IZVEŠTAJ – SAVETOVANJE, 2021.

UČESNICI SAVETOVANJA

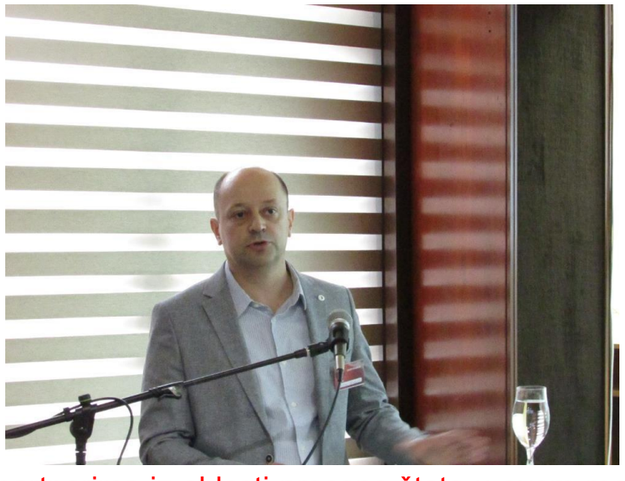
Dobrodošlicu i želje za uspešan rad, učesnicima Savetpoželeo je uputio presedavajući, prof. dr Dragoljub Šotra.

RADNO PREDSEDNIŠTVO

Ispred Organizacionog i Programskog odbora, učesnicima Savetovanja se obratio i rad Savetovanja „otvorio“, prof. dr Siniša Ognjanović:

Poštovane koleginice i kolege – učesnici Savetovanja, dragi gosti!
Čast mi je i zadovoljstvo, što mi je pripala prijatna dužnost da vas, u ime Programskog i Organizacionog odbora Savetovanja, posle dve godine, ponovo pozdravim na ovom mestu i da vam poželim uspešan rad i ugodan boravak na Zlatiboru. Ne želim ni da pominjem šta se sve dešavalo i kroz šta smo sve prošli, u ove protekle dve godine – bilo ne ponovilo se. Ceneći po interesovanju i posjećenosti ovog Savetovanja, može se zaključiti koliko su nam nedostajala ova (već tradicionalna) „majska druženja“ i šta nam znače u svakom pogledu. Konačno, danas smo ponovo tu da nastavimo tamo gde smo stali. Za ovo Savetovanje, autori i koautori su pripremili 41 rad iz oblasti koje su tematski različite, ali sa istim ciljem da se kroz stručne rasprave da, makar i mali, doprinos u podizanju nivoa bezbednosti saobraćaja. Skoro da i nema, kod nas, pa i u okruženju, ovakvih ili sličnih, stručnih skupova, na kojima se, na jednom mestu, u sagledavanju i pokušaju rešavanja uočenih problema u saobraćaju, uglavnom, primenjuje multidisciplinarni pristup. U većini radova su, pored ostalog, navedena i korisna saznanja o dostignućima i inovacijama koje se primenjuju u svetu. To pruža mogućnost da se, kroz stručne rasprave, dobije odgovor na pitanje – u kojoj meri je moguće, takva saznanja primeniti i kod nas? Za radove iz prethodnih godina, koji se nalaze u zbornicima radova, u „Arhivu“, na sajtu Agencije „Expert“, može se reći da, svaki od njih, sadrži nešto što može biti interesantno i korisno za onoga ko se, na bilo koji način i iz bilo kog razloga, bavi sistemom funkcionisanja saobraćaja i pratećim problemima koji su skoro neizbežni. Siguran sam da se to može reći i za radove koji će biti prezentovani i o kojima će se diskutovati i na ovom Savetovanju.
Pa, neka nam je srećan rad. Proglašavam Savetovanja „otvorenim“!

Pozdravne reči i prezentacija „Generalnog sponzora“ Savetovanja – Kompanija „AUDATEX SEE“, Petar Mihajlović, regionalni menadžer za „Audatex“



Ispred "Generalnog sponzora" Savetovanja - Kompanija "Audatex SEE", učesnike Savetovanja je pozdravio regionalni menadžer, Petar Mihajlović, posle čega je, prisutne upoznao sa istorijatom i planovima kompanije Solera na globalnom nivou i kompanije Audatex SEE, koja je predstavnik na našem prostoru. Predstavljen je i bogat portfolio kompanije Audatex SEE koja sarađuje sa svim relevantnim partnerima iz oblasti procene šteta u ovom regionu. Ukratko su predstavljeni Audatex servisi za kompletnu obradu štete, sa osvrtom na najnovija napredna rešenja i dostignuća, koja će biti primenjena u narednom periodu. U toku Savetovanja organizovana je i posebna prezentacije kompanije Audatex SEE, gde su detaljno prikazana rešenja koja predstavljaju digitalnu budućnost procene šteta, što je propraćeno sa velikim interesovanjem.

Pozdravne reči i predstavljanje „Generalnog pokrovitelja“ Savetovanja – Nacionalna Asocijacija tehničkih pregleda - „NATEP“ (Dragan Simović, dipl. maš. inž.)

Ispred Generalnog pokrovitelja, Asocijacije tehničkih preglada, učesnicima Savetovanja se obratio Dragan Simović, dipl. maš. inž.:
„Veoma sam počastvovan što sam u prilici da vas mogu pozdraviti, ispred Asocijacije tehničkih pregleda NATEP, gde se, po treći put, pojavljujemo kao „Generalni pokrovitelj“ ovog poznatog, priznatog i već tradicionalnog, Savetovanja, što nas čini ponosnim. Želio bih da učesnicima ovog uvaženog skupa dam nekoliko osnovnih podataka o NATEPU:
„Asocijacija tehničkih pregleda - NATEP je osnovana 2010. godine radi unapređenja zajedničkog cilja i interesa članova – privrednih društava koja su ovlašćena za tehničke preglede vozila. Danas NATEP predstavlja 870 od oko 1200 stanica tehničkih pregleda u Srbiji. Od 11. novembra 2020. NATEP postaje punopravan član međunarodne Asocijacije organizacija iz javnog i privatnog sektora uključene u poslove vršenja tehničkih pregleda – CITA (International Motor Vehicle Commitee). Osnovni ciljevi Asocijacije tehničkih pregleda su:

- Informisanje i instruktaža članova u vezi sa zakonskim propisima i praktičnom primenom za delatnosti koje se obavljaju na liniji tehničkog pregleda motornih vozila.
- Povezivanje sa relevantnim evropskim telima i institucijama u cilju bržeg informisanja, stručne pomoći i kontinualne prezentacije novih tehnologija.
- Organizovanje obuke radnika za rukovanje i upotrebu opreme radi polaganja i dobijanja licence-sertifikata za rad kao i pravilnog korišćenja uređaja.
- Informisanje članova o svim tehničkim unapređenjima opreme koju koriste.
- Obuka radnika za tekuće održavanje opreme.
- Zastupanje članova „NATEP“ kod nedležnih državnih organa (van prekršajnih prijava).
- Savetodavna pomoć oko pripreme dokumentacije i prijava MUP-u za otvaranje tehničkog pregleda.
- Izrada brošura i uputstava u vezi funkcionisanja edukacije radnika, opreme i obavljanja delatnosti.

Protekle tri godine mnogo je vremena i truda uloženo u pripreme za početak primene pravilnika o tehničkom pregledu vozila. Jedna od najbitnijih dostignuća koja smo postigli u poslednjih godinu dana je da se početkom primene novog pravilnika (05. 07. 2021.) neće meriti „ovalnosti diskova“ što je jedna od najvećih prepreka za primenu novog pravilnika. U sklopu naših redovnih aktivnosti na zahtev MUP-a prevedeni su ISO standardi o kočenju komercijalnih vozila i vozila sa pneumatskim sistemima kočenja. Protekle tri godine mnogo je vremena i truda uloženo u pripreme za početak primene pravilnika o tehničkom pregledu vozila. Sa našim stručnim timom smo ukazali na neke sitnije nedostatke pravilnika kao što su: položaj svetala koda radnih mašina, merenje inteziteta kod led svetala,…Veoma smo zadovoljni našim učinkom u poslednje tri godine, nastavljamo sa radom, sa državnim organima i tehničkim pregledima ćemo deliti najnovije informacije CITE. Očekujemo i dalja prilagođavanja tehničkih pregleda evropskim direktivama i normama. U budućnosti nas očekuje sve veći broj vozila sa električnim pogonom, sa sve većim brojem ADAS Sistema, kao i pojava vozila sa sa visokim stepenom autonomnosti.

- *Prvi Rad, u prepodnevnom terminu, na temu*

KALIBRACIJA SISTEMA ZA NAPREDNU POMOĆ VOZAČU - „ADAS“, *pripermili su: Dragan Simović, dipl. maš. inž. i Vlada Marinković, generalni menadžer Kompanije Marinković – Hofmman. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Simović* .

U uvodnom delu Rada, je navedeno da „savremena vozila imaju više desetina elektronskih sistema koji međusobno razmenjuju informacije putem binarnih mreža, imaju sposobnost samodijagnoze i rezervne režime u slučaju neispravnosti.Posebnu grupu elektronskih sistema na vozilu čine **Sistemi za naprednu pomoć vozaču** (eng. **Advanced Driver Assistence Systems - ADAS**).Njihov osnovni cilj je da se pružanjem pomoći vozaču značajno poveća aktivna bezbednost vozila u saobraćaju.Dalji razvoj Sistema za naprednu pomoć vozaču omogućava skoru pojavu potpuno autonomnih vozila.“

Posle detaljne „razrade“ navedene teme, na kraju Rada je dat Zaključak: “Današnja vozila koriste izuzetno savremene Sisteme za naprednu pomoć vozaču. Da bi ovi sistemi ostvarili svoju funkciju neophodno je da budu ispravni i propisno kalibrisani. Ukoliko to nije slučaj oni mogu postati veoma opasni za korišćenje. Neophodno je povećati svest kako vozača, tako i rukovodilaca voznih parkova i samih osiguravajućih društava o tome kada su neophodne kalibracije kamera i radara na vozilima. Od izuzetnog značaja je i opremanje što većeg broja servisa koji imaju potrebnu opremu i znanja da izvrše potrebne kalibracije.“ **(Zbornik, str 448.)**

- *Rad na temu:*

АНАЛИЗА КОМПАТИБИЛНОСТИ ОШТЕЋЕЊА ВОЗИЛА И ПРОВЕРА ВЕРОДОСТОЈНОСТИ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, *припремили су:*

др Ненад Милутинновић, дипл. инж. саобраћаја, проф. струковних студија; др Марко Маслаћ, дипл. инж. саобраћаја, проф. струк. студија (оба) Академија струковних студија Шумадија, одсек у Крагујевцу. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао др Н. Милутиновић.

У „Резимеу“, на самом почетку Рада, је наведено:

„Последњих година бележи се константан пораст лажних потраживања са којима се суочавају осигуравајуће куће. Подстакнути сталним конфронтацијама са лажним незгодама, немачки стручњаци су развили софистициране истражне методе, које су се до сада појављивале само у публикацијама на немачком језику. Имајући у виду квалитет документованих истражних метода, у раду су приказани технички начини доказивања саобраћајних незгода, са посебним освртом на анализу компатибилности оштећења на возилима и веродостојности настанка незгоде. Након наведеног, у раду су приказани специфични случајеви различитих типова незгода, у којима је извршена анализа настанка оштећења и компатибилност динамике возила у току и након судара. Употребом савремених истраживачких метода и детаљном анализом основних услова који морају бити задовољени да би се судар сматрао реалним, могуће је евентуалне злоупотребе пријављивања лажних незгода свести на мању меру.“

После „детаљне разраде,“ у Закључку рада је navedeno:: „Технички стручњаци играју кључну улогу у откривању лажних незгода. У бројним случајевима, уобичајене методе криминолошких испитивања пропадају, тако да технички докази могу пружити решење. Подстакнути сталним конфронтацијама са лажним незгодама, немачки стручњаци су развили софистициране истражне методе. До сада су се њихови описи појавили само у публикацијама на немачком језику, укључујући и многе тестове судара посвећене управо овом пољу, од којих су неки приказани у овом раду. На питање да ли постоји компатибилност оштећења ако се сумња у пријављену незгоду, препоручљиво је да се размотре могућа одступања оштећења по висини услед оптерећења, кочења и маневра избегавања скретањем, у односу на статичка поређења, али и извршити компјутерску анализу незгоде и упоредну анализу са експерименталним сударима возила. Да би се судар два возила сматрао реалним морају бити испуњени основни услови:

1. да се морфологија контактних зона подудара,
2. да постоји компатибилност оштећења на возилима по положају и по механизму настанка,
3. да постоји енергетска компатибилност оштећења на возилима (оштећења су компатибилна по величини),
4. да постоји компатибилност динамике возила у току судара са динамиком возила након судара (да се возила крећу од места судара до места заустављања одговарајућим путањама и да се заустављају у одговарајућим позицијама, при одговарајућим почетним брзинама),
5. да постоје карактеристични трагови на лицу места незгоде.

Приликом вештачења могућности настанка оштећења на возилима у пријављеној незгоди, треба анализирати сва, а не појединачна оштећења, осим у случајевима када је од стране оштећеног експлицитно наведено у документацији да је одређени део на возилу већ био раније оштећен или уколико проценитељ ово наведе. У супротном, може се упасти у замку. Наиме, када се искључи довољан

број оштећења на возилима која се пореде, готово увек ће преостати бар пар оштећења, која су подударна на једном и другом возилу, те се може доћи до погрешног закључка да је до контакта возила дошло, а да предметна возила нису ни прошла једно поред другог.“ **(Зборник, стр. 190.)**

- *Rad na temu*

DIGITALNA FORENZIKA U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU, *pripremili su:*
prof. dr Ištvan Bodolo, dipl. inž. saob. i Lea Bodolo, student FTN, Auto-škola "LEA'. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. dr I. Bodolo.

Na početku rada je istaknuto da je „sve veći broj međusobno integrisanih elektronskih sistema koji upravljaju i memorišu podatke u vozilima, stvorio osnove za sticanje uvida u parametre vozila pre nastanka sudara. Elektronski sistemi pamte i memorišu podatke nekoliko sekundi pre nastanka sudara, ukoliko sudar nastane. To daje osnove za izradu tačne vremensko prostorne analize za razliku od tradicionalnog načina rada. Podaci su tačni i naučno priznati.“

Posle detaljne razrade ovog Rada, usledio je Zaključak u kome je navedeno da je „zakonodavstvo EU, krajem 2019., prema planu, ratifikovalo obavezu proizvođača vozila da otvore do sada tajne softvere i podatke učine dostupnim za licencirana lica, sa određenom dinamikom otvaranja. Dostupni podaci omogućavaju izradu tačne vremensko prostorne analize, utvrđivanje tačne sudarne brzine kao i tačnog uvida u radnje vozača pre, tokom i nakon sudara. Značaj znanja raste na račun veštine čiji značaj postaje sve manji. Upotreba alata digitalne forenzike je sasvim nov sistem znanja, do sada nedovoljno nepoznat saobraćajno-tehničkim veštacima, koji će u skoroj budućnosti značajno promenti i povisiti zahteve za znanjem, a suziti sivu zonu "iskustva", "mišljenja" i raznih pravničkih načela "in dubio pro reo" i slično.“ ***(Zbornik, str. 432.)***

- *Rad na temu:*

UPOREDNA ANALIZA POSTOJEĆIH MODELA ZA UTVRĐIVANJE BRZINE KRETANJA VOZILA PRILIKOM NALETA NA PEŠAKA, *pripremili su: MSc Nenad Saulić, dipl. inž. saobr; prof. dr Zoran Papić, dipl. inž. saobr; MSc Andrijana Jović, dipl. inž. saobr; doc. dr Milja Simeunović, dipl. inž. saobr; doc. dr Jelena Mitrović Simić, dipl. inž. saobr. (svi) Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao N. Saulić.*

U „Rezimeu“ rada je navedeno da su “saobraćajne nezgode tipa vozilo-pešak, specifične sa medotološkog aspekta. Brzina kretanja vozila u trenutku naleta na pešaka je jedan od važnih parametara na koje treba dati odgovor prilikom rekonsktrukcije događaja i utvrđivanja okolnosti predmetne nezgode. Brzina kretanja vozila se može utvrditi na brojne načine - na osnovu tragova kočenja, tahografskog listića, video zapisa, tragova staklića razbijenog vetrobranskog stakla, ili fara vozila itd. Najčešći način definisanja brzine kretanja vozila u trenutku naleta na pešaka jeste na osnovu parametra daljine odbačaja tela pešaka. U okviru ovog rada izvršena je komparativna analiza pojedinih modela za utvrđivanje brzine kretanja vozila, zasnovanih na poznavanju parametra daljine odbačaja tela pešaka. Analiza je izvršena sa podacima dobijenim na osnovu simulacija saobraćajnih nezgoda, koje se nalaze u okviru programskog paketa PC Crash.”

Posle detaljne razrade, na kraju Rada je naveden sledeći Zaključak: “Brzina kretanja vozila u trenutku naleta na pešaka je jedan od parametara, koji je potrebno utvrditi, prilikom utvrđivanja okolnosti predmetne nezgode. Brzina kretanja se može utvrditi na osnovu tragova kočenja, analizom video zapisa (ukoliko je predmetna nezgoda snimljena nekom od okolnih kamera) ili analizom tahografskih listića izuzetih iz vozila. Pošto su retke situacije da su ispunjeni neki od ovih uslova, brzina kretanja vozila u trenutku naleta se često opredeljuje na osnovu empirijskih modela. Najčešće primenjivani modeli za proračun ovog elementa baziraju se na poznavanju daljine odbačaja pešaka. U okviru ovog rada prikazana je uporedna analiza modela za utvrđivanje brzine kretanja vozila u trenutku naleta na pešaka, koje su razvili Barzeley, Stcherbatcheff, Burg i Moser, Searle i Wood. Analiziran je i model, koji se u našim prostorima najčešće primenjuje a predstavlja linearnu zavisnost brzine kretanja vozila i korena daljine odbačaja tela pešaka. Uporedna analiza modela je izvršena na podacima dobijenim na osnovu izvršenih simulacija saobraćajnih nezgoda, tzv. "crash" testova, koji se nalaze u okviru programskog paketa PC Crash.

- Izvršenom analizom je utvrđeno da najbolje rezultate pokazuje model, koji se najčešće primenjuje na ovim prostorima, iako je i za taj model prosečna greška znatno veća od one, definisane u uslovima korišćenja modela. Primenom modela koji definišu minimalnu i maksimalnu vrednost brzine kretanja dobijaju se polja prosečne širine od oko 20 km/h. Zbog širokog polja između minimalnih i maksimalnih vrednosti, rezultati

tih modela ne mogu se smatrati poudanim prilikom definisanja okolnosti u kojima se dogodila saobraćajna nezgoda.” **(Zbornik, str 138.)**

- *Rad na temu*

PRIMENA INCOTERMS 2020 PRILIKOM TRANSPORTA OPASNE ROBE, *pripremili su: Dragan Pavlović, master, struk. inž. saobraćaja; Milutin Vasić, dipl. inž. mašinstva; Vladimir Joksimović, dipl. inž. ZOP-a, (svi) savetnici za bezbednost u transportu opasne robe; Nikola Vasić, struk. inž. ZOP-a; Jovanka Pavlović, dip. spec. pedag. Rad je, učesnicima Savetovanja, D. Pavlović.*

U “Rezimeu” rada je navedeno da će “u radu biti objašnjeni ciljevi i svrha primene INCOTERMS-a sporazuma. područija primene. Set pravila za uslove isporuke INCOTERMS je korisno sredstvo za sve koji se bave međunarodnim transportom. INCOTERMS tačnu definiciju obima obaveze jedne strane u odnosu na drugu. INCOTERMS je stvoren kako bi se izbegli nesporazumi i konfuzija između konpanija i stvorili okviri u kojima kupac i prodavac izvršavaju svoju ulogu u prevozu robe, vlasništvu nad robom i osiguranjem robe. DAP isporučeno u mestu znači da prodavac vrši isporuku kada je roba stavljena na raspolaganje kupcu na prispelom prevoznom sredstvu spremna za istovar (neistovarena) u imenovanom mestu odredišta. Prodavac snosi sve rizike uključene u dopremu robe do navedenog mesta. Posebno se treba obraditi pažnja prilikom transporta opasne robe, prema ADR sporazumu.”

Posle detaljne “razrade” navedene teme na kraju Rada se nalazi sledeći Zaključak: “Izmenama i dopunama pravila Incoterms iz 2020. godine, ta su pravila usklađena sa promenama u globalnoj međunarodnoj trgovini, novim standardima iz sigurnosti prometa roba, novim standardnim uslovima za osiguranje robe u prevozu, specifičnostima upotrebe elektronske dokumentacije, te su u njihovu tekstu uklonjene neke manjkavosti iz prethodnih tumačenja određenih termina i korišćene terminologije. Osim toga, iskustvo je pokazalo da prilikom primjene pravilnika iz 2000. godine na mnoga pitanja nije bilo dovoljno jasno kako se pravila primjenjuju. Kao poseban razlog navodi se ambicija redaktora novih pravila da se njihova primena proširi i na područje SAD-a jer su iz američkog Uniform Commencial Codea ispuštene definicije trgovačkih termina iz 1941. godine (trade terms). Štaviše, termin FOB, kao jedan od najvažnijih trgovinskih uslova, u američkom zakonu se tumači drugačije nego u skladu sa pravilima Incotermsa. Zbog ovih razloga nova pravila uključuju termin DAP ("Isporučeno na mestu"). Slično tome, termin DAT ("isporučen na terminalu") takođe je uključen u situacije kada se teretni teret isprazni na trošak prodavca i rizik. Ove promene, bivši isporučeni eks-brod (DEL) i DEK ("isporučeni eks-kai") su postali suvišni i zbog toga su izuzeti iz nove Incoterms politike. Međutim, strane mogu nastaviti da koriste ove izraze pod izrazom "Incoterms 2000", ali rezultat će biti praktično isti kao i primjena novih termina DES i DAT. Iz istih razloga, takođe su isključeni uslovi: DAF - isporučen na granici; DDU - isporučena neplaćena obaveza. Zbog svega toga, ocenjujem da pravila incoterms nove revizije (2020.) više odgovaraju potrebama stranaka u savremenom robnom prometu nego redakcija tih pravila iz 2000. Njihova se primena, po mojem mišljenju, može toplo preporučiti našim privrednicima, a posebno onima koji transportujiu opasnu robu prema ADR propisima, s napomenom da posebnu pažnju valja pokloniti preciznost ugovaranja određenih obaveza ugovornih strana.“ **(Zbornik, str 263.)**

- *Rad na temu*

KARAKTERISTIKE VOZILA ZA VANREDNI PREVOZ, *pripremili su: prof. dr Dragan Ružić dipl. maš. inž,; doc. dr Boris Stojić dipl. maš. inž., Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka, Departman za mehanizaicju i konstrukciono mašinstvo, Katedra za motore i vozila. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr D. Ružić.*

Na početku Rada je naveden sledeći “Rezime”: “Pojedina motorna i priključna vozila po svojim masenim i geometrijskim parametrima ne zadovoljavaju propisane tehničke uslove, ali se mogu kretati po javnim putevima, ako se zadovolje zakonske odredbe koje se odnose na vanredni prevoz. U ovom radu su analizirani neki slučajevi vozila koja se mogu smatrati tzv. vangabaritnim vozilima, pojedinačno ili u kombinaciji sa priključnim vozilom. Diskutovane su pojedine konstruktivne karakteristike takvih vozila i specifičnosti njihovih sklopova, sa osvrtom na potencijalne uticaje na bezbednost vožnje i usaglašenost sa pojedinim zakonskim oredbama.”

Posle detaljne “razrade”, na kraju Rada, u “Zaključku” je navedeno da se ”tehnički uslovi za drumska vozila uvek odnose na zakone zemlje u kojoj se primenjuju, pa su moguće određene razlike od zemlje do zemlje, tako da i status istog vozila može biti različit. Pored toga, zakonske regulative podložne su promenama, a mnoga vozila imaju relativno dug kalendarski period eksploatacije, što u nekim slučajevima predstavlja problem pri uvozu, registraciji i upotrebi određenih vozila ili skupova vozila.
U slučaju kada je neko specijalno ili "vangabaritno" vozilo učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi, kao i u bilo kojem drugom slučaju utvrđivanja tehničke ispravnosti vozila i pokazatelja pravilne eksploatacije, bitno je da se utvrdi da li se konstatovani nalazi koji mogu biti neusklađenost između tehničkih mogućnosti vozila i zakonskih uslova za

tehničke karakteristike vozila, dovode u vezu sa uzrokom nastanka i tokom saobraćajne nezge." **(Zbornik, str 47.)**

- *Rad na temu*

KVALITET PREVOZA PUTNIKA U ŽELEZNIČKOM I DRUMSKOM TRANSPORTU, *pripremili su: Vladimir Sajić, spec. strук. инж. Srbija Voz, Beograd a.d.; Vladan Stefanović, dipl. inž. saob. Srbija Voz, Beograd a.d. Rad je, učesnicima Saветовања, prezentovao B. Sajić.*

На почетку Рада, у "Резимеу" је наведено:

„Пратећи железнички и друмски путнички транспорт са вишегодишњим искуством заузимам позитиван став о квалитету превоза путника. Путници на железници или на другу имају основни сегмент економски прихватљивог транспорта на свим релацијама у Србији и иностранству. Суштина саме теме је да: са добром информисаношћу и унапред испланираном рутом, железнички и друмски транспорт буде релативно задовољавајућу и прихватљиву понуду превоза путника. Сваки транспорт има своје предности и недостатке. У самом раду биће наведене предности, недостаци и мере предлога самог транспрта кроз образложење са адекватном литературом која прати модернизацију саме проблематике."

После детаљне „обраде" теме, на крају Рада је изведен следећи Закључак:

„Релизација потребе за рационалнијим саобраћајним системом, који је екомски ефикасан и еколошки оправдан, захтева нови начин посматрања и решавања саобраћајних проблема. Спровођење ових захтева изискује потпуно нову филосфију формирања, функционисања и управљања свим компоненетама у оквиру саобраћајног система, кроз ефикаснију примену савремених управљачких, рачунарских и комуникационих технолигија у саобраћају. [9] Могући предлог управљачких система и система финасирања можемо увести из иностранства. Предлог да иста превозна карта важи и у возу и у аутобусу би рационализовала и поједноставила сам траспорт и превоз путника. Исти овај предлог, значио би да локална саоуправа преузме део финаскирања жезничких и друмских система и да се само растерећење и преузимање финасирања локалне самоуправе сведе на системско поједностављивање издавање карата за превоз, нпр. саобраћајна агенција. Карте купљене преко интернета би у великој мери поједноставиле саму купопродају и увеле омасовљење и упрошћавање свих сектора самих транспртних система. Увођење терминала за издавање карата у возу је такође пилот пројекат железнице који у наредном перјоду треба да ступи у коришћење." ***(Зборник, стр 56.)***

- *Rad na temu:*

MOTORNO VOZILO KAO PREDMET IZVRŠENJA U SRPSKOM PRAVU, *pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao, prof. dr Siniša Ognjanović, Beograd.*

U „Apstraktu" je autor istakao da je „cilj ovog referata je da prikaže zakonsku regulativu o prinudnom izvršenju na pokretnoj stvari, odnosno, konkretno na motornom vozilu izvršnog dužnika radi namirenja novčanog potraživanja izvršnog poverioca, prema Zakonu o izvršenju i obezbeđenju Republike Srbije".

Posle detaljne „razrade" i objašnjenja, autor je , u Zaključku, naveo da je „motorno vozilo izvršnog dužnika spada u red pokretnih stvari koje se (još uvek) efikasno mogu prodati u izvršnom postupku, da bi se iz prodajne cene ili prenosom svojine na vozilu na izvršnog poverioca efikasno namirilo novčano potraživanje izvršnog poverioca." ***(Zbornik, str 159.)***

- *Rad na temu:*

NEKVALITETNA UVIĐAJNA DOKUMENTACIJA I LOŠE URADJENA PROCENA ŠTETE KAO SMETNJA U REŠAVANJU ŠTETA, *pripremili su: doc. dr Živorad Ristić, dipl. inž. saob., Udruženje osiguravača Srbije, Beograd; Jelena Đukić, dipl. ecc., Udruženje osiguravača, Beograd. Rad je, učesnicima savetovanja, prezentovao dr Ž. Ristić.*

Na početku Rada u "Rezimeu", istaknuto je da bi "kvalitetna uviđajna dokumentacija, omogućila bržu i kvalitetniju naknadu šteta oštećenim licima iz saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovala kako osigurana tako i neosigurana vozila. Nekada i jedini materijalni trag koji je dostupan osiguranju (oštećeno vozilo) nije obrađen kako treba a to dovodi do kašnjenja u naknadi štete oštećenim licima i velikog broja sudskih sporova."

Prezentacija je izvedena uz adekvatne primere, posle čega je, naveden sledeći Zaključak: “Obezbeđenje dokaza i njihovo kvalitetno fiksiranje čine osnovu za kasnije utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda i propusta učesnika u nezgodi koji su doveli do nastanka nezgode ili doprineli istoj. Materijalni tragovi nezgode su dostupni samo na uviđaju tako da je neophodno da se kvalitetno obrade (fiksiraju ili izuzmu) od strane uviđajne ekipe. Potrebno je fiksirati svaki trag koji potiče iz saobraćajne nezgode makar ga uviđajna ekipa u tom trenutku smatrala nebitnim. Jedini materijalni trag koji potiče iz nezgode koji je dostupan osiguranju je oštećeno vozilo. Nažalost veliki broj osiguranja i taj trag ne obradi kvalitetno, kako bi kasnije poslužio kod analize uzroka nezgode. Navedeni primeri ukazuju da se uviđaju saobraćajnih nezgoda pristupa olako, pogotovo ako se uviđajnoj ekipi učini da je sve jasno, tada ne fiksiraju tragove nezgode ili ih ne fiksiraju kako bi to trebalo da urade. Poseban problem se javlja kod saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali biciklisti i vozači traktora u noćnim uslovima vožnje kada neko vozilo naleti od pozadi na njih. Naime u jako malom broju uviđaja utvrđeno je da li je biciklista bio osvetljen ili ne, a to se isto odnosi na traktore, odnosno priključna vozila koja vuku traktori. U velikom broju slučajeva policija ne utvrdi da li je bilo upaljeno žuto rotaciono svetlo na traktoru, a ako ne može to da utvrdi ne vrši se izuzimanje sijalica kako bi se to naknadno utvrdilo. Kvalitetna obrada jedinog dostupnog materijalnog traga iz saobraćajne nezgode-oštećenog vozila, u velikom broju slučajeva može dati neke odgovore o načinu nastanka nezgode, brzini vozila izgubljenoj na deformacionom radu, poreklu oštećenja – traga, te da li su vozila uopšte bila u međusobnom kontaktu ili oštećenje potiče iz kontakta sa drugim objektom ili iz nekog drugog štetnog događaja. U poslednje vreme počinje procena da se radi bez uvida u oštećeno vozilo a neretko se pri identifikaciji vozila pojavljuju nedopustive „greške“, koje dovode do pogrešnog (uvećanog) obračuna štete. Obezbeženje dokaza i njihovo kvalitetno fiksiranje čine osnovu za kasnije utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda i visine štete. Ovim smo samo ukazali da bez ulaganja dodatnih sredstava uviđaj i procena štete mogu biti boljii, što bi osiguravačima omogućilo da brže i kvalitetnije izvrše naknadu štete oštećenim licima. Na taj način manji broj šteta bi se rešavao preko suda a oštećena lica bi brže bila obeštećena.” ***(Zbornik, 271.)***

- *Rad na temu.*

PROBLEMATIKA PRILIKOM PROCENE MATERIJALNE ŠTETE NA VOZILIMA, *pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao: dr Milan Radošević, Agencija za veštačenje Radošević, Novi Sad, Fakultet tehničkih nauka Novi Sad*

Na početku rada, u “Abstraktu” je istaknuto da “poznata sudska praksa navodi da se u sudskim postupcima potražuju veštačenja šteta na vozilima u cilju utvrđivanja da li je šteta ekonomski opravdana ili ekonomski nije opravdano izvršiti opravku oštećenog vozila. U dosadašnjoj praksi ukazuju se obrasci koji ukazuju na rad pojedinih veštaka prilikom procene vrednosti delova prema prohtevima osiguravajućih društava što najčešće dovodi do kontrolnih veštačenja i povećanje kako vreme trajanja sudskih procesa tako i samih troškova. Ovaj rad predstavlja nastavak autora da ukaže na problematiku koja se javlja prilikom procene materijalne štete na vozilima s tim što će se u radu fokus usmeriti na način obračun vrednosti delova kada se radi o delovima kod ekonomski opravdanoj opravci oštećenog vozila.”

Učesnicima Savetovanja su prezentovani primeri na osnovu čega je izveden i sledeći Zaključak: "Kroz rad sudske prakse u poslednje vreme se javljaju značajna odstupanja rada sudskih veštaka kada je reč o obračunu vrednosti oštećenih delova odnosno njihovo eventualno umanjenje usled ranijih oštećenja. Usled neprihvaćenog načina rada koji na kraju skoro uvek ima za posledicu kontrolno veštaćenje i u većini slučajeva odbacivanje određenih načina veštačenja već su se istakle i pojedinci koji su "označeni" kao sudski veštaci čiji način rada povlađuje strankama u sporu. Obračun eventualnog umanjenja vrednosti delova usled ranijih oštećenja predstavlja samo jedan od segmenata koji čini celokupan nalaz o veštačenju zajedno sa vrednosnim ostatkom, tržišne cene vozila itd. Umanjenje vrednosti delova mora da se za svaki deo odradi pojedinačno ali samo na osnovu uvida u oštećeni deo prilikom pregleda vozila ili putem kvalitetnih fotografija sa koje je moguće uočiti stvarno stanje delova. Ukoliko nema validnih fotografija ili uvida u deo veštak mora da radi na bazi novih delova a ne na onovu nagađanja i subjektivnog umanjenja od 50% bez ikavog osnova. Autor rada mora da naglasi da jedan od ciljeva ovog rada nije bilo omalovažavanje načina rada pojedinaca ili institucija nego isključivo ukazivanje na neke nedostatke u radu prilikom obračuna umanjena vrednosti delova usled eventualnih ranijih oštećenja." ***(Zbornik, str 79.)***

- *Rad na temu*

ŠTETE NA ROBI U TRANSPORTU OD POŽARA USLED TEHNIČKE NEISPRAVNOSTI VOZILA SA ASPEKTA CMR OSIGURANJA, *pripremili su:Tibor Bodolo, dipl. inž. maš.; Aleksandar Adam, master inž. ind. inženjerstva, Centar za veštačenja i procene, Novi Sad. Rad je, učesnicima savetovanja, prezentovao T. Bodolo*

Na početku Rada, u „Abstraktu je navedeno da je „cilj ovog rada je da ukaže na problematiku koja se javlja prilikom nastanka štete na robi u prevozu usled tehničke neispravnosti vozila (požara), a koja nije adekvatno osigurana (KARGO) već se odštetni zahtev podnosi po osnovu Osiguranja odgovornosti vozara (CMR). U radu su detaljno prikazani i tehnički detalji prilikom veštačenja na utvrđivanju samog uzroka kao i analiza sistemskih uzroka koji dovode do ovih šteta."

Posle detaljne „razrade", u Zaključku je navedeno da je „do požara na prikolici, došlo usled paljenja desne unutrašnje gume na prvoj osovini prikolice, a koje je uzrokovano neispravnošću kočnice. Usled greške u montaži dolazi do pregrevanja i odvajanja dela ferode koji uzrokuje stalno trenje i povećanje temperature doboša i naplatka iznad temperature samopaljenja pneumatika." ***(Zbornik, str 334.)***

- *Rad na temu*

ULOGA STRUČNOG SAVETNIKA U KRIVIČNOM POSTUPKU PO NOVOM ZKP-u, *pripremili su: Dragan Davidović, dipl. ing., veštak saobraćajne i mašinske struke; Jovica Maksimović, dipl. ing., veštak saobraćajne i mašinske struke; advokat Goran Karadžić dipl. pravnik, Advokatska kancelarija Karadžić, Beograd. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Davidović.*

Na početku Rada, nalazi se "Rezime" sledeće sadržine: "Kako su tendencije Republike Srbije da svoje zakodonastvo prilagodi zakonima Evropske Unije, a u svojstvu člana saveta Evrope i kandidata za člana Evropske Unije, sve u cilju efikasnijeg i pravičnijeg vođenja krivičnog postupka, to je 1.10.2013 godine (osim za ratne zločine i krivična dela organizovanog kriminala) pred svim sudovima počeo da se primenjuje Novi Zakonik o krivičnom postupku .Donošenje novog Zakonika o krivičnom postupku zahtevalo je značajnu edukaciju sudija, javnih tužilaca, advokata i veštaka. Jedna od novima u primeni Zakonika o krivičnom postupku je i institut ***„stručnog savetnika"*** - lica koje raspolaže stručnim znanjem iz oblasti iz koje je određeno veštačenje . Uvođenje stručnog savetnika je sprovedeno u cilju pružanja stručne pomoći učesnicima u postupku koji ne raspolažu dovoljnim stručnim znanjem iz oblasti dela za koje se sudi, sve u cilju da bi se obezbedla stručna pomoć radi efikasnijeg postupka i donošenja pravične odluke . Ovaj rad ima za cilj da se ukaže na dosadašnja iskustva autora u postupanju stručnog savetnika u krivičnim postupcima".

Posle „razrade teme", na kraju Rada, nalazi se deo Zaključka, gde je istaknuto da: „sa stanovišta pravne nauke i pravičnosti uopšte uvođenje instituta stručnog savetnika, jeste više nego opravdano. Međutim sa stanovišta prakse odnosno dometa predmetnog instituta u istoj, ostaju problemi za koji će se svakako vremenom ispraviti i dokazati svrsishodnost i opravdanost uvođenja ovog instituta u naš krivično-pravni sistem. U budućnosti je na sudijama zadatak da pre svega neukim strankama koje

nemaju stručnu pomoć u toku postupka, ukažu na mogućnost angažovanja stručnog savetnika, bilo da ga angažuju iz sopstvenih sredstava bilo na teret budžetskih sredstava, jer se samo na taj način može doći do krajnjeg i najbitnijeg cilja svakog postupka, a to je istina.“ ***(Zbornik, str 105.)***

- *Rad na temu*

RAZVOJ I ZNAČAJ AUTONOMNIH SISTEMA U SAOBRAĆAJU

Pripremili su: dr Milan Stanković; dr Miloš Stojanović; Milan Protić; mr Nada Stojanović, Akademija tehničko-vaspitačkih strukovnih studija - Odsek Niš. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovala mr Nada Stojanović

Na početku Rada je navedeno: „Automobilska industrija pod uticajem globalizacije i sve većih zahteva kupaca poseduje širok spektar različitih modela vozila i više različitih konfiguracija. Autonomna vozila, kao budućnost pojedinačnog prevoza, koriste tehnologije veštačke inteligencije (AI - Artificial Intelligence). U istraživanja i upotrebu veštačke inteligencije uključen je DFKI, nemački istraživački centar za veštačku inteligenciju (German: *Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz*, DFKI) u kome se odvija čitav niz aktivnosti neophodnih za razvoj autonomnih vozila [1]. U centru za kompetencije autonomne vožnje (Competence Center Autonomous Driving - CC AD) sve aktivnosti pojedinih istraživačkih područja DFKI-ja su povezane,[2]. Očekivanja od korišćenja autonomnih vozila su vrlo velika. Osim povećanja udobnosti putovanja, autonomna vozila omogućiće smanjenje saobraćajnih nezgoda s obzirom da je vozač (ljudski faktor) odgovoran za veliku većinu saobraćajnih nezgoda sa teškim posledicama. Zatim, primena tehnologije omogućava poboljšanje efikasnosti u saobraćaju, smanjuje zagušenja i na taj način donosi ekološku i ekonomsku korist. Sadašnji i budući razvoj veštačke inteligencije u Evropi, “Evropska vizija za AI 2021“, podrazumeva i trenutno planira, pomeranje razvoja veštačke inteligencije ka budućem uspehu u konkurentnom okruženju, [2]. Današnja autonomna vozila mogu se nesmetano upotrebiti u jednostavnim saobraćajnim okolnostima kao što su autoputevi i ruralne sredine dok su u urbanim sredinama još uvek u eksperimentalnoj fazi.“

Posle „razrade“, usledio je sledeći Zaključak: „Razvoj autonomnih vozila podrazumeva da neće biti potrebno da čovek sedi za volanom i upravlja. Posebno je potrebno naglasiti značaj unapređenja sistema za prepoznavanje ostalih učesnika u saobraćaju. Takođe, potrebna je brza i efikasna razmena informacija između samih inteligentnih automobila. Saobraćajno zakonodavstvo treba da objedini sve varijante preko različitih nivoa autonomnosti vozila i različit nivo složenosti zadatka u odnosu na autonomna vozila u gradu i autonomna vozila na auto-putu. To je složen i kompleksan posao.“ ***(Zbornik, str 463.)***

- *Rad na temu*

ULOGA I ZNAČAJ VEŠTAČKE INTELIGENCIJE U AUTOMOBILSKOJ INDUSTRIJI I SAOBRAĆAJU, *pripremili su: dr Miloš Stojanović; dr Milan Stanković; Milan Protić; mr Nada Stojanović, Akademija tehničko - vaspitačkih strukovnih studija - Odsek Niš. Rad je učesnicima Savetovanja, prezentovala mr N. Stojanović.*

U „Rezimeu“ rada je navedeno: „Poslednjih godina došlo je do ubrzane dinamike razvoja softverskih rešenja u području veštačke inteligencije u automobilskoj industriji. Kvalitet i pouzdanost dostupnih informacija o vozilima i saobraćajnoj infrastrukturi, o kretanju i položaju vozila i saobraćajnom okruženju zasniva se na integraciji informacionih tehnologija. Da bi se dostigla maksimalna sigurnost i pouzdanost, neophodno je da računarske operacije budu izvršene paralelno u realnom vremenu. U radu je prikazana osnovna koncepcija i značaj softvera u okviru veštačke inteligencije, kao i određeni primenjeni primeri automatizovanih sistema u funkciji bezbednosti u saobraćaju.“

Posle detaljne „razrade“ , na kraju Rada je izveden sledeći Zaključak: „Automobilska industrija pod uticajem globalizacije i sve većih zahteva kupaca poseduje širok spektar različitih modela vozila i više različitih konfiguracija. Prilagođavanja i procesi optimizacije odvijaju se prema različitim algoritmima. Veštačka inteligencija (AI) ogleda se kroz fleksibilnost, brzinu obrade velikog broja podataka, donošenje odluka itd. Međutim, pravi benefiti se dobijaju kombinovanjem rezultata veštačke inteligencije sa ljudskim iskustvom i odlukam“. ***(Zbornik, str 385.)***

- *Rad na temu*

MEDIJACIJA KOD RJEŠAVANJA ODŠTETNIH ZAHTJEVA U MIRNOM POSTUPKU U SVIJETLU PROMJENE ZAKONA O PARNIČNOM POSTUPKU CRNE GORE, *pripremili su: Darko Mugoša, dipl. pravnik; mr Igor Radojević, dipl. ing., (oba) Lovćen osiguranje*

Na samom početku Rada je istaknuto da “posredovanje ili medijacija predstavlja jedan od vidova alternativnog rješavanja sporova. To je postupak koji je neformalan, ili

rekli bi manje formalan od parničnog postupka uz pomoć posrednika (medijatora) stranke pokušavaju da riješe spor. Vrijednost medijacije je promovisanje ideje mirnog rješavanja sukoba, afirmacija tolerancije i medjusobnog razumijevanja. Benifiti ovog načina rješavanja sporova su da će stranke izaći iz postupka zadovoljne jer su spor riješile na miran način sa manje troškova u odnosu na sudski spor, da su spor riješile brže nego u sudskom sporu, te da odnosi izmedju stranaka ostaju nenarušeni kao što je često u sudskom postupku, makar samo zbog činjenice da se suprotnoj strani moraju isplatiti troškovi postupka, koji nerjetko znaju biti i veći od vrijednosti samog spora.”

Posle „razrade teme“, na samom kraju rada je naveden sledeći Zaključak: „Medijacija kao način rješavanja spora predstavlja mnogo brži jeftiniji i lagodniji postupak. Činjenica, da je u Zakonu o parničnom postupku kao obaveza uvedeno vođenje postupka medijacije prije utuženja pokazuje značajna očekivanja od postupka medijacije i smanjenja broja sudskih predmeta i relaksacija pravosuđa uopšte. Konstatovali smo problem oko naplate troškova advokatima u postupcima medijacije. Smatramo da kod sporova male vrijednosti advokatska tarifa mora biti prilagođena vrijednosti spora i biti znatno ispod aadvokatske tarife za sudske postupke. U Zakonu o parničnom postupku postoji rješenje po kojem sud u sporovima male vrijednosti može utvrditi da svaka stranka snosi svoje troškove postupka, ukoliko bi taj stav bio dosledno primjenjivan, a tarifa za medijaciju bila niža, medijacija bi imala perspektivu.“ ***(Zbornik, str 424.)***

- ***Рад на тему:***

КОРИШЋЕЊЕ ОРТОФОТО СНИМКА У АНАЛИЗИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА,

припремили су: Владимир Ерац, дипл. инж. саоб; Зоран Јелић, дипл. инж. саоб: Саша Поповић, дипл. инж саоб. Крагујевац. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао В. Ерац.

На почетку Рада се налази следећи „Резиме“ следеће садржине: „За квалитетну анализу саобраћајне незгоде и утврђивање узрока исте један од основних предуслова је квалитетна увиђајна документација. Да би се обезбедила квалитетна увиђајна документација која ће стручно и свеобухватно приказати затечено лице места саобраћајне незгоде потребно је између осталог применити поузадне методе фиксирања. У раду ће бити приказн поступак коришћења ортофото снимака како би се превазишли евентуални пропусти приликом израде ситуационог плана лица места саобраћајне незгоде. У раду ће на конкретним примерима бити приказана могућност коришћења портала Геосрбија и ортофото снимака у анализи саобраћајних незгода.“

После „детаљне анализе“, уследио је кратак Закључак: „Једноставност коришћења ортофото снимака, као и њихова велика прецизност представљају велики потенцијал који се мора користити у анализи саобраћајних незгода и који је користан не само за вештаке већ и за друге субјекте који се баве анализом саобраћаних незгода и одлучују о саобраћајним незгодама.“ ***(Зборник, 113.)***

- *Rad na temu*

JAVNI GRADSKI PREVOZ KAO REŠENJE ZA MOBILNOST U GRADOVIMA, *pripremili su, Dr Milan Stanković, dipl. inž. saob; Jovan Mišić, dipl. inž. saob; dr Dejan Bogićević, dipl. inž. saob. (svi) Akademija tehničko - vaspitačkih strukovnih studija Niš; dr Pavle Gladović, dipl. inž. saobpaja, FTN, Novi Sad. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr M. Stanković.*

Na početku Rada, u „Sažetku“ se nalazi sledeći tekst: „Stalna mobilnost stanovnika nameće potrebu za kretanjem. Često su krajnje destinacije izvan mogućnosti pešačenja. Širenjem gradova povećava se prostor za stanovanje i dolazak potencijalno većeg broja ljudi. Atraktivnost nekog dela grada u mnogome će uticati na donošenje odluke o prihvatanju življenja u njemu. Pored toga, veliki značaj ima i povezanost sa centrom grada ili drugim važnim sadržajima linijama javnog prevoza. Zbog toga je cilj rada generisanje mobilnosti kroz favorizovanje javnog gradskog prevoza, a smanjenje korišćenja putničkog automobila.”

Posle detaljne „razrade“ naznačene teme, usledio je sledeći Zaključak: „Velika urbana područja nisu održiva bez javnog prevoza. Velika gustina stanovnika i radnih mesta čini prostor vrlo oskudnim resursom za normalan život. Javni gradski prevoz je s toga jedan od najznačajnijih sektora u stvaranju održivog urbanog okruženja. Javni prevoz je najefikasniji način transporta u smislu potrebnog prostora po putniku i trenutno je najbolji odgovor na potrebnu mobilnost u gusto naseljenim područjima.

Mobilnost u ruralnim područjima je manja nego u urbanim. U zemljama, u kojima ne postoje velike razlike između urbanih i ruralnih područja, obično nema ni velikih odstupanja u mobilnosti. U opštem slučaju, ruralni stanovnici realizuju manji broj kretanja, ali pri tom prelaze veća rastojanja od izvora do cilja. Javni prevoz nudi mobilnost za milione stanovnika. Međutim, za stanovnike malih urbanih i ruralnih područja, pristup javnom prevozu bi trebalo da bude znatno proširen. Skoro dve trećine svih stanovnika u ovim zajednicama ima nekoliko opcija prevoza. Iako su veliki koraci učinjeni u poslednjoj deceniji da se obezbedi veći izbor prevoza, mnogo veća podrška je potrebna u tim zajednicama.“ ***(Zbornik, str 122.)***

- *Rad na temu*

DIGITALNA FORENZIKA MOTOCIKLA - EDR MOTOCIKLA, *pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao: Jože Škrilec, dipl. inž. prometa, spec. prom. nezgoda*

Na početku ovog veoma interesantnog rada, autor je, pored ostalog, naveo: „Udeo saobraćajnih nezgoda u kojima učestvuju vozači motocikala je mali, ali su u pravilu posledice takvih nezgoda praćene teškim telesnim povredama i smrtnim ishodima. Saobraćajne nezgode sa motociklima mnogo su složenije po svom nastanku kao i složenije za analizu, i kao rezultat toga mnogo je teže izvršiti analizu tih nezgoda. Problem je odrediti usporenje kočenjem, jer se samo to može razlikovati ovisno o iskustvu vozača motocikla i još puno drugih faktora, koji utiču na usporenje motocikla kočenjem.“

U Zaključku je autor naveo da „uvođenje EDR sistema za motocikle ne bi trebalo shvatiti kao lošu stvar ocenjenu od strane motociklista, jer će na osnovu tih podataka biti mnogo lakše vršiti analizu saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali motocikliste. Podaci prikupljeni iz raznih saobraćajnih nezgoda se mogu koristiti za bolje preventivne aktivnosti u sprečavanju saobraćajnih nezgoda.“ ***(Zbornik, str 457.)***

- *Рад на тему*

УТИЦАЈ ОБУКЕ НА СМАЊЕЊЕ РИЗИКА УЧЕШЋА МЛАДИХ ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА, ЕВРОПСКА ИСКУСТВА, *припремили су: Милија Радовић, дипл. инж. саоб. Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске; др Данислав Драшковић, дипл. инж. саоб. Републичка управа за инспекцијске послове, Инспекторат Републике Српске. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао М. Радовић.*

У Резимеу рада је наведено: „Према подацима Свјетске здравствене организације саобраћајне незгоде представљају водећи узрок смрти код младих старости између 15 и 29 година. Процес добијања возачке дозволе и стицања искуства у управљању моторним возилом кључан је за смањење ризика од учешћа младих возача у саобраћајним незгодама. У раду су приказана европска искуства исказана кроз унапређење обуке предавача и инструктора вожње, те примјену Матрице Циљева Обуке Возача (GDE Matrix).“

Послије детаљне „разраде“, на крају Рада је наведен, прецизно срочен, Закључак:

„Возачи почетници, наводи се у пројекту МЕРИТ, 3 пута више учествују у саобраћајним незгодама у односу на искусне возаче. Међу бројним актерима у области безбедности на путевима (родитељи, школе, различите институције одговорне за безбједност саобраћаја и медији), инструктори вожње имају кључну улогу у припреми кандидата за безбједну, независну вожњу. Јасно је да инструктори вожње не могу бити одговорни за судбину сваког младог возача. Њихово вријеме са возачем полазником је углавном ограничено, а интересовање ученика је првенствено на добијању дозволе, а не на развијању компетенција за безбједну вожњу. Имајући у виду кључну улогу инструктора вожње у припремању кандидата за возача, неопходно је увести минималне стандарде за инструкторе вожње у погледу:

- општих способности за бављење овим послом,
- услова за добијање лиценце за инструктора,
- обуке и испита за инструктора,
- континуираног учења и обнављања знања.

У погледу општих способности за инструктора вожње издваја се:

Инструктор вожње мора бити у стању да планира, спроводи и оцењује обуку возача ефикасно и смислено користећи знање, вјештине и разумијевања везане за сљедеће теме:

а) Свеобухватно знање о циљевима образовања возача, у облику ГДЕ матрице,

б) Познавање широког спектра комуникације, подучавања и мотивационе вјештине, са посебним нагласком на усмјеравање вештина самоевалуације међу кандидатима (десна колона ГДЕ матрице)

в) Способност процјене вјештина возача и идентификовања недостатака,

г) Способност вожње у складу са високим друштвеним, безбједносним и еколошким условима,

д) Познавање званичног наставног програма и захтјевима везаним за возачки испит за подносиоце захтева за возачку дозволу.

Све је ово лијепо речено, али како мотивисати/“натјерати“ ауто-школе и инструкторе вожње да раде на унапређењу квалитета обуке по принципима приказаним у наведеним пројектима.

Дилема са којом се среће сваки родитељ (код нас у великој већини трошкове обуке кандидата за возаче сносе родитељи) је коју ауто-школу и којег возача-инструктора изабрати за обуку свога дјетета за возача. Објективан интерес сваког родитеља јесте да његово дијете добије најбољу обуку и да, осим вјештине управљања возилом, кроз обуку усвоји и основне принципе безбједне вожње. У ситуацији када не постоје објективне информације о квалитету обуке за сваког појединог инструктора, критеријуми за избор ауто-школе и инструктора своде се на финансијски аспект (ауто-школа која даје највећи попуст) и на препоруку (без објективних аргумената) пријатеља, познаника и слично. Имајући у виду напријед наведено, у ситуацији када је формална обука обавезна (кандидати морају доћи у ауто-школу), губи се мотив код власника ауто-школа и инструктора вожње за унапређење процеса обуке. Како би се овај проблем ријешио и увела права конкуренција код избора ауто-школа, неопходно би било увести континуиран систем евалуације/оцјењивања рада и резултата рада аутошкола и инструктора вожње појединачно. Евалуацију би проводили организатори процеса обуке и полагања возачких испита. Евалуација/оцјењивање би се могла састојати из података прикупљених по службеној дужности (пролазност кандидата по инструкторима, број и тежина прекршаја, односно саобраћајних незгода, које возачи учине у прве двије године возачког стажа, ...), као и података прикупљених кроз обавезно анкетирање кандидата за возаче о квалитету и условима обуке. Ови подаци би били јавни и објављивали би се најмање два пута годишње.“ ***(Зборник, стр 281.)***

- *Rad na temu*

PRIMENA INOVATIVNIH REŠENJA SA CILJEM SMANJENJA BROJA NEOSIGURANIH VOZILA, *pripremili su: Jelena Đukić, dipl. ecc, Udruženje osiguravača Srbije, Beograd; doc. dr Živorad Ristić, dipl. inž. saob, Udruženje osiguravača Srbije, Beograd. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovala J. Đukić.*

Na početku Rada, u “Rezimeu” je navedeno: “Inovacija uvedena u novijoj praksi nekih evropskih zemalja kod osiguranja od automobilske odgovornosti, koja se odnosi na naknadno obezbeđenje i naplatu jedne specifične vrste provizije/naknade i za vreme kada motorno vozilo nije bilo osigurano od AO, sa ciljem smanjenja ili čak potpune eliminacije broja neosiguranih motornih vozila u javnom saobraćaju, nameće ideju za pokretanjem predloga za ispitivanje interesovanja, potrebe i opravdanosti za uvođenje istog ili sličnog rešenja i u osiguravajućoj praksi Republike Srbije. Ista potreba javlja se usled usvajanja odluke o obaveznom obezbeđivanju produženih garancija za vozila poreklom iz Srbije i to 3 meseca u prekograničnom osiguranju od AO kako je sada već dogovoreno novim izmenama i dopunama Kritskog Sporazuma (Internih Regulativa).”

Posle "detaljne razrade", na kraju Rada je izveden sledeći Zaključak: "U cilju uvođena inovacija i smanjenja broja neosiguranih vozila u našoj zemlji prilika je i mogućnost za pokretanje ideje i predloga za razmišljanje o eventualnoj inicijativi za ispitivanje interesovanja, potrebe i opravdanosti za uvođenje istog ili sličnog rešenja kod svih osiguravajućih društava članica našeg Udruženja koje obavljaju poslove AO na tržištu osiguranja u Republici Srbiji. Žrtve saobraćajnih nezgoda koje su oštećene upotrebom neosiguranih motornih vozila zbog nemogućnosti da naplate štetu od vlasnika neosiguranih motornih vozila, bivaju upućeni i obeštećeni iz Garantnog Fonda, te se na ovaj način zapravo šteti osiguravajućim organizacijama odnosno svim savesnim osiguranicima koji kroz plaćanje redovne premije osiguranja od AO i odatle se doprinosom društava za osiguranje formiraju sredstva GF iz kojih se saniraju štete trećim oštećenim licima nastale usled neosigurane vožnje, tj. korišćenja neosiguranog motornog vozila u javnom saobraćaju. Troškovi koje stvaraju nesavesni vozači – korisnici neosiguranih motornih vozila prenose se na redovne, savesne i odgovorne osiguranike, na sve nas, građane ove zemlje. Mogućnost naplate sredstava isplaćenih na ime ovih šteta nastalih usled neosigurane vožnje vrlo često ne mogu biti refundirane u regresnom postupku od vlasnika/korisnika neosiguranih vozila. U etičkom i profesionalnom smislu, uvođenje ovakvog nameta, kod osiguranja od AO, bilo bi opravdano i kod zakonodavca ali i šire javnosti, jer bi se, pored obezbeđivanja namenskih sredstava, i materijalno stimulisalo redovno osiguravanje - ispunjenje obligacije predviđene Zakonom, zaštitila treća oštećena lica, sa jedne strane, dok bi, sa druge strane, bili kažnjavani nesavesni i dodatno sankcionisani vlasnici neosigarinih motornih vozila koji ne poštuju odredbe Zakona. Pored toga, utvrđivanje visin ovog nameta, podrazumevalo bi obavezno uključivanje aktuarskog obračuna (kalkulaciju cene nameta) premije osiguranja od AO i potrebnih sredstava za ovu namenu – pokrivanje šteta i naknada od neosiguranih motornih vozila, kako bi se naplaćeni namet i štete u ovoj vrsti osiguranja dovele u ekonomski opravdan odnos. Ista potreba odnosi se i na obezbeđenje neophodnih sredstava za uključivanje u premiju osiguranja od AO kod usvojenih izmena i dopuna Kritskog Sporazuma u pogledu obaveze obezbeđivanja i pružanja produženih garancija od 3 meseca nacionalnog biroa za prekogranično osiguravajuće pokriće u osiguranju od AO. Prema navedenim izmenama SRB Biro zelene karte u obavezi je pružati garancije za štete koje u prekograničnom javnom saobraćaju mogu prouzrokovati vlasnici motornih vozila koja nisu pokrivena AO polisom ali jesu u momentu nezgode nosila registarske oznake Republike Srbije fizički, i pored činjenice da je registracija istekla, jer se produžene garancije odnose na period 3 meseca nakon deregistracije vozila. Samo se nameće pitanje, Na koji način i iz kojih sredstava će se finansirati posledice ovih nezgoda, a pogotovo kada se u obzir uzme činjenica da su limiti i kriterijumi za naknadu u mnogim zenljama neograničeni i prevazilaze iste predviđene AO uslovima i limitima u Republici Srbiji? Vremenski gledano ovo je dobra prilika da se pred donošenje novog Zakona o osiguranjima u saobraćaju razmotri potreba i opravdanost pomenutih predloga rešenja. Neosigurana vožnja je neodgovorna i nezakonita i trebala bi biti stimulativno sankcionisana!". ***(Zbornik, str 233.)***

- *Рад на тему*

ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ КЛАСЕ 7 (УН 2915) КРОЗ ТУНЕЛ, *припремили су: Јованка Павловић, дипл. спец. педаг.; Драган Павловић, мастер, струк. инж. саоб., саветник за безбедност у транспорту опасне робе; Милан Васић, дипл. инж. машин., саветник за безбедност опасне робе; Владимир Јоксимовић, дипл. инж. ЗОП – а, саветнк за безбедност у транспорту опасне робе; Никола Васић, струк. инж. ЗОП-а. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао В. Јоксимовић.*

На почетку Рада у "Резимеу" је наведено: „Тунели представљају важне инфраструктурне објекте за безбедно одвијање саобраћаја. Омогућавају и олакшану комуникацију између удаљених области, односно транспорт материјалних добара, готових производа и других ствари. Посебну опасност у тунелима представља чињеница да из дана у дан расте број опасних материја које се транспортују широм света. Њиховим транспортом битно је нарушена безбедност путника и конструкција самог тунела услед деструктивног деловања високих темперетура у случају пожара, експлозија и радијације. Из тих разлога неопходна је посебна категоризација тунелских деоница у зависности од врста роба које се транспортују као и посебно обележавање адекватном сигнализацијом, односно ознакама. У зависности од претходно наведених чинилаца у оквиру рада је дат и приказ категорија тунела, као и ограничавајућих кодова за тунеле са посебним освртом на класу 7 – радиооактивне материје. Кодови ограничења су од велике важности за смањење величине последица од настанка инцидентне ситуације у тунелу што директно утиче на повећање нивоа безбедности свих учесника у саобраћају".

После „детаљне разраде" наведене теме, уследио је следећи Закључак: „Европски споразум о превозу опаснеробе у друмском саобраћају (АДР) прописао је правила превоза опасне робе за све класе, па тако и за класу 7. Прописан је начин на који се манипулише опасном робом од њеног паковања, утовара, превоза (транспорта) до истовара. Осим тога, прописане су количине које се смеју превозити, врсте возила за превоз, ознаке за означавање робе, возила које превози опасну робу, те потребна документација. Кроз документацију су наведени ограничавајући кодови за тунеле, који се морају испоштовати уколико возило приликом транспорта наиђе на тунел који је

означен неком словном ознаком, односно који има неку категорију.У складу са дефинисаним предметом и циљевима рада, у раду је дат приказ захтева који се односе на ограничења проласка возила која транспортују опасну робу класе 7 кроз тунеле. У складу са основним опасностима које прете од опасних роба у тунелима, приказана је класификација тунела од оних кроз које могу да се транспортују опасне робе без икаквих ограничења (тунел категорије А) до тунела који су забрањени за транспорт опасних роба тунел категорије Е. Адекватна вертикална сигнализација је приказана како за тунелске деонице тако и за алтернативне трасе уколико је возилу које транспортује опасну робу забрањен пролаз кроз посматрани тунел. На крају рада дат је приказ ограничења за цео товар помоћу кодова ограничења (Е) које је неопходно навести у транспортној документацији (товарном листу), као и њихово значење у зависности од конструкцијског обележја транспортног средства којим се транспортује опасна роба. Ограничења за транспорт одређене опасне робе кроз тунеле базирају се на кодовима ограничења ових роба за тунеле – Поглавље 3.2 АДР Споразума, табеле А, колона 15. У раду је дат приказ ограничење за возила која транспортују опасну робе класе 7, **УН 2915** РАДИОАКТИВНЕ МАТЕРИЈЕ, КОМАД ЗА ОТПРЕМУ ТИПА А, није у посебном облику, није фисион.“ ***(Зборник, стр 302.)***

- *Rad na temu*

SAOBRAĆAJNO VJEŠTAČENJE KAO DOKAZNO SREDSTVO, PRAVNA I TEHNIČKA PITANJA, *pripremili su: Advokat, Dragan Stanišić, Banja Luka; Dragiša Šukurma, Osiguranje Aura a.d. Banja Luka. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao advokat D. Stanišić.*

Na početku Rada,u „Rezimeu“ je navedeno da je „tema rada saobraćajno vještačenje u parničnom postupku, specifičnosti i razgraničenje uloga suda i vještaka. Koja su pravna pitanja na koje odgovor treba da da sudija, a koja tehnička pitanja na odgovor daje vještak, na koji način sud treba da rukovodi vještačenjem, šta se smatra ispunjenim zadatkom vještaka, kada treba tražiti dopunu vještačenja, a kada sud treba da imenuje drugog vještaka.“

Posle „detaljne razrade“, na kraju Rada je izveden sledeći Zaključak: „Rezimirajući ovu temu možemo zaključiti da je uloga saobraćajno – tehničkog vještačenja u parničnom postupku neprocjenjivog značenja. Vještačenje, kao funkcija vještaka trebao bi biti egzaktan, empirijski rad baziran na nauci, struci odnosno vještini, oslobođen subjektivnosti i pristranosti, a da li je uvjek tako, vidimo kod praktičnog provođenja tog dokaza u brojnim parničnim postupcima.Vještaci, moraju biti svjesni svoje velike odgovornosti koje imaju u parničnom postupku, tim više što praksa sudova pokazuje da se vrlo se rijeko događa, da sud ide protivno nalazu i mišljenju vještaka od kojeg je zatražio pomoć u utvrđivanju pojedine činjenice. Na kraju moramo izreći pomalo gorku istinu, da je sudbina postavljenog tužbenog zahtjeva često u rukama vještaka, a ne kvalifikovanog i nezavisnog suda.“ ***(Zbornik, str 310.)***

- *Rad na temu*

TEHNIČKA NEISPRAVNOST VOZILA KAO OSNOV ZA GUBITAK PRAVA IZ OSIGURANJA,
pripremili su: Miloš Milanović, dipl. pravnik; Miroslav Govedarica, dipl. inž. saob. Dunav osiguranje, Beograd

Napomena:
Rad je štampan posebno, ne nalazi se u Zborniku radova, a prezentovao ga je učesnicima Savetovanja, M. Milanović.

- *Rad na temu*

PROBLEMI VEZANI ZA SAOBRAĆAJNU SIGNALIZACIJU U ZONI ŠKOLA, SA POSEBNIM OSVRTOM NA OGRANIČENJE BRZINE (Škole na teritoriji Opštine Obrenovac) *pripremila je i prezentovala učesnicima Savetovanja, Nataša Matić Miodragović, dipl. prav., Advokatska kancelarija „Dragić“, Beograd*

Na početku Rada u „Uvodu“ je istaknuto da je „ideja za rad nastala prilikom zastupanja u predmetu vezano za saobraćajnu nezgodu u kojoj je smrtno stradao pešak prelazeći kolovoz u noćnim uslovima na teritoriji Opštine Kladovo, u mestu Grabovica. U Ekspertizi korišćenoj u krivičnom postupku komisija veštaka se izjasnila, vezano za znak na desnoj strani slike 1., da „nisu našli dokaze koji bi pouzdano i precizno ukazali da je na mestu nezgode, u skladu sa zakonskim odredbama, odnosno Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji, brzina u smeru kretanja vozila bila ograničena do 30km/h“, već bi u smeru kretanja vozila „važilo opšte ograničenje

brzine u naselju do 50 km/h. Nakon ovog zaključka su se nametnula razna pitanja. Koliko se Opštine bave pravilnim postavljanjem saobraćajne signalizacije, a posebno ograničenjem brzine u zoni škole? Ko je odgovoran za postavljanje saobraćajnog znaka koji nije u skladu sa Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji, pogotovo kada se dogodi saobraćajna nezgoda? Da li vozač koji naiđe na ovakav znak može isti smatrati nevažećim? Da li Sud treba da prihvati mišljenje komisije veštaka vezano za propuste učesnika ukoliko postoji svest da je vozač znao da se nalazi u zoni škole gde je brzina kretanja vozila ograničena na 30 km/h? Od svih ovih pitanja nametnulo se da bi za bezbednost dece u zoni škole bilo najbitnije da je saobraćajna signalizacija pravilno postavljena i brzina ograničena u skladu sa Zakonom.“

Posle “detaljne razrade” izveden je sledeći Zaključak: “Saobraćajna signalizacija u zoni škola na teritoriji Opštine Obrenovac je usmerena na to da zaštiti decu koja se kreću u saobraćaju time što postoji dovoljan broj tehničkih usporivača i znakova koji

vozače upozoravaju da se nalaze u zoni škole, ali bi se problemu trebalo pristupiti sistematičnije. Kao što se u primerima moglo videti, na nekim deonicama nema dovoljno saobraćajnih znakova vezanih za ograničenje brzine i zonu škole. Problem se uočava u gradskoj zoni gde je frekvencija saobraćaja velika, kao i na deonicama gde su škole koje se nalaze u selima kroz koje prolaze magistralni putevi. Moglo se uočiti da postoje primeri saobraćajnih znakova koji su isti kao znak koji je oglašen nevažećim po mišljenju komisije veštaka (OŠ “Nikola Tesla” Skela). Angažovanjem stručnjaka koji bi analizirali postojeće stanje i napravili Saobraćajni projekat koji bi bio izrađen za potrebe svake škole i u skladu sa Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji, kao kontrolom i neposrednim regulisanjem saobraćaja, mogla bi se povećati bezbednost dece i drugih učesnika u saobraćaju u zoni škola, kako bi se izbegle saobraćajne nezgode u kojima se povređuju lica i pravi se velika materijalna šteta. Dugogodišnjim radom na ostvarivanju prava na naknadu štete koja je nastala kao posledica saobraćajnih nezgoda na teritoriji Opštine Obrenovac, došlo se do zaključka da se najveći broj nezgoda u seoskim sredinama dešava u zoni škola, gde je obično centar sela, kao i ključne raskrsnice koje služe meštanima za kretanje između sela. Najčešći uzrok nezgoda je neprilagođena brzina koja znatno otežava ostalim učesnicima da pravilno donesu odluke u saobraćaju (npr. uključenju na glavni put sa sporednog puta, skretanju levo sa glavnog puta, preticanju i sl.) Na terenu utvrđeno je da je saobraćajna signalizacija na deonicama ostalih škola vrlo slična kao i u selima u kojima je analizirana. Ne postoji svuda adekvatna saobraćajna signalizacija, a ograničenje brzine u zoni škole često ne postoji.” ***(Zbornik, str 470.)***

- *Rad na temu*

TEHNIČKI I PRAVNI ASPEKTI UPOTREBE ELEKTRIČNIH ROMOBILA U SAOBRAĆAJU SA OSVRTOM NA OBAVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI, *pripremili su: Aziz Kovačević, dipl. ing. saob. i komun.; Esmir Hajdarpašić, BA; Branimir Durić, dipl. ing. maš.; Haris Šabović, dipl. ing. saob. i komun. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao A. Kovačević.*

Na početku Rada, u “Abstraktu” je navedeno: “U protekle dvije godine sve češće se na ulicama Bosne i Hercegovine mogu primijetiti električni romobili. Ovaj trend je samo nastavak regionalnog, europskog i globalnog trenda. Zbog svoje praktičnosti, ekonomičnosti i kompaktnosti mnogi električne romobile smatraju vozilima budućnosti. Ipak, upotreba ove vrste prevoznog sredstva u praksi može imati, i ima brojne posljedice. Prije svega se to odnosi na potencijalne opasnosti i rizike koje sa sobom upotreba nosi, kao problematiku pravnog regulisanja okvira i uvjeta upotrebe ovih vozila u javnom saobraćaju. Upravo su saobraćajno-tehnički i pravno-regulativni aspekti regulisanja upotrebe električnih romobila glavni fokus ovog rada. U radu, autori nastoje odgovoriti na sljedeća pitanja: (1) Da li električni romobili, sa tehničkog aspeketa, predstavljaju vozila koja se mogu podvesti pod neku od postojećih kategorija vozila ili bi se morali u zakonodavstvo normirati kao sasvim nova vrsta vozila?; (2) Da li, obzirom na svoju konfiguraciju, mogućnosti kretanja i potencijal razvoja, zahtjevaju posebno predviđen dio kolovoza ili se kretanje može dozvoliti na trenutno zakonom predviđenim vrstama kolovoza?; i (3) Da li, imajući u vidu sve tehničke i postojeće pravne aspekte, upotreba električnih romobila u svakodnevnom saobraćaju zahtjeva zakonsko obavezivanje na osiguranje od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima?“

Posle “detaljne razrade” naznačene teme, usledio je sledeći Zaključak: “Električni romobili, obzirom na svoje tehničke karakteristike i performanse, predstavljaju novu vrstu vozila čija upotreba u javnom saobraćaju nije normirana važećim zakonskim propisima, ali za koja itekako postoji potreba adekvatnog pravnog regulisanja. U tom smislu, ključne okolnosti koje je nužno regulisati jeste ko ima pravo upravljati ovom vrstom vozila, pod kojim uvjetima je upravljanje dozvoljeno i kojom putnom infrastrukturom odnosno dionicama se ima kretati. Također je vrlo važno da zakonska regulativa predvidi uvjete kojima bi se obezbijedilo da svi električni romobili,

prije nego budu upotrebljavani u saobraćaju, moraju zadovoljiti određene tehničko–eksploatacione i bezbjednosne karakteristike kao što su prednja i zadnja svjetla, zvono na upravljaču, pokazivači pravca, dvije kočnice itd. Regulisanje upotrebe bi se trebalo odnositi i na ograničenje maksimalne dozvoljene brzine kretanja do nekih 20-25 km/h. Prema trenutnim standardima koje karakteriziraju električne romobile, zakonsko obavezivanje na ugovaranje osiguranja od građanske odgovornosti za naknadu štete trećim licima čini se nepotrebnim. Ipak, imajući u vidu stalni i ubrzani razvoj tehnologije i tehnoloških rješenja, osnovano je pitanje šta donosi budućnost po pitanju električnih romobila i drugih sličnih vozila, te kakvi će se problemi pojavljivati i kakva će se rješenja morati pronaći u vremenu koje nam dolazi. Ovo naročito u kontekstu razvoja i širenja savremenih gradova, te njihove posljedične preopterećnosti u saobraćaju sa brojnim negativnim utjecajima kako po okolinu tako i po ljude. Cilj je stvaranje svih potrebnih pravnih i drugih preduvjeta za održivu urbanu mobilnost, te je u tom smislu i ovaj rad tek pionirska analiza tehničkih i pravnih aspekata uspješnog inkorporiranja električnih romobila u javni saobraćaj." ***(Zbornik, str 373.)***

- *Rad na temu*

PREDVIĐANJE BROJA POGINULIH U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA NA OSNOVU PODATAKA IZ PROŠLOSTI, *pripremili su: Aleksandar Jovanović, Fakultet inženjerskih nauka, Univerzitet u Kragujevcu; Katarina Kukić, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu; Stefan Zdravković, Ekonomski fakultet, Univerzitet u Kragujevcu. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao A. Jovanović.*

U „Abstraktu rada" je navedeno: „Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, posebno onih sa poginulima, je društveni i ekonomski prioritet kod donošenja većine propisa u oblasti bezbednosti saobraćaja. Analiza stanja po pitanju broja poginulih u saobraćaju kroz praćenje efekata primenjenih propisa je od posebne važnosti. U tom smislu, Agencija za bezbednost saobraćaja godinama u nazad izlazi sa statističkim izveštajima koji se mogu smatrati merodavnim za pomenutu analizu. Cilj ovog rada je da se na osnovu poznatih podataka o broju poginulih po mesecima za poslednjih 7 godina, izvrši predikcija za narednu, 8 godinu. Metode koje su korišćene spadaju u grupu onih za rešavanje problema predviđanja vremenskih serija: sezonalna autoregresija sa pomerajućim prosekom (SARIMA) i neuronske mreže. Rezultati pokazuju mogućnosti primene predloženih metoda."

Na kraju Rada, izveden je sledeći Zaključak:„U ovom radu primenjene su metode SARIMA i NARNN za prognoziranje broja saobraćajnih nezgoda sa pognulim licima na teritoriji Republike Srbije. Podaci za ovu vremensku seriju preuzeti su sa sajta Agencije za bezbednost saobraćaja. Poslednji poznati podaci su oni za 2018 godinu, na kojima je vršena validacija predloženih metoda. Mera kvaliteta je najmanja prosečna apsolutna greška u prognozi. SARIMA je generisala grešku koja ima vrednost 4,87, dok je NARNN generisala grešku od 5,13. Između ovih rezultata nije pronađena statistički značajna razlika. Iako je SARIMA dala nešto manju vrednost greške, rezultati NARNN mogu se smatrati zadovoljavajućim sa obzirom na veličinu baze podataka za obučavanje. Kako se baza bude povećavala može se očekivati da će NARNN dvati prognozu sa sve manjom greškom. Broj saobraćajnih nezgoda, pa i onih sa najtežim posledicama su svakako i u funkciji PGDSa. Pravac budućih istraživanja bi mogao biti u uključivanju PGDSa kao promenljive u prognozi budućeg broja saobraćajnih nezgoda ovog tipa. Ovakav problem bi spadao u grupu vremenskih serija sa višeparametarskom prognozom."***(Zbornik, str 70.)***

- ***Рад на тему***

ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ ПРИЛИКОМ СУДАРА ВОЗИЛА НА РАСКРСНИЦАМА СА КРУЖНИМ ТОКОМ САОБРАЋАЈА, *припремили су: проф. др Дејан Богићевић, дипл. инж. саоб. Академија техничко – васпитних, струковних студија, Ниш; проф. др Крсто Липовац, дипл. инж. саоб., Саобраћајни факултет Београд; доц др Драган Костадиновић, Команда копн. војске, Ниш. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао др Д. Богићевић.*

У „Резимеу“ је дато следеће објашњење: „На раскрсницама се догађа око 20% свих саобраћајних незгода, у Србији. Последњих година у региону се пројектује и гради све више раскрсница са кружним током саобраћаја. С обзиром на предности кружних раскрсница, а посебно на смањивање броја и тежине саобраћајних незгода, повећање броја кружних раскрсница би требало да допринесе унапређењу безбедности саобраћаја. Међутим, у пракси, постоје неке недоумице у погледу правила саобраћаја на кружним раскрсницама. Ово ствара неусаглашеност и недоследност у пракси саобраћајно-техничких вештачења, а посебно у делу утврђивања пропуста и одговорности за насталу саобраћајну незгоду и последице незгоде. Наиме, аутори су анализирали одређени број налаза и мишљења вештака и установили да један број вештака у својим Налазима, као пропусте наводи понашања, односно поступке возача за које не постоје законске обавезе. На тај начин се може негативно утицати на коначни исход судског поступка. Аутори су сагледали постојеће проблеме у региону, светска искуства и најбољу праксу, та на основу анализе понудили јасне предлоге који би требало да допринесу усаглашавању ставова у овој области. У раду је дефинисана методологија за правилно утврђивање и дефинисање пропуста возача приликом судара возила на раскрсницама са кружним током саобраћаја и заузимање јединственог става вештака саобраћајно-техничке струке у претходно описаним ситуацијама.“

На самом крају Рада, у закључку је, поред осталог, наведено: „Мишљење, односно закључак вештака саобраћајне струке би требало да представља интеграцију свих важних елемената Налаза у заокружен и јасан став саобраћајно-техничког вештака о свим важним условима и околностима под којима се догодила незгода. Посебно значајан део мишљења и закључка односи се на идентификацију и квалификацију пропуста учесника у саобраћајној незгоди. Вештак би требало да, што прецизније, идентификује ко је начинио који пропуст, те како је који од наведених пропуста утицао на настанак саобраћајне незгоде или на последице незгоде. При дефинисању пропуста учесника саобраћајних незгода које се догађају на раскрсницама са кружним током саобраћаја изузетно је важно утврдити да ли је начин кретања возила непосредно испред у раскрсницама са кружним током саобраћаја и на изласку из раскрснице, дефинисан саобраћајном сигнализацијом за управљање и вођење саобраћајних токова. Уколико је, непосредно испред раскрснице, била постављена сигнализација којом се возачи обавештавају о намени саобраћајних трака, онда би анализу пропуста требало радити у складу са овом сигнализацијом.“ ***(Зборник, стр 391.)***

- *Rad na temu:*

ANALIZA UKOŠENOSTI VOZILA PRILIKOM PRETICANJA, *pripremili su: prof. dr Vuk Bogdanović, Fakultet tehničkih nauka, Univerzitet Novi Sad; prof. dr Zoran Papić, Fakultet tehničkih nauka, Univerzitet Novi Sad; prof. dr Danislav Drašković, Saobaćajni fakultet Univerzitet Apeiron; Viši ass. Msc Dunja Radović, Saboraćajni fakultet Doboj, Univerzitet u Istočnom Sarajevu. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. V. Bogdanović.*

Na početku Rada je navedeno da su: „u radu prikazani rezultati istraživanja ugla ukošenosti vozila tokom preticanja u standardnim uslovima odvijanja saobraćaja. Poznavanje ugla ukošenosti vozila je važno za sprovođenje uobičajenih analiza u postupcima analize sudara u kojima je jedno od vozila bilo u fazi preticanja. Ugao ukošenosti zavisi od trajektorije po kojoj se vozilo kreće prilikom izmicanja iz jedne u drugu saobraćajnu traku. Rezultati prethodnih istraživanja pokazali su da funkcije kojima se uobičajeno opisuje putanja kretanja vozila prilikom izmicanja ne utiče značajno na ugao ukošenosti vozila. Iz tog razloga, u okviru rada je izvršena analiza sinusoidne funkcije kojom se opisuje putanja vozila prilikom izmicanja, a koja se uobičajeno koristi u stručnoj praksi. Rezultati prikazani u radu mogu poslužiti veštacima da pravilno definišu ukošenost vozila prilikom analize sudara.“

Posle „detaljne razrade“ navedene teme, izveden je sledeći Zaključak: „Poznavanje ugla ukošenosti vozila prilikom analize sudara koji se dogode tokom faze preticanja jednog od učesnika nezgode je važno za utvrđivanje pozicije učesnika nezgode u momentu sudara, brzina kretanja i sprovođenje vremensko-prostorne analize. Dve od tri faze preticanja su vezane za izmicanje vozila u levu, odnosno u desnu stranu, po krivolinijskoj putanji. Za opisivanje trajektorije vozila tokom izmicanja koriste se različite funkcije, a u našoj stručnoj praksi najčešće se koristi sinusoidna funkcija, koja je preporučena u većini priručnika za saobraćajno-tehnička veštačenja. U okviru rada, analizom izmicanja vozila po trajektoriji sinusoidne funkcije, utvrđene su vrednosti ugla ukošenosti vozila. Maksimalna ukošenost koja se postiže za koeficijent lateralnog prijanjanja koji se uobičajeno realizuje tokom preticanja, za brzinu kretanja od 80 km/h iznosi 5,8º. Ukoliko vozač tokom izmicanja u levu ili desnu stranu, odnosno tokom faze kada se kreće paralelno sa preticanim vozilom, ne preduzima druge, nagle manevre izbegavanja, utvrđenja vrednost predstavlja ujedno i maksimalnu ukošenost koju vozilo postiže tokom faze preticanja kada se kreće u uslovima koji su slični onim koji su definisani za potrebe analize“. **(Zbornik, str 416.)**

- *Rad na temu*

UCENA PREDNOSTI U PROMETU, NACIONALNI SPORT, *pripremili su: prof. dr Janez Kopač; Franci Pušavec, UNI-LJ, Fakulteta za strojništvo, Ljubljana. Rad je učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. J. Kopač.*

Na početku Rada je istaknuto da je **»jedan od glavnih uzroka nesreća je ucena; uvredljiva- ofanzivna vožnja.«**

Posle »razrade« naznačene teme, kroz primere, naveden je sledeći Zaključak: “Različite ucene u fazi putovanja prouzrokuju kod normalnih vozača stres i nervozu. Ankete vozača nakazuju, da baš ofanzivna vožnja nekih vozača, u iznosu 65% primeraka prouzrokuje nemir kod defanzivnih vozača /2/. Zbog toga očekuje se više intenzivno hvatanje pojedinca, koji gaje nacionalni sport sa ucenjivanjem drugih vozača i sa time prouzrokuju prometne udese.“ ***(Zbornik, str 382.)***

- *Rad na temu:*

SUDSKOMEDICINSKO VEŠTAČENJE MORBOGENE I TRAUMATOGENE FRAKCIJE KOD TRZAJNE POVREDE VRATA,

pripremili su: prim. dr sc. Zoran Ivanov, veštak za medicinu rada, Udruženje veštaka Vojvodine, Novi Sad; prim. dr Veselin Govedarica, veštak medicine rada, Udruženje veštaka medicine rada, Beograd. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prim. dr sc. Z. Ivanov.

Na početku rada se nalazi ”Rezime” sledećeg sadržaja:

”U sudskom procesuiranju trzajne poveda vrata veštak medicinske struke se izjašnjava o posledicama koje utiču na umanjenje radne sposobnosti i umanjenja životne aktivnosti.Ove posledice se ”in toto” pripisuju saobraćajnom udesu kao

jedinom faktoru nastanka posledice ove povrede. U sudskoj praksi se traži izjašnjavanje o udelu samo posledica na vratoj kičmi nastalih usled saobraćajnog udesa. Potrebno je odvojiti etiološke frakcije: traumatogene – nastala pri saobraćajnom udesu usled povrede i morbogene – nastale usled bolesti. Cilj rada je prikaz postupka za određivanje morbogene i traumatogene frakcije u umanjenju radne sposobnosti i životne aktivnosti. Potrebno je kvalifikovati trzajnu povredu vrata, odrediti procentualno udeo obe frakcije i odrediti pojedinačni udeo frakcija u umanjenoj radnoj sposobnosti i umanjenoj životnoj aktivnosti radi izjašnajvanja o duševnoj boli. Rezultati morbogene frakcije u umanjenju radne sposobnosti od 42.14% je 17.27% i traumatogene frakcije 24.86%. Udeo morbogene frakcje u umanjenju životne aktivnosti od 27.18% je 11.13% i traumatogene 16.04%.”

Posle ”detaljne razrade”, osnovni Zaključak je dat u dve tačke:

1. ”Neophodan je proverljiv postupak u određivanju etioloških frakcija u nastanku trzajne povrede vrata.”

*2. ”Kvantificirane etiološke frakcije u nastanku trzajne povrede vrata su uslov za izjašnjavanje u umanjenju radne sposobnosti i životne aktivnosti.” **(Zbornik, str 19.)***

PO ZAVRŠETKU PREZENTACIJE RADOVA, PREMA PROGRAMU RADA, ODRŽAN JE ”OKRUGLI STO” NA TEMU: ”TRZAJNE POVREDE VRATA – KAKO DO ISTINE?”

Uvod u raspravu je, na neki način, dao prim. dr sc. Zoran Ivanov, veštak za medicinu rada. koji je zadnji izlagao Rad na temu koja je u direktnoj vezi sa naznačenom kandidovanom temom za raspravu na ”Okruglom stolu”. On je bio i prvi govornik na ovom stručnom skupu, pri čemu je detaljno obrazložio način rada i teškoće na koje su, on i njegove kolege, nailazile tokom dugogodišnjeg rada, baš na ovakvim problemima.

U svojoj diskusiji, dr Ivanov je istakao da je osnovni problem u tome što se ”u sudskom procesuiranju, trzajne povrede vrata, veštak medicinske struke izjašnjava o posledicama koje utiču na umanjenje radne sposobnosti i umanjenje životne aktivnosti povređenog, a posledice se, u celini, pripisuju saobraćajnoj nezgodi, zbog čega je potrebno odvojiti traumatogene funkcije (nastale pri saobraćajnoj nezgodi) od morbogenih funkcija (nastale usled već postojećih bolesti kod povređenog).”

Zbog toga je dr Ivanov i naglasio da je cilj, njegov i njegovog kolege prim. dr Veselina Govedarice i bio da u svom radu, na ovom Savetovanju izlože prikaz postupka za određivanje traumatogenih frakcija, nastalih pri saobraćajnoj nezgodi, i morbogenih frakcija, nastalih usled već postojećih bolesti kod povređenog, odvojeno, kako bi se što preciznije mogao utvrditi stepen umanjenja radne sposobnosti i životne aktivnosti, koje su nastale kod povređenog, samo kao posledica saobraćajne nezgode.

Međutim, drugi diskutanti su svoje diskusije usmerili prema raspravi o sve češćim pojavama prijavljavanja, ”saobraćajnih nezgoda” u kojima se pojavljuju zahtevi za nadoknadu ”nematerijalnih šteta”, za koje se tvrdi da su nastale usled ”trzajne povrede vrata”, bez potrebnih, validnih dokumenata na osnovu kojih se može, pouzdano utvrditi da se nezgoda dogodila, a samim tim i ”povrede”, na način kako su naveli podnostioci zahteva.

Zahtevi takve vrste su sve učestaliji da bi danas dostigli zabrinjavajuće razmere. Osiguravajuća društva i veštaci tehničke struke su nastojali i nastoje da pronađu siguran metod za pouzdano utvrđivanje validnosti takvih zahteva, ali se čini da je, do potpunog, potrebnog, rešenja još dug put.

Pokušaji veštaka tehničke struke, da se utvrdi istinitost o mogućnosti postojanja prijavljenih nematerijalnih šteta u vidu ”trzajnih pojava vrata”,

obično su usmereni na utvrđivanje, brojčanih, vrednosti karakterističnih brzina vozila za koje, podnosioci zahteva tvrde, da su ”učestvovala u sudaru”. Uz taj osnovni podatak se koriste i ostali (mahom nepouzdani) podaci sa ”mnogo procena”, pa se za taj postupak, (koji se provodi u cilju utvrđivanja istine) ne može reći da je ”dovoljno pouzdan i tačan” da bi se, na osnovu, tako dobivenih podataka, mogla doneti konačna, pravno utemeljena, odluka.

Prof. dr Zoran Papić je izneo frapantan podatak iz svoje prakse - da se, od velikog broja predmeta ”tog tipa” na kojima su radili on i njegove kolege, prema njihovoj proceni, u oko 90% slučajeva radilo o ”fingiranim nezgodama”, odnosno da se radilo o ”pokušaju prevare”. Niko od prisutnih veštaka nije osporio, ili dao primedbu, na takvu izjavu prof. Papića, što se moglo shvatiti kao ”prećutno slaganje”. Dakle, takve pojave su prisutne u velikoj meri, ali pitanje – kako naći ”lek” za njihovo potpuno eliminisanje je ostalo bez pravog, pouzdanog, istinitog, odgovora. Od pojave prvog takvog slučaja, ostali su samo pokušaji da se taj problem reši, ali bez uspeha. Većina pokušaja ”da se stane na put” takvim ”nasrtajima” od strane pojedinaca, da se na prevaru, od osiguravajućih kuća, naplate (ne retko) i milionske svote novca, je ostalo bez uspeha. Iz dana u dan, ”mešetari” koji se time bave postajali su sve veštiji, snalažljiviji i drskiji, tako da je bilo slučajeva da su jednu ”fingiranu” štetu pokušali naplatiti od više osiguravajućih društava.

Posle opsežne diskusije učesnika ”okruglog stola” koja se vodila u navedenom smeru, do nekog značajničkog zaključka se nije došlo. Možda bi se mogao (uslovno) navesti kao zajednički zaključak:
da su veštaci tehničke struke (diskutanti) bili jedinstveni u konstataciji da dokazivanje tačnosti i verodostojnosti prijavljivanja ”sumnjive štete” navedenom metodom, ne daje dovoljnu pouzdanost za donošenje pouzdanog, pravno utemeljenog, zaključaka.

Posle takve, rasprave bez konkretnog zaključka, o jednom veoma značajnom problemo, mišljenja sam da je neophodno da se rasprava, koja je vođena za ”okruglim stolom” i dalje nastavi, samo na jedan drugačiji način.

Nime, posle detaljnog uvida u sve ono što je, u prethodnim godinama, govoreno i napisano o ovom problemu, a što se nalazi u zbornicima radova sa dosadašnjih savetovanja, odlučio sam da napravim jedan ”presek” o svemu što je rečeno o temi: ”TRZAJNE POVREDE VRATA - KAKO DO ISTINE” uz detaljnu analizu do sada urađenog, i konkretne predloge koji se odnose na ”menjanje kursa” u nastojanju da se dođe do istine i validnog zaključka koji bi bio i pravno zasnovan na pouzdanim podacima.

NA KRAJU SAVETOVANJA, UTVRĐEN JE I DATUM
ZA ORŽAVANJE SLEDEĆEG (JUBILARNOG) 15. SAVETOVANJA:

19 – 21. maj, 2022. godine

Za Organizacioni odbor,
prof. dr Dragoljub Šotra