – угол наклона центральной части светового пучка (град); | 3° | 3° |
| – направление пучка света противотуманных фар (град); | 140′ | 140′ |
| сила света противотуманных фар (кд). | 1000 | 1000 |
| – в направлении 3° вверх от положения верхней светотеневой границы; | <= 625 кд | <= 625 кд |
| – в направлении 3° вниз от положения верхней светотеневой границы. | >= 1000 кд | >= 1000 кд |

**Список используемых источников**

1. «Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте», Бондаренко В.А., М. – Машиностроение, 2002 г., 464 с.
2. ГОСТ Р 51709–2001
3. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;
4. Автомобиль УАЗ-31512. Руководство по ремонту. М., «Транспорт», 1995