

IZVEŠTAJ O ODRŽANOM SAVETOVANJU 2019.

POZIV:

Agencija "Expert", u saradnji sa osiguravajućim društvima iz SRB, CG, BiH, RS, MK, HR i SL, organizuje i poziva Vas na 13. naučno – stručno:

SAVETOVANJE

sa međunarodnim učešćem
na temu:

- SAOBRAĆAJNE NEZGODE

- OSIGURANJE VOZILA
- PROCENA ŠTETA
- VEŠTAČENJE
- TRANSPORT
- ZASTUPANJE NA SUDU
- OBRAZOVANJE



Zlatibor, 16 - 18. maj, 2019.

Generalni pokrovitelj



Generalni sponsor



Prema utvrđenom „Programu rada“, u Kongresnoj dvorani hotela „Čigota“, uz prisustvo oko 180 učesnika, počeo je rad Savetovanja. Uz Radno predsedništvo, ovom naučno – stručnom Skupu, je predsedavao prof. dr Dragoljub Šotra, koji se



učesnicima Savetovanja, obratio rečima:

„Poštovane kolegice i kolege, dragi gosti - učesnici Savetovanja, želim da vas, u ime Organizacionog odbora, pozdravim, poželim uspešan rad i ugodan boravak na Zlatiboru.

Nije mali vremenski period iza nas. Proteklo je punih 13 godina od održavanja 1. Savetovanja. Za toliko smo i mi koji smo bili svedoci početka, stariji, ali je Savetovanje, na sreću, za toliko mlađe, jer su se, u međuvremenu pojavili mladi, stručni i ambiciozni učesnici, koji danas sede u ovoj sali i čine glavnu pokretačku snagu u stručnom i naučnom sagledavanju i rešavanju problema iz oblasti koje su zastupljene na ovom Savetovanju.

Nažalost, život se ne sastoji samo od uspeha i lepih stvari. Život je nepredvidiv, a ponekad okrutan. Veoma sam tužan što i ovo Savetovanje moramo započeti sećanjem na naše drage kolege, saradnike od prvog dana, prof. dr Svetozara Kostića i dipl. inž. Fahrudina Kovačevića koji su u međuvremenu preminuli.“

O liku i delu prof. dr Svetozara Kostića, govorio je njegov kolega i najbliži saradnik, prof. dr Dejan Bogićević, a o liku i delu, dipl. inž. Fahrudina Kovačevića, govorio je, njegov kplega, saradnik i prijatelj, dipl. inž. Haris Hadžić.

IN MEMORIAM



Prof. dr Svetozar Kostić

„Evo kratkog podsećanja na profesora Kostića: Rođen je u Pljevljima 1949. godine. Osnovno i srednje obrazovanje je završio u Kruševcu. Diplomirao je na Saobraćajnom fakultetu univerziteta u Beogradu, a zatim magistrirao i doktorirao na istom Fakultetu. Njegova radna biografija je bogata. Radio je u:

- Institutu za saobraćaj i transport u Beogradu, kao samostalni istraživač,
- Ministarstvu unutrašnjih poslova Srbije, kao i
- Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, gde je 1993. postavljen za šefa Katedre za organizaciju i bezbednost saobraćaja i Katedre za saobraćajne sisteme.
- Autor je preko 130 naučno – stručnih radova iz oblasti saobraćajne tehnike i bezbednosti saobraćaja.
- Objavio je preko 100 naučno – stručnih radova u posebnim publikacijama, časopisima i zbornicima radova.

- Autor je 5 udžbenika, tri monografije i više priručnika.
- Kao autor i rukovodilac, učestvovao je u izradi preko 50 studija i projekata iz oblasti drumskog saobraćaja.
- Bio je predsednik Društva inženjera i tehničara Srbije.
- Pored toga, bio je član Republičke komore za naučno – istraživački rad, zatim i predsednik sudskih veštaka Srbije.
- Autor je preko 1000 ekspertiza saobraćajnih nezgoda.

Za svoj pedagoški, stručni i naučni rad, dobio je više društvenih priznanja. Profesor Kostić bio je jedan od prvih učesnika ovog Savetovanja, gde je u proteklim godinama, kao autor, ili koautor, prezentovao značajan broj stručnih radova, zbog čega ima posebne zasluge i za uspešnost dosadašnjeg rada ovog Savetovanja. Dragi profesore! Za sve što si uradio u svom životnom veku, mi, tvoje kolege i prijatelji, dugujemo ti nezaborav, uz jedno veliko - HVALA!“

IN MEMORIAM



Fahrudin Kovačević, dipl. ing. saob.

„Veoma mi je teško da, o mom dugogodišnjem kolegi, saradniku i prijatelju, Fahrudinu Kovačeviću, izgovaram tužne riječi, baš na ovom mjestu, u ovoj sali, za ovom govornicom, pred našim zajedničkim prijateljima i poznanicima. Iako već narušenog zdravlja, boreći se sa opakom bolešću koja ga je iznenada napala, on je i prošle godine, smogao snage i učestvovao u radu Savjetovanja, čak i u veselju, a da, skoro, niko nije primjetio, kakvu je muku nosio u sebi. To dovoljno govori o njegovom karakteru i moći da sve udarce u životu stojički podnesi. Evo samo nekoliko podataka o životu i radu Fahrudina Kovačevića: Rođen je 1961. godine u Brezi, BiH. Osnovnu i srednju tehničku školu je završio u Brezi. Tehničku vojnu akademiju, smjer saobraćaj, je završio u Zagrebu. Dugo godina je radio na operativnim, upravnim i nastavničkim poslovima, kao i na organizaciji i izvođenju obuke vozača svih kategorija. Bogato radno iskustvo je stekao i na remontu i održavanju vozila. Obavljao je i dužnost „voditelja stanice za tehnički pregled vozila“. Poslije toga, svoj radni

vijek je, uspješno, nastavio u „Triglav osiguranju – Sarajevo“. Uporedo je, kao „vještak saobraćajne struke“, obavljao vještačenja saobraćajnih nezgoda, za sudove širom BiH i regiona. Iza njega su na stotine usješno urađenih i „odbranjanih“ vještačenja saobraćajnih nezgoda, pri čemu je dosljedno primjenjivao savremene metode rada. Bio je redovan učesnik raznih savjetovanja, gdje je većinom prezentovao kvalitetne stručne radove, sa temama iz oblasti „bezbjednosti saobraćaja“, ili iz oblasti „osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju“. Od samog početka, u proteklih 12 godina, aktivan je učesnik i ovih savjetovanja, sa stručnim radovima iz oblasti „bezbjednost saobraćaja“, „vještačenja saobraćajnih nezgoda“ kao i iz oblasti „osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju“, donoseći uvijek „nešto novo“. Našeg kolegu, Fahrudina Kovačevića, nažalost, prerano preminulog, pamtit ćemo kao vrijednog, stručnog, upornog i radnog čovjeka, sa posebno izraženim, plemenitim, ljudskim osobinama. Dragi Fahro! Za sve što si, u tvom kratkom životnom vijeku, uradio, u ime naših kolega i prijatelja upućujem ti veliku zahvalnost. Meni je čast i ponos, što mogu reći da samo bili saradnici i prijatelji. HVALA!“

*

Savetovanje je „otvorio“ prof. dr Siniša Ognjanović, koji se učesnicima obratio rečima:

„Poštovane kolegice i kolege, učesnici Savetovanja, uvaženi gosti!

Ispred Programskog i Organizacionog odbora savetovanja, želim da vas pozdravim, poželim uspešan rad i da vam zahvalim što ste našli vremena i mogućnosti da, bilo kao autori, koautori, ili „aktivni učesnici“, dođete i učestvujete u radu ovog, već tradicionalnog, Savetovanja.

Kao što znate, ovo je 13. po redu Savetovanje, koje se održava sa istom tematikom, na ovom istom mestu. Kad se osvrnemo u prošlost i sagledamo šta je sve urađeno u proteklom, višegodišnjem, periodu, rezultati su zaista impresivni:

- Pored stručnih i naučnih rasprava koje su vođene tokom održavanja savetovanja, u proteklim godinama, urađeno je 12 zbornika radova, koji se mogu pronaći na „sajtu“ Agencije „Expert“, gde se nalazi oko 480 kvalitetnih, stručnih, radova iz navedenih oblasti, koji predstavljaju „malo bogatstvo“ stručne literature.



- Od samog početka rada prvog Savetovanja, sa ovakvom koncepcijom na koju su mnogi gledali skeptično, došli smo do (danas) veoma poznatog i priznatog Savetovanja, u Srbiji, regionu i šire, odakle dolaze autori i koautori i skoro po pravilu, izlažu, ili svoja najbolje rezultate istraživanja, ili saznanja do kojih su došli u vremenu, od jednog do drugog savetovanja.
- Učesnici Savetovanja, koji dolaze iz različitih sredina, su prepoznali značaj i korist održavanja, ovakvog vida stručnih skupova i kao mogućnost za korisne razmene mišljenja sa svojim kolegama, o novim saznanjima i aktuelnim problemima koji se odnose na navedene oblasti interesovanja.

U Zborniku radova, koji je, učesnicima Savetovanja, dostavljen na CD-u, na 520 stranica nalazi se 49, veoma kvalitetnih, radova iz navedenih oblasti, sa raličitom tematikom, koji će, na Savetovanju, biti prezentovani. Ubeđen sam da će i ovo Savetovanje biti veoma korisno i da će proteću u najboljem redu.

PROGLAŠAVAM RAD SAVETOVANJA OTVORENIM!“



Učesnicima Savetovanja, obratio se i predstavnik generalnog pokrovitelja Savetovanja – Nacionalna asocijacija tehničkih pregleda „NATEP“, gospodin Slobodan Valdevid rečima:

„Čast mi je i zadovoljstvo što, ovaj uvaženi skup, mogu pozdraviti ispred Nacionalne asocijacije tehničkih pregleda „NATEP“, kao generalnog pokrovitelja ovog Savetovanja. Ovo je treća godina uspešne saradnje između nas i Agencije „EXPERT“, organizatora ovog Savetovanja. Ja ne znam bolje mesto gde bismo mi, iz Asocijacije tehničkih pregleda, mogli da se sastanemo u ovolikom broju, da razmenimo iskustva i razmotrimo probleme koji su redovni pratioci ovog našeg posla.



Pored toga, ne znam bolje mesto gde bismo mogli da informišemo naše korisnike usluga o svemu što se dešava u ovoj oblasti, od inovacija koje se primenjuju u svetu i kod nas, do problema druge vrste koji se javljaju u

organizaciji posla kojim se bavimo. Isto tako, ne znam bolje mesto gde bismo mogli čuti toliko korisnih informacija od autora koji izlažu radove iz oblasti koje su, direktno ili indirektno, u vezi sa našim poslom, a sve u funkciji podizanja nivoa bezbednosti saobraćaja. Ubeđen sam da će i ovo Savetovanje, kao i prethodna, proteći u najboljem redu. Želim vam uspešan rad i ugodan boravak na Zlatiboru.“



Ispred generalnog sponzora, učesnicima Savetovanja se obratio Petar Mihajlović, regionalni menadžer „Audatex“- a, koji je istakao da mu je čast i zadovoljstvo što mu se pružila prilika da govori pred ovim uvažanim Skupom



gde sedi i veliki broj predstavnika firmi koje već koriste, a i onih koji će, ubuduće, sve više, koristiti njihove usluge i što može, kroz predviđenu „prezentaciju“, da obavesti učesnike ovog stručnog i naučnog Skupa, o

dostignućima i mogućnostima pružanja usluga, Kompanije koju predstavlja.

U veoma uspešnoj „prezentaciji“, koju su učesnici Savetovanja propratili sa posebnom pažnjom, gospodin Mihajlović, pored ostalog, istakao je, da je „SOLERA“ globalni lider u razvoju softvera za automobilsku industriju, imovinske zahteve i upravljanje digitalnim identitetom, te da pravi revolucionarne alate i razvija brojne tehnologije koje menjaju tržište. Pored toga „SOLERA“ gradi budućnost digitalnih tehnologija za upravljanje i zaštitu najvažnijih životnih dobara, u okviru deset njasavremenijih centara širom sveta.

„AUDATEX“ je globalni distributer usluga u procesu rešavanja šteta na vozilima. Najvažnija prednost Audatexovih rešenja je prilika za implementaciju novih, naprednih, rešenja u skladu sa najnovijim tendencijama na tržištu osiguranja za specifične potrebe. „AUDATEX“, osiguravajućim društvima, pruža brze i efikasne usluge i za popravke motornih vozila. Pored toga, saraduje, pomaže i stimuliše sve vidove naučnih i stručnih skupova, koji imaju za cilj unapređenje bezbednog funkcionisanja sistema drumskog saobraćaja.

*

U toku prepodnevnog rada Savetovanja, prezentovan je prvi Rad na temu: **ANALIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA EDSMAC4 METODOM HVE PROGRAMA**, koji su pripremili: autor, dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saobraćaja i koautor, dr Marko Maslač, master inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr N. Milutinović.

Na početku Rada, (u „Rezimeu“) je navedeno:

„Rekonstrukcija sudara vozila i analize sudara zasnivaju se na različitim tehnikama. EDSMAC4 je jedan od modela u okviru programa HVE namenjen simulaciji sudara vozila, a zasniva se na SMAC modelu. EDSMAC4 predviđa ishod sudara simulirajući putanje vozila i profile oštećenja vozila. Korisnik ovog modela može pronaći optimalnu vezu sa materijalnim dokazima u pogledu zaustavnih pozicija, nastalih tragova kretanja i oštećenja na vozilu prilikom nezgode, pri čemu se primenom ove metode eliminišu nedostaci impulsnih modela sudara vozila. Imajući u vidu sve prednosti i pogodnosti koji pruža navedeni model, u radu je prikazana osnovna procedura korišćenja EDSMAC4. Pored toga, prikazana je i validacija izlaznih rezultata, kroz tri eksperimentalna sudara vozila.“



Posle, detaljno „razrađene“ navedene „Teme“, na kraju Rada se nalazi i „Zaključak“ u kome se kaže:

„Simulacije saobraćajnih nezgoda zahtevaju određivanje brzine kao i veliku količinu ulaznih parametara. Svrha ovih simulacija je da predvidi rezultat nekog događaja - u ovom slučaju, putanju vozila i profil deformacije. Ako dobije dovoljno vremena, veštak (ukoliko su mu dostupni) može da prilagodi parametre modela sve dok se simulirane putanje i profili deformacije savršeno ne poklope sa izmerenim rezultatima. Zatim se treba pozabaviti tačnošću pojedinačnih ulaznih parametara (od kojih su neke mahom grube procene) koji su korišćeni da bi se dobio odgovarajući rezultat. EDSMAC4 model u okviru programa HVE tretira vozilo kao deformabilno telo. Sudarne sile su u funkciji deformacije pri čemu se sve sile koje deluju na vozilo (i sudarne sile i sile na pneumaticima) uzimaju u obzir za sve vreme trajanja sudara, pri čemu se one proračunavaju u definisanim vremenskim intervalima. Na osnovu početnog položaja i brzine vozila kao i podataka o kočanju i upravljanju, SMAC može da izračuna pravac kretanja vozila u toku nezgode kao i prouzrokovanu deformaciju.

Koristeći ovu simulaciju nekoliko puta, korisnik može pronaći optimalnu vezu sa materijalnim dokazima u pogledu zaustavnih pozicija, nastalih tragova kretanja i oštećenja na vozilu prilikom nezgode, pri čemu se primenom ove metode eliminišu nedostaci impulsnih modela sudara vozila. Korisnici EDSMAC4 mogu prvo da analiziraju nezgodu koristeći EDCRASH da bi

odredili sudarne brzine (metod rekonstrukcije), a zatim da koriste te brzine kao početne uslove za EDSMAC4 program (metod simulacije). Rezultujuća potvrdna analiza je veoma kompletna i veoma moćna.

Dobra odlika EDSMAC4 je i ta što može brzo i lako da da pregled rezultata vezanih za različite scenarije, tzv. „šta ako“ ili „kad bi“ analize, gde se mogu izvršiti promene inputa u više varijacija, kako bi indetifikovali njihov efekat na rezultate.

Još jedna bitna odlika ovog programa je i mogućnost da prikaže rezultate u 3D formatu, ne samo u pogledu pozicija vozila duž trajektorija, već i deformacije na vozilima.“

(Rad u „Zborniku“ str. 18.)

*

Kao i prethodnih godina, na kraju prepodnevnog rada, dodeljena su i PRIZNANJA najuspešnijim. Na ovom Savetovanju priznanje je uručeno:

Solera

Audatex AUTOonline

Zašto „AUDATEX“ u okviru „Solera grupacije“?

- ♦ • Solera je globalni lider u razvoju softvera za automobilsku industriju, imovinske zahteve i upravljanje digitalnim identitetom.
- ♦ • Upravljajući ogromnim količinama sakupljenih podataka Solera pravi revolucionarne alate i razvija brojne tehnologije koje menjaju tržište.
- ♦ • U okviru 10 najsavremenijih centara širom sveta, Solera gradi budućnost digitalnih tehnologija za upravljanje i zaštitu, najvažnijih životnih dobara.
- ♦ • Solera grupacija posluje u oko 100 zemalja širom sveta i pruža usluge na više od 40 jezika.
- ♦ • Pruža 24/7 podršku za preko 200000 korisnika i partnera koji obave više od 250 miliona digitalnih transakcija godišnje.
- ♦ • Audatex je globalni distributer usluga u procesu rešavanja šteta na vozilima u preko 90 zemalja.
- ♦ • „Zaštitni znak“ u radu Audatexa je: jednostavnost, fleksibilnost i efikasnost.
- ♦ • Najvažnija prednost Audatexovih rešenja je prilika za implementaciju novih, naprednih, rešenja u skladu najnovijim tendencijama na tržištu osiguranja za specifične potrebe.
- ♦ • Audatex, osiguravajućim društvima, pruža brze i efikasne usluge i za popravke motornih vozila.
- ♦ • Sarađuje, pomaže i stimuliše sve vidove naučnih i stručnih skupova, koji imaju za cilj unapređenje bezbednog funkcionisanja sistema drumskog saobraćaja.



Priznanja je uručio prof. dr Siniša Ognjanović. Uz reči zahvalnosti, Petar Mihajlović, regionalni menadžer za „AUDATEX“ je istakao da, njemu i Firmi iz koje dolazi, ovo PRIZNANJE predstavlja veliku čast, ali i veliku obavezu.

Ove godine, dobitnik PRIZNANJA je i



Uz tople reči zahvalnosti, PRIZNANJE je primio Recek Silvo, uz napomenu da je ovo izuzetna čast i priznanje za uspešan rad, ne samo TRIGLAV osiguranja iz Ljubljane ,već i za „porodicu Triglav osiguranja“ iz čitavog regiona i da će, kod njih, imati poseban značaj i „težinu“.

Rad na temu:

„UTICAJ PROCJENE RIZIKA I TEŽINE POSLJEDICA PROMETNIH NESREĆA NA PREVENCIJU NJIHOVOG NASTANKA“, pripremili su: autor, dr.sc. Drago Ezgeta i koautori Ivica Ezgeta, dipl. ing; Damir Sarajlić, dipl. ing. i Mirko Jelić, dipl. ing. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Ivica Ezgeta.

Na početku Rada, u „Sažetku“ je navedeno da „prometne nesreće nastaju najčešće kao posljedica greške vozača. Stoga je potrebno šire sagledavanje uloge vozača u prometu, što uključuje sam proces edukacije vozača, razvoj njegovih kompetencija te podizanje razine njegove spoznaje o rizicima i posljedicama prometnih nesreća. Problem procjene rizika kojima je izložen vozač u toku vožnje i njegovo sagledavanje sa težinom posljedica njegovih propusta u toku vožnje nije dovoljno sagledano pa vozači često nisu svjesni posljedica koje mogu nastati njihovim greškama. U radu će se analizirati rizici povezani sa težinom njihovih posljedica u cilju boljeg razumijevanja ovog problema te poduzimanje preventivnih mjera u cilju povećanja sigurnosti svih sudionika u prometu.“



Posle detaljne razrade navedene „Teme“, usledio je sledeći „Zaključak“:

„Ako želimo promijeniti stanje sigurnosti cestovnog prometa moramo promijeniti postojeći pogled na prometne nesreće i stradanje ljudi i imovine u cestovnom prometu kao na nužnu i široko prihvaćenu pojavu koja je propratna pojava sustava cestovnog prometa koji je neophodan za daljnji prosperitet društva. Zahtjev za eliminiranjem stradanja ljudi u cestovnom prometu treba promatrati kao etički zahtjev i cilj kojem treba težiti. Ovakav pristup će donijeti koristi za sve sudionike u cestovnom prometu, osiguravajuća društva, gospodarstvo i društvo u cjelini. Bez cjelovitog sagledavanja rizika i njegovog povezivanja sa težinom posljedica za sudionike u cestovnom prometu neće se postići željeni rezultati smanjenja broja prometnih nesreća i težine njenih posljedica a samim tim i šteta koje prometne nesreće nanose osiguravajućim društvima i cjelokupnoj društvenoj zajednici.“

(Rad u „Zborniku“, str. 186.)

Rad na temu:

VREMENSKO - PROSTORNA ANALIZA SAOBRAĆAJNE NEZGODE
pripremili su: autor, prof. dr Vuk Bogdanović i koautori, prof. dr Zoran Papić; doc. dr Jelena Mitrović Simić i Msc Nemanja Garunović, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. V. Bogdanović.

U „Abstraktu“ Rada je istaknuto da je „analiza realnih mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode jedan od najvažnijih koraka u saobraćajno-tehničkom veštačenju. Ovaj postupak veoma često podrazumeva i izračunavanje brzine pri kojoj bi saobraćajna nezgoda mogla biti izbegnuta. U priručnicima za veštačenje koji se koriste u našem regionu data su dva postupka proračuna bezbedne brzine, koji nisu dovoljno dobro razjašnjeni i čijom primenom se mogu dobiti različiti rezultati. U slučaju kada vrednost bezbedne brzine ima različite vrednosti, zaključci o propustima učesnika nezgode mogu biti potpuno suprotni. U okviru ovog rada analizirana su oba postupka za proračun bezbedne brzine i definisan je način njihove pravilne primene.“

Posle detaljno razrađene „Teme“, na kraju Rada, naveden je iz „Zaključak“ u kome se kaže da je „proračun bezbedne brzine u saobraćajno-tehničkim veštačenjima, jedan od najvažnijih koraka u analizi mogućnosti izbegavanja nezgode od strane njenih učesnika. U okviru ovog rada analizirani su postupci za proračun bezbedne brzine prema dostupnoj literaturi na našem jeziku, koji su u dosadašnjoj praksi stvarali određene nejasnoće, najviše zbog pogrešnog tumačenja vremena kočenja.



Naime, načini proračuna i definisanja parametara u postojećoj literaturi nisu dovoljno razjašnjeni, pa je vreme kočenja vozila u relaciji za proračun bezbedne brzine zamenjivano vremenom trajanja neposredne opasnosti umanjenog za vreme reagovanja sistema vozač-vozilo. Primernom ovako definisanog vremena kočenja dobijaju se nerealno male vrednosti bezbedne brzine, koje su suprotne proračunu bezbedne brzine na osnovu raspoložive dužine puta kočenja, kao i svim ostalim rezultatima vremensko-prostorne analize. Ovakvim pristupom mogu se dobiti čak i negativne vrednosti bezbedne brzine, pa se i formalno logičkom analizom može dokazati da je takav postupak pogrešan.

U okviru ovog rada dokazano je da se pravilnim definisanjem parametara koji figurišu u relacijama za proračun dobijaju identične vrednosti bezbedne brzine bez obzira da li se koristi postupak zasnovana na vremenu kočenja ili na osnovu dužine raspoloživog puta za kočenje. U skladu sa tim, relacija za proračun bezbedne brzine na osnovu vremena kočenja može se jednostavnim matematičkim postupkom svesti na relaciju za proračun bezbedne brzine na osnovu puta kočenja.“

(Rad u „Zborniku“, strana 367.)

Rad na temu:

BEZBEDNOSNI ASPEKT PRIMENE BONUS - MALUS SISTEMA U OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao, Ljubomir Zec, dipl. ecc.

Na početku Rada, autor je naveo da „osiguranje motornih vozila predstavlja svakodnevnu potrebu zaštite imovine transferisanjem rizika ka osiguravajućim društvima, plaćanjem premije osiguranja, odnosno cene za pruženu uslugu koju ova društva nude na tržištu. U zavisnosti od individualnih potreba svakog osiguranika, kao i elemenata koji utiču na formiranje cene osiguranja (karakteristike predmeta osiguranja, obim i period osiguravajućeg pokrića, procene izloženosti riziku i dr.), visina premije dobija karakter „varijabilnosti“ i često sa troškovnog aspekta osiguranika predstavlja odlučujući faktor zaključivanja osiguranja.



U ovom radu biće izloženi modeli kontrole i uticaja osiguranika na cenu (premiju) osiguranja motornih vozila, kao i bezbedonosni aspekt primene bonus-malus sistema na sve učesnike u saobraćaju.“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, autor je formulisao sledeći „Zaključak“: „Donošenjem Odluke o osnovnim kriterijumima bonus-malus sistema, podacima za primenu tog sistema i najvišem bonusu, od strane Narodne

banke Srbije, od 01.09.2011. godine počeo je da se primenjuje bonus-malus sistem prilikom obračuna premije osiguranja od autoodgovornosti na tržištu Republike Srbije. Odredbe date Odluke omogućavaju savesnijim vozačima, po čijim polisama treća lica ne prijavljuju štetne događaje, da ostvare pravo na umanjenje premije prilikom svake obnove osiguranja (do tri uzastopne godine u maksimalnom iznosu od -15% u odnosu na premiju definisanu prilikom prve registracije vozila datog osiguranika). Na taj način, troškovni aspekti obaveznog osiguranja uvedeni su pod kontrolu samog osiguranika, obzirom da su pravila obračuna premija jasno definisana, transparentna i unificirana (postotak bonusa, odnosno pripadajućeg malusa identičan je kod svakog osiguravajućeg društva na tržištu).

Kasko osiguranje je dobrovoljno osiguranje koje je propisano internim uslovima i tarifama premija svakog osiguravajućeg društva, te su parametri obračuna definisani odredbama navedenih uslova i svakako pod uticajem bonus-malus sistema za datu vrstu osiguranja. Suština samog sistema je slična onom kod autoodgovornosti, s tim što su procenti potencijalnog bonusa definisani u većem iznosu, pa su mogućnosti uticaja osiguranika na cenu osiguranja veći. Takođe, ostavljena je mogućnost ugovaranja osiguranja sa različitim učešćem u šteti (apsolutno i relativno), što svakako povećava stepen kontrole osiguranika na cenu osiguranja.

Primarni efekat uvođenja bonus-malus sistema kod osiguranja motornih vozila, bio je uticaj na svest i ponašanje vozača, na način da se oni koji svojim direktnim uticajem ugrožavaju bezbednost ostalih učesnika u saobraćaju i svojim delovanjem „nose“ veći rizik po imovinu i život drugih lica, adekvatno sankcionišu putem značajno skuplje cene osiguranja. Empirijski je dokazano da navedena represivna mera utiče na prevenciju i ponašanje učesnika u saobraćaju, a da su osiguranici „osetili“ efekte primene kroz povećanje troškova osiguranja, koji su „nesrazmerno“ veći za nesavesnije vozače u odnosu na osiguranike koji su svojim delovanjem u prethodnom periodu osiguranja ostvarili pravo na primenu bonusa. Na taj način, kumulativni efekat na bezbednost svih učesnika u saobraćaju je pozitivan (u proseku nešto ispod 3% polisa ostvaruje malus kod osiguranja od autoodgovornosti).“

(Rad u „Zborniku“ str. 32)

Rad na temu:**PRAVNI POLOŽAJ VLASNIKA MOTORNOG VOZILA U SRPSKOM PRAVU, pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao, prof. dr Siniša Ognjanović**

Na početku Rada, autor je istakao da je „cilj ovog rada, na prvom mestu, da prikaže pravni položaj vlasnika motornog vozila u srpskom pravu, jer se u srpskom pravu isključivo za vlasnika motornog vozila vezuje niz dužnosti, obaveza i odgovornosti, kao što su: a) vlasnik je dužan da registruje vozilo, produži registraciju vozila i sprovede niz aktivnosti s tim u vezi – da preuzme, zameni i vrati registarske tablice, da preuzme i zameni registracionu nalepnicu, da preuzme i produži saobraćajnu dozvolu, itd; b) vlasnik je dužan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom motornog vozila pričinu trećim licima; c) vlasnik je i osiguranik iz ugovora o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti u vezi čega ima niz obaveza i prava; d) vlasnik vozila je po samom zakonu i dužnik za naknadu štete, tj. vlasnik je objektivno odgovorno lice za naknadu štete koja je pričinjena upotrebom njegovog motornog vozila. U uporednom pravu ovo pitanje nije jedinstveno rešeno. Naime, u uporednom pravu se za različita lica vezuju dužnosti i obaveze u vezi motornog vozila, i to: a) u nekim pravima se vezuju, isto kao i kod nas – isključivo za vlasnika motornog vozila; b) u drugim pravima – isključivo za držaoca motornog vozila; c) u trećim – istovremeno i za vlasnika i za držaoca; d) u četvrtim – najšire, za svako lice koje želi da koristi motorno vozilo (dakle, to znači, da su ove dužnosti na teretu istovremeno – i vlasnika, i držaoca, i detentora motornog vozila).

Drugi cilj rada jeste, da pokrene stručnu javnost na razmišljanje – da li se navedene dužnosti vlasnika vozila, u nekom delu ili u celini, mogu drukčije regulisati u našem pravu? Takođe, i da li se ove dužnosti vlasnika vozila mogu proširiti i na neka druga lica koja koriste motorno vozilo?“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada, autor je dao sledeći „Zaključak“:

„Važeća rešenja u domaćem zakonodavstvu koja se odnose na pravni položaj vlasnika motornih vozila u kontekstu ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu koju je upotrebom motornog vozila pričinio trećim licima, odnosno ugovora o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti, kao i postupka registracije vozila, ne prate savremene trendove u ovoj materiji i čine ceo sistem manje efikasnim i formalnijim u odnosu na regulativu i sisteme većine razvijenih država Evrope.



Vezivanje seta dužnosti i prava, obaveza i ovlašćenja isključivo za vlasnika vozila nije celishodno, jer se time ograničava mogućnost da i druga lica koja imaju interes, bilo da su držaoci ili žele da koriste vozilo i sl., mogu autonomno da budu nosioci prava na zaključivanje ugovora o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti i nosioci prava na registraciju motornog vozila.

Cenimo da bi bilo prihvatljivo da se izmene propisi koji regulišu ovu oblast na način da se demonopolizuje položaj vlasnika vozila, omogućivši i držaocima i/ili zainteresovanim licima da mogu samostalno da zaključe ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti i da registruju motorno vozilo na vlasnika, bez obaveznog ličnog prisustva vlasnika vozila ili punomoćnika.

Ovim rešenjem bi se osnažila industrija osiguranja u jednoj važnoj oblasti, jer bi se olakšala prodaja polisa osiguranja od autoodgovornosti i smanjili troškovi koji se vezuju za slučajeve zaključenja ugovora o osiguranju i registraciju vozila preko punomoćnika.

S druge strane, bi se postupci registracije učinili efikasnijim bez nepotrebnih birokratskih procedura koje opterećuju ovu oblast, uz napomenu da

je prema najnovijim podacima u Republici Srbiji registrovano oko 2,5 miliona motornih vozila svih kategorija. Ali, po broju registrovanih vozila na 1.000 stanovnika (258), RS je na dnu lestvice evropskih država, pa je realno da kod nas očekujemo povećanje broja registrovanih vozila. Inače, za evropske države, prosek je 500 registrovanih vozila na 1.000 stanovnika.

Zaključujemo da je neophodno bitno osavremenjavanje pozitivnih propisa koji regulišu pravni položaj vlasnika vozila, po ugledu na regulativu većine razvijenih evropskih država, a posebno država članica EU, jer će na taj način jedna važna pravna oblast pratiti trendove i dinamiku savremenog poslovanja.“

(Rad u „Zborniku“, str. 72.)

Rad na temu:

SPECIFIČNOSTI VEŠTAČENJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U ZONI RADOVA NA PUTU, pripremili su: autor, prof. dr Dejan Bogićević i koautor, asist. dr Milam Stanković. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. Bogićević.

Na početku Rada je navedeno:

„Za razliku od ranijih godina, označavanje i obezbeđenje zone radova na putu u današnje vreme predstavlja potpuno uređenu oblast. Međutim i pored postojanja pravne regulative iz ove oblasti, veliki broj izvođača radova na putu vrlo često izvodi radove na putu na način da pri tome ne vrši propisano obeležavanje zone radova na putu.

Nepropisno označavanje i obezbeđenje zone radova na putu stvara rizične uslove za odvijanje saobraćaja, zbog čega proizilaze štetne posledice za učesnike u saobraćaju, radnike koji izvode radove, kao i za odgovorna lica tokom izvođenja radova na putu.

U radu su ukazane specifičnosti saobraćajno-tehničkog veštačenja saobraćajnih nezgoda, koje se događaju u zoni radova na putu, sa posebnim osvrtom na odgovornost upravljača puta i izvođača radova na putu.“



Posle detaljne „razrade“ naznačene „Teme“, na kraju Rada izveden je sledeći „Zaključak“:

„Zone radova na putu predstavljaju saobraćajne situacije koje su neočekivane i neobične za većinu učesnika u saobraćaju. Broj zona na kojima se izvode radovi na putu se kontinuirano povećava, pa se stoga povećava i broj rizičnih situacija, u pogledu bezbednosti saobraćaja, u kojima se učesnici u saobraćaju ali i radnici mogu naći.

Posle dužeg niza godina, u današnje vreme zakonskom regulativom u Republici Srbiji uspostavljen je pravni okvir za bezbedno odvijanje saobraćaja u zoni radova na putu. Pravni akti kojima je regulisana ova oblast i u okviru kojih su definisane mere za bezbedno odvijanje saobraćaja u zoni radova na putu su: Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Zakon o putevima, Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji, Pravilnik o načinu regulisanja saobraćaja na putevima u zoni radova i posebno Tehničko uputstvo za označavanje zona radova na održavanju državnih puteva u Republici Srbiji. Navedenom zakonskom regulativom definisana su prava, obaveze, dužnosti, odgovornosti i aktivnosti upravljača puta, saobraćajnog projektanta, kao i izvođača radova.

Dugogodišnje analize saobraćajnih nezgoda ukazuje da postoji znatan broj nezgoda koje su se dogodile u zoni radova na putu koje su prouzrokovane neadekvatnim obezbeđenjem mesta na kome se izvode radovi, lošim usmeravanjem vozila, loše prenesenom porukom i informacijom putem privremene saobraćajne signalizacije na mestima gde se izvode radovi na putu.

Prilikom izrade Nalaza i mišljenja veštaka za saobraćajnu nezgodu koja se dogodila u zoni radova na putu, nakon utvrđivanja svih okolnosti pod kojima se dogodila predmetna saobraćajna nezgoda, veštak treba da formira mišljenje i zaključak, sa posebnim akcentom na nepravilnosti koje se odnose na saobraćajnu signalizaciju, koja je bila postavljena u zoni radova na kojoj se dogodila saobraćajna nezgoda.

Analizom saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u zoni radova na putu zbog iznenadno nastale opasne situacije, koju vozač nije mogao blagovremeno da vidi, predvidi, niti je imao razloga da očekuje, možemo smatrati da je okolnost zbog koje je nastala opasna situacija, uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Naime, ukoliko bi saobraćajna nezgoda nastala kao posledica opasne situacije u koju je vozač doveden usled lošeg vođenja saobraćaja, loše prenesene poruke i informacije putem privremene saobraćajne signalizacije u zoni radova na putu, propust za stvaranje opasne situacije i nastanak nezgode trebalo bi tražiti i kod upravljača puta, izvođača radova ali i kod odgovornog saobraćajnog projektanta.“

(Rad u „Zborniku“, str 88.)

Rad na temu:

PROCENA ŠTETA NA VOZILIMA IZ KATEGORIJE „ISTORIJSKIH VOZILA“, pripremili su: autor Tibor Bodolo, dipl. inž. mašinstva i koautor, Aleksandar Adam, master inž. ind. inženjerstva.



Na početku Rada je navedeno da je „cilj ovog rada da pruži smernice i pomoć veštacima i proceniteljima pri utvrđivanju tržišne vrednosti i šteta na vozilima iz kategorije „Istorijskih vozila“.

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada je, kao „Zaključak“ istaknuto da:

„procena štete na istorijskim vozilima zahteva posebnu pažnju procenitelja i veštaka. Kalkulacije troškova popravke nisu moguće klasičnim alatima, a procena vrednosti vozila zahteva posebno poznavanje modela i istorije predmetnog vozila zbog čega po pravilu treba konsultovati stručnjake iz oblasti istorijskih vozila.“
(Rad u „Zborniku“ str. 448.)

Rad na temu:

POJAM MANJE MATERIJALNE ŠTETE U ZAKONU O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA I NJEGOVA ULOGA U OŠTETNOM PRAVU priremili su: autor Miloš Milanović, dipl. pravnik i koautor Miroslav Govedarica, dipl. inž. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao M. Milanović.



U uvodnom delu Rada, pored ostalog, je navedeno: „Pojam manje materijalne štete, kao zakonski pojam, nema velikog pravnog, pa čak ni opštedruštvenog značaja. Međutim, u svakodnevnim odnosima lica koja

učestvuju u saobraćaju i pretrpe materijalnu štetu usled upotrebe motornih vozila, definisanje ovog pojma, na prvi pogled ima veliki praktični značaj, s obzirom da se može postaviti pitanje njegovog uticaja na različita prava i obaveze svih učesnika u procesu regulisanja odštetnih zahteva iz osnova osiguranja od autoodgovornosti (oštećeno lice, štetnik, osiguravač, sud).

Pojam manje materijalne štete izazvao je pažnju stručne javnosti osiguranja tek 2009. godine, sa uvođenjem u primenu obrasca Evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi. Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima definiše Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi kao „propisani obrazac koji učesnici u saobraćajnoj nezgodi popunjavaju nakon saobraćajne nezgode sa manjom materijalnom štetom“. Takođe, članom 172. stav 1. tačka 3. istog Zakona, definisano je da „Vozač, odnosno učesnik saobraćajne nezgode u kojoj je nastala samo manja materijalna šteta dužan je da: ... popuni Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi u slučaju kada ovlašćeno lice ne vrši uviđaj saobraćajne nezgode“.

Međutim, sam pojam manje materijalne štete uopšte nije bio definisan ovim Zakonom, odnosno zakonski normiran, pa se može reći da je postojala pravna praznina za koju su rešenja konkretnih problema u tumačenju ovog pojma iznalažena putem analogije ili primenom odgovarajućih pravila iz drugih izvora prava.“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, u „Zaključku“ je, pored ostalog, navedeno:

„Kao što je u uvodnom delu ovog rada i naznačeno, zakonodavac je donošenjem definicije pojma manje materijalne štete ponovo otvorio prostor da se po pitanjima za koja je odgovore dala sudska praksa, ponovo otvara diskusija i iznose dileme, te da se ponovo luta u iznalaženju rešenja kako to pogoduje svakoj od suprotstavljenih strana u procesu regulisanja odštetnih zahteva.

Na prvi pogled, čini se da je donošenjem jasne definicije pojma manje materijalne štete sada sužen prostor sudskoj vlasti da kreira normu po kojoj će za svaki pojedinačni slučaj donositi odluku. Razlog tome je što sud može kreirati pravo samo u odsustvu normi koje regulišu određeni odnos, a u konkretnom slučaju pojam manje materijalne štete je regulisan konkretnom normom.

Međutim, ako se pažljivo analizira zakonska definicija pojma manje materijalne štete, ali i svih ostalih zakonskih normi koje se odnose na obavezno osiguranje i naknadu štete iz osnova odgovornosti zbog upotrebe motornog vozila, ne može se naći konkretna norma koja izričito uređuje pitanje naknade štete po zahtevu uz koji je kao dokaz podnet Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi. Da bi se princip ograničenja visine štete do određenog iznosa mogao primeniti u odštetnom pravu, takva norma morala bi biti sadržana u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, koji uređuje odnose po pitanju naknade štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti.“

(Rad u „Zborniku“, strana 109.)

Rad na temu:

PROBLEMI ODVIJANJA SAOBRAĆAJA U RASKRSNICAMA SA KRUŽNIM TOKOM SA OSVRTOM NA VJEŠTAČENJE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, pripremili su: autor Milija Radović, dipl. inž. saob. i koautori, dr Danislav Drašković, dipl. inž. saobraćaja i Goran Šmitran. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao M. Radović.

Na početku Rada je, kao „Rezime“, navedeno: „Raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja posljednjih godina postale su vrlo „popularne“ u zemljama regiona. Popularnost se objašnjava najprije jednostavnošću i pozitivnim efektima na bezbjednost saobraćaja. Osnovni zadatak koji se postavlja pred svaku raskrsnicu jeste da se obezbijedi dobra protočnost saobraćaja uz osiguranu bezbjednost.

Naravno da kružne raskrsnice nisu rješenje za sve probleme i da prije izgradnje nove kružne raskrsnice ili pretvaranja klasične trokake ili četvorokake raskrsnice u kružnu treba provjeriti protočnost iste naročito ako imamo intenzivne pješačke tokove i uticaj na bezbjedno odvijanje saobraćaja. U radu su prikazana iskustva i problemi sa kojim se susreću upravljači puteva i učesnici u saobraćaju na raskrsnicama sa kružnim tokom saobraćaja u Republici Srpskoj.“

Posle detanjne „razrade“, navedene „Teme“, na kraju Rada u „Zaključku“ je, pored ostalog, navedeno:

„Raskrsnice sa kružnim tokom imaju niz prednosti u odnosu na klasične raskrsnice, ali nisu uvijek najbolje rješenje, te u svakom konkretnom slučaju treba ispitati opravdanost izgradnje kružne raskrsnice, naročito u pogledu protočnosti i uticaja na bezbjednost saobraćaja. Prednosti kružnih raskrsnica su svakako u smanjenju broja konfliktnih tačaka, smanjenju brzine kretanja, homogenosti saobraćajnih tokova, te samim tim i boljom bezbjednošću saobraćaja.

Podaci o saobraćajnim nezgodama u kružnim raskrsnicama u Banjaluci u zadnje dvije godine pokazuju da nije bilo saobraćajnih nezgoda sa poginulim niti sa teško povrijeđenim licima, da je broj saobraćajnih nezgoda sa lako povrijeđenim svega 4%, te da se radi uglavnom o saobraćajnim nezgodama sa materijalnom štetom. Evidentan je problem što se bezbjednost saobraćaja na kružnim raskrsnicama smanjuje sa povećanjem broja traka, odnosno, najbezbjednije su jednostrane kružne raskrsnice.



Problemi se ogledaju i u nesnalaženju vozača u kružnim raskrsnicama, ali i dilema kod policijskih službenika, sudija i vještaka kada su u pitanju pravila odvijanja saobraćaja i saobraćajne nezgode u kružnim raskrsnicama.“ Posle toga, u Radu su taksativno navedeno sve što je neophodno uraditi, kako bi se uočeni problemi otklonili.“ (Rad u „Zborniku“, strana 98.)

Rad na temu:

UPOREDNA ANALIZA OŠTEĆENJA NA VOZILIMA – NOVE METODE, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao doc. dr Ištvan Bodolo.

U „Rezimeu“ autor je naveo:

„Prema proceni osiguravača, prevare u osiguranju su najzastupljenije u oblasti autoodgovornosti u delu materijalnih i nematerijalnih šteta i u stalnom su porastu. Preovlađujući su slučajevi "dobra prilika da se nešto više naplati". U dosadašnjoj praksi metode rada su trivijalne i po načinu rada veštaka, veoma heterogene. Nije mali broj slučajeva da se nalazi izrađuju bez dokaza i obrazlaganja na osnovu čega se donose presude. Takvi nalazi su nepouzdati i ne omogućavaju osnove za usaglašavanje. U radu je prikazan novi pristup

uporednim analizama kao novi sistem zasnovan na mogućnostima digitalnih tehnika.“



Posle detaljno, „razrađene“ navedene „Teme“, autor je, na kraju Rada, naveo „Pravce daljih istraživanja (perspektiva)“, gde je naveo:

1. „Sada postoji tradicionalno poređenje oštećenja pomoću merne letve, mehanizma kretanja vozila, iskustva i mišljenja veštaka.
2. Novi iskorak je 3D virtuelno modelovanje oštećenja na vozilima što je nova informacija i ne samo nadopuna metoda rada iz prethodnog stava.
3. Konačno i pouzdano utvrđivanje mogućih fingiranih sudara su odgovarajuće metode digitalne forenzike (Crash Cube, CDR, WIN Cube) kojima se utvrđuju stanja elektronskih uređaja i na osnovu uvida u Zapisnik o uviđaju, kombinacijom prethodnih modela (tradicionalnim i 3D virtuelnim modelovanjem) stiče pouzdana informacija o predmetu spora. Prvi metod je poznat tradicionalan, drugi je autor razvio, a treći još nije komercijalno upotrebljiv.“ **(Rad u „Zborniku“, str. 7.)**

Isto tako, Rad na temu:

METODE ZA IZRAČUNAVANJE PROMENE BRZINE VOZILA U TEHNIČKIM VEŠTAČENJIMA NEMATERIJALNE ŠTETE PREMA KLASIFIKACIJI S 13.4 – SUDSKA PRAKSA, uradio je i učesnicima Savetovanja prezentovao autor, doc. dr Ištvan Bodolo.

Na početku Rada, autor je naveo da „problematika izračunavanja promena brzina vozila usled sudara veoma je aktuelna u vansudskim i sudskim postupcima. Ona je tehnički parametar za ocenu da li je trzajna povreda vrata S 13.4 verovatna ili ne. U praksi, autor je uočio da pravosuđe generalno nije stručno osposobljeno da razume suštinu problematike, pa je podložno ertistici raznih nalaza i veštaka. Nevolja je veća kada sud angažuje veštaka – veštake u nizu, od ugleda koji ili ne znaju ili ne znaju da ne znaju. Veštak ne sme da ne zna i ne sme da se koristi neistinama. Pravosuđe ne preduzima mere u slučajevima netačnih nalaza, čak i kada su učestali. U radu je prikazan skup nedozvoljenih i dozvoljenih metoda u cilju upoznavanja stručne javnosti i pravosuđa.“

Posle detaljno „razrađene“ navedene „Teme“, na kraju Rada, autor je dao sledeći „Zaključak“: „Oblast nematerijalne štete koja se bazira na izračunavanju promene brzine je veoma delikatna i delom apstraktna širem krugu nosilaca pravosudnih funkcija. Rečena okolnost pogoduje velikom broju pristupa za prikazivanje promene brzine vozila, često nedopustivih. Autor stoji na stanovištu da: procene, korišćenje metoda kinematičkih jednačina i Zakona o održanju količine kretanja u kombinaciji sa Zakonom o održanju kinetičke energije nisu dopustive jer ili pouzdano ili sa velikom verovatnoćom dovode do netačnih rezultata i da se ne smeju koristiti u oblasti promena brzine radi nematerijalne štete. Pokazalo se da su metode (olovkom) prikazana u (2) i upotreba simulacionih softvera (računarom) pouzdano sredstvo za izračunavanje promene brzine vozila u oblasti nematerijalne štete. Ostale metode i pristupi prikazani i ovom radu su nedopustivi.“ **(Rad u „Zborniku“ str. 229.)**

Rad na temu:

SUDAR VOZILA U PRETICANJU SA VOZILOM U LEVOM SKRETANJU, pripremili su: autor Vladimir Erac, dipl. inž. saob. i koautori Zoran Jelić, dipl. inž. saob. i Saša Popović, dipl. inž. saob. Rad je učesnicima Savetovanja, prezentovao V. Erac.

U **uvodnom delu Rada je navedeno da je** „preticanje jedna od najsloženijih operacija koju vozač može da obavi u saobraćaju. Složenost ove operacije uslovljena je velikim brojem složenih radnji koje pravovremeno treba da obavi vozač vozila koje vrši preticanje, i velikim brojem različitih i nepoznatih uslova koji mogu da se jave tokom preticanja. U preticanju učestvuju bar dva vozila (preticano-vozilo i vozilo koje pretiče), a na dvotračnim putevima potencijalno ili stvarno i treće vozilo koje dolazi u susret. Vozač vozila koje vrši preticanje treba da prati saobraćajnu situaciju, da se uveri da li je tom mestu dozvoljeno preticanje ili nije, da prati kretanje vozila ispred sebe, a posebno da prepoznaje promene u načinu kretanja koje ukazuju na nameru vozača ispred sebe da skrene ulevo: usporavanje, pomeranje vozila ulevo i uključivanje levog pokazivača pravca.“



Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada je naveden i „Zaključak“, u kome se kaže: „Zakonski propisi obavezuju vozače da radnje u saobraćaju mogu otpočeti samo ukoliko se uvere da radnju mogu da izvrše na bezbedan način. Na početku izvođenja radnji vozači su dužni da o svojim nameravanim radnjama obaveste druge učesnike u saobraćaju, uključivanjem

odgovarajućeg pokazivača pravca, a u konkretnom slučaju bi to bio levi pokazivač pravca. U analizama ovog tipa nezgoda veoma teško se može utvrditi da li je i u kom trenutku koji od učesnika u saobraćajnoj nezgodi uključio pokazivač pravca, pa se analiza svodi na analizu koji je od učesnika prvi otpočeo radnju.

U ovom radu date su neke od mogućih situacija do kojih može doći prilikom skretanja odnosno preticanja vozila koje skreće ulevo. U radu je ukratko napravljen osvrt na neke od takvih situacija, a šarolikost mogućih varijanti je toliki da se ne može izvršiti pregled svih mogućih situacija.“

(Rad u „Zborniku“, str. 176.)

Rad na temu:

NOVE SVETLOSNE GRUPE, VRSTE, PODELE, NAČIN RADA I KONTROLA SA PODEŠAVANJEM, pripremili su Vlada Marinković i Dragan Simović, dipl. maš. inž. Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao V. Marinković, pri čemu je posebno istakao:



„Dugi niz godina farovi vozila su bili relativno standardne komponente. Nedavno su, međutim, prošli kroz tehnološki brzu promenu uvođenjem halogenih sijalica, ksenonskih projektora i LED jedinica. Laserska tehnologija je već započela.

U svom nastojanju da poboljšaju bezbednost proizvođači vozila se takođe fokusiraju na konceptu "Inteligentnog Osvetljenja", kao što su AFS (Adaptive Front-lighting System) i GFHB (Glare Free High Beam).

Osim toga farovi su sada često povezani sa ostalim elektronskim sistemima vozila, uključujući radare, kamere i sisteme za upravljanje.

U radu su prikazane nove tehnologije primenjene kod prednjih farova, kao i novi uređaji namenjeni proveru i podešavanju farova nove generacije.

Od izuzetnog je značaja da servisi i stanice tehničkih pregleda budu opremljeni modernim sistemom za podešavanje i proveru prednjih svetala, koji je u stanju da radi sa sofisticiranom tehnologijama koje postoje i koje će se uskoro pojaviti.“
(„Zbornik“, str. 184.)

Rad na temu:

UPOREDNA ANALIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA LAKIM TELESNIM POVREDAMA U SUDARIMA PUTNIČKIH AUTOMOBILA PO POLICIJSKIM UPRAVAMA U SRBIJI, pripremili su: autor, dr Marko Maslač, dipl. inž. saob. i koautor, dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Maslač.

Na početku Rada naveden je „Rezime“ u kome se kaže da: „sudari putničkih automobila u ukupnom broju saobraćajnih nezgoda sa povređenim licima učestvuju sa 83,4%. Lica koja su zadobila lake telesne povrede u sudarima putničkih automobila čine 74,6% svih lako povređenih lica u saobraćajnim nezgodama u Republici Srbiji. Imajući u vidu podatke o broju i troškovima saobraćajnih nezgoda, kao i konstantan porast broja prijavljenih lakih telesnih povreda u saobraćajnim nezgodama u Republici Srbiji, u radu je izvršena uporedna analiza saobraćajnih nezgoda sa lakim telesnim povredama u sudarima putničkih automobila po policijskim upravama.

Rezultati su pokazali učestalost zadobijanja lakih telesnih povreda vozača i putnika u različitim tipovima sudara (čeon, bočni i sudar u sustizanju) po policijskim upravama. Pored toga, prikazani su i rezultati studije o najzastupljenijim regionima tela koji bivaju povređeni u navedenim tipovima sudara.“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju rada, u „Zaključku“ je navedeno: „Na osnovu analize čeonih sudara putničkih automobila i broja prijavljenih povreda, dolazi se do zaključka da su LTP najzastupljenije posledice saobraćajnih nezgoda, u analiziranim tipovima sudara putničkih automobila, sa

značajno većim procentom u odnosu na ostale posledice saobraćajnih nezgoda (sa poginulim, TTP i materijalnom štetom).



U radu su analizirani zvanični statistički podaci o broju saobraćajnih nezgoda i broja LTP. Pored toga, mora se voditi računa i o saobraćajnim nezgodama u kojima su popunjavani izveštaji o saobraćajnoj nezgodi, ali na žalost o tom broju ne postoje dostupni podaci. Prema nezvaničnim informacijama u njima postoji veliki broj zahteva za naknadu nematerijalne štete, što svakako povećava broj prijavljenih LTP u ukupnom broju nezgoda.

Rezultati istraživanja NHTSA sprovedenog na velikom uzorku povreda (preko 20.000.000 povreda u čeonim sudarima; preko 3.000.000 povreda u bočnim sudarima) u sudarima putničkih automobila pokazali su najzastupljenije delove – regione tela u kojima nastaju povrede pri ovakvim tipovima sudara. Tako su lake telesne povrede vozača i putnika (u kokretnom slučaju povrede na AIS skali 1-3), u čeonim sudarima putničkih automobila najzastupljenije u predelu gornjih i donjih ekstremiteta, kao i u predelu lica. Dok su kod bočnih sudara putničkih automobila povrede ravnomerno raspoređene po regionima tela, izuzev povreda vrata i stomaka, koje se javljaju u značajno manjem procentu.

U domaćoj praksi kao najučestalije lake telesne povrede vozača i putnika u sudarima putničkih automobila javljaju se povrede koje nisu u skladu sa svetskom literaturom. Naime, prema prikazanom istraživanju (sprovedenom na ogromnom uzorku povreda) povrede vrata javljaju se u procentu 1,2-1,8 kod čeonih sudara putničkih automobila, i 0,7-2,4% kod bočnih sudara. Sa druge strane u domaćoj praksi postoji konstantan porast broja i procenta povreda koje

se tretiraju kao trzajne povrede vrata. Pa je stoga, često pitanje koje se postavlja pred veštaka na sudu da li je i na koji način moglo u konkretnom sudaru moglo doći do nastanka navedene povrede. Na žalost u Srbiji ne postoje konkretni podaci o klasifikacijama lakih telesnih povreda. Analizom broja i procenata nezgoda i detaljnom analizom lakih telesnih povreda, koje bi zahtevala multidisciplinarni pristup može se doći do podataka značajnih za sve subjekte koje bave analizom saobraćajnih nezgoda i time smanjile zloupotrebe prijavljivanja nepostojećih povreda, koje u ukupnom zbiru predstavljaju velike troškove.

(Rad u „Zborniku“, str. 288.)

Rad na temu:

JEDAN ASPEKT VEŠTAČENJA NEMATERIJALNIH ŠTETA – STUDIJA SLUČAJA, pripremila je i učesnicima Savetovanja, prezentovala, Lea Bodolo, student 4. godine FTN u Novom Sadu.

U „Rezimeu“ rada je navedeno:

„Putnici u javnom prevozu su kupovinom karte osigurani po pitanju nematerijalne štete po osnovu objektivne odgovornosti. Broj zahteva za naknadom ima sezonski karakter sa nejednakom amplitudom i učestalosti. Predmet analize saobraćajno tehničkog veštaka može biti analiza mogućnosti destabilizacije putnika i mehanizam kretanja tela u funkciji kontakata sa krutim delovima unutrašnjosti autobusa posebno u slučajevima kada ne postoje objektivni znaci povređivanja. Veštačenja ove vrste su u osnovi veoma složena i kompletna slika, može da se dobije jedino multidisciplinarnim (kombinovanim) veštačenjima saobraćajno tehničke struke i veštačenjima iz oblasti sudske medicine.

Ponekad predmet interesovanja tuženog postaju i slučajevi kada postoje objektivni znaci povređivanja. U radu je prikazan jedan takav slučaj čija analiza ne spada u standardne i tipske probleme saobraćajno tehničke struke.“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada se nalazi „Zaključak“ u kome je navedeno:

„Prepreke za usporavanje saobraćaja su se nalazile međusobno udaljene 25 metara s time da su obe bile nedozvoljeno visoke za „zonu 30“.

Eksplozivni prelaska autobusa preko prepreka je pokazao zanemarive kratkotrajne promene brzina u uzdužnom smislu, još manje u poprečnom i izvesne u vertikalnom smislu. Za merenje je upotrebljen akcelorometar XL Meter.



Merenjem mernom letvom izdvojeni su sekvencijalni položaju autobusa te je dokazano da prilikom naleta na prepreku autobus potone oko 4 cm da bi se izdigao iznad početnog položaja za oko 12 cm. Elongacija je trajala oko 150 do 160 milisekundi.

Video snimanjem pokazalo se da za ovakve parametre telo putnice ne biva vidljivo izbačeno iz sedišta prema gore ali uz pretpostavku da njeno telo tokom 150 milisekundi ne prati putanju sedišta ona može biti udarena u sedalni deo na površini od 20x30 cm silom od 39 kg a to znači da bi svaki kvadratni centimetar njenog sedalnog dela bio impulsno izložen pritisku od 650 g/cm².

Video animacije koje se odnose na predmet veštačenja se nalaze na:

WWW.forensic.co.rs →Oblasti veštačenja →Saobraćaj

Na dnu te strane se nalazi: „Šifra za vašu video animaciju“ i u prazno polje možete uneti sledeće kodove, jedan po jedan:

ni1v8cic
thmxha89
yfj9zsdj

Nakon toga pritisnite „I am not robot“ i nakon toga „Pošalji“

Video animacije za ovaj slučaj će se kopirati na vaš računar.

Odricanje od odgovornosti: Video animacije su namenjene samo licima pravno vezanim za ovaj postupak, i pozivanje na iste od strane bilo kog drugog lica nije dozvoljeno. Shodno tome odričem se svake odgovornosti i ne prihvatam bilo kakvu obavezu (uključujući slučaj nepažnje) za posledice koje može pretrpeti bilo koje lice zbog činjenja ili nečinjenja na bazi takve informacije. Svako umnožavanje, širenje, kopiranje, obelodanjivanje, distribucija i/ili objavljivanje video animacija je zabranjeno.”

(Rad u „Zborniku”, str. 136.)

Rad na temu:

VAŽNI DETALJI RADA PROCJENITELJA NA SNIMANJU ŠTETA NA VOZILU I KORIŠĆENJE POMOĆNIH ALATA pripremili su: **Vukić Srđan, dipl. inž. maš. i Đurović Đoko, dipl. inž. mašinstva.**

Autori su u „Abstraktu“ naveli da je „u radu pokušano da se ukaže na kompleksnost problema procjene štete na vozilima te bitne detalje i postupanja procjenitelja u procesu snimanja oštećenja i obrade kompletne nastale štete na vozilu.



Naročito je ukazano na proces identifikacije vozila i fotografisanja oštećenja kao bitne detalje u daljem procesu obrade štete kao i potrebnu stručnost i obučenost procjenitelja i njegov nepristrasan pristup obradi štete.“

Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, autori su, na kraju Rada, dali sledeći „Zaključak“:

„Postupak procene štete na motornim vozilima je jedan stručan i kompleksan postupak, čiji je cilj obezbeđivanja dokaza o nastaloj šteti, a krajnji rezultat tog postupka je utvrđivanje materijane štete na vozilu. Česti su predmeti pred sudom da vlasnik oštećenog vozila traži pravičnu nadoknadu za pretrpljenu materijalnu štetu jer u redovnom postupku kod osiguravajućeg društva smatra da nije dobio nadoknadu (ni uz ulaganje prigovora), bilo da se radi o djelimičnoj šteti a naročito kada se radi o obradi štete po principu totalne štete na vozilu.

Svaka nestručnost, površnost ili previd ima značajne posledice bilo za samog oštećenog, bilo za kranjeg platioca štete, najčešće osiguravajuću kuću. Po prirodi ovog posla, procjenitelj bi trebao da ima stručna i specijalistička znanja ali interesi osiguravajućih kuća (da uštede po raznim osnovama) doveli su do angažovanja nedovoljno stručnih i slabo obučениh kadrova, obračuna i amortizovanja djelova i radova bez osnova ili paušalno.

Sadašnje stanje u delatnosti procene štete i vještačenja na motornim vozilima nalagaće realnu potrebu da poslove procene štete obavljaju kompetentni i licencirani procjenitelji, kako je to urađeno u ovoj oblasti u Evropskoj uniji. Da bi se to omogućilo potrebno je izvršiti licenciranje kadra koji će obavljati taj posao na visoko stručan, profesionalan i nezavistan način.“

(Rad u „Zborniku“, str. 63.)

Rad na temu:

BEZBEDNOSNI ASPEKT PRAVILNOG ODRŽAVANJA SAOBRAĆAJNICA, PRI IZUZETNO NISKIM TEMPERATURAMA, UZ DUGOTRAJNE SNEŽNE PADAVINE, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao, mr Nihad Strojil, dipl. inž. saobraćaja

Na početku Rada, autor je naveo da se „mere protiv zaleđivanja sprovode pre padanja snega i formiranja leda na putu. Njihov cilj je da spreče stvaranje leda na površini puta. U nekim okolnostima protiv zaleđivanja može drastično da se smanje troškovi održavanja puteva u odnosu na konvencionalni način odleđivanja. Hemikalije koje se koriste da sprečavaju stvaranje leda su aktivne u tečnom stanju (kao mešavine) na putne površine pre padavine snega ili snežne oluje.

Primenjenom metodom protiv stvaranja leda vraća površinu puta u „normalu“ brže i efikasnije, a kao rezultat je manje nezgoda i manje „kašnjenje“ na

putevima. Navedene aktivnosti predstavljaju uslov da bi se bezbednost saobraćaja „stavila pod kontrolu.“ Posebnu pažnju treba svakako obratiti na mostove kao najkritičniji deo održavanja u zimskim uslovima odvijanja saobraćaja. Cilj ovog rada bio je da se analizom postojećeg stanja bezbednosti u drumskom saobraćaju Srbije na osnovu statističkih podataka, neposrednim posmatranjem stanja saobraćaja, pokuša utvrditi stvarno stanje bezbednosti i dati novi predlog mera za dalje poboljšanje i unapređenje bezbednosti saobraćaja sa posebnim osvrtom na intenzivno padanje snega i stvaranje leda u zimskim uslovima vožnje.“



Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada, autor je dao sledeći „Zaključak“: „Svake zime kada meteorolozi predviđaju intenzivne snežne padavine, led ili ledene uslove lokalne vlasti i javna preduzeća koja su zadužena kod zimskog održavanja jeste da se blagovremeno uoče pojave i identifikuju uzroci poremećaja ili oštećenja i pravovremeno preduzmu blagovremeno aktivnosti njihovog otklanjanja, kako bi se sprečile teža oštećenja i ugrozio bezbedno odvijanje saobraćaja. Natrijum hlorid, magnezijum hlorid, kalcijum hlorid, kalcijum magnezijum, i kalcijum acetat su glavne hemikalije koji se koriste za sprečavanje i skidanje snega i leda sa kolovoza. Za normalne uslove u zimskom periodu za održavanje puteva, sa posebnim osvrtom na puteve

gde intenzivno pada sneg i po nekoliko dana, bitno je obezbediti normalnu prohodnost na putevima prema utvrđenim prioritetima i planu Zimske službe. Za prohodnost i bezbedno odvijanje saobraćaja se podrazumeva i blagovremena nabavka, distribucija i lagerovanje osnovnih materijala za posipanje. Srbija je jedna od retkih zemalja u kojima se zimi još koristi industrijska so za topljenje snega i leda na kolovozu i na mostovima. Upotrebom novih hemikalija za sprečavanje stvaranja leda pokazala se ne samo da je efikasnija na putevima, nego i ekonomski opravdanija. U kombinaciji sa preciznim vremenskim prognozama, sprečavanje stvaranja leda je više preventivna mera za bezbednost saobraćaja u zimskim uslovima vožnje. Treba napomenuti da kalcijum – hlorid topi sneg i do (-17 ° C), za razliku od soli koja deluje do (-7 °C). Može da se koristi i u tečnom stanju, pa nam teška mehanizacija nije potrebna. Stručnjaci upozoravaju da kalcijum – hlorid košta pet puta skuplje od industrijske soli (500 evra po toni, a so je 100 evra po toni), i da se ta razlika nadoknadi jer se manje plaća za održavanje puteva. Međutim treba naglasiti ako se tome dodaju i štete koje nastaju tokom zime na automobilima (najmanja intervencija, havarija na limariji košta od 100-300 evra), onda pokazatelji svakako pokazuju šta je jeftinije. Za bezbedno odvijanje saobraćaja u zimskom periodu je izuzetno značajno da se pored preduzeća i korisnici puteva pridržavaju propisa i uključuju u saobraćaj sa opremom sa odgovarajućim pneumaticima i lancima za sneg na krzičkim deonicama, kao i bolje vršenje kontrole od strane državnih organa.“

(Rad u „Zborniku“, str. 165.)

Rad na temu:

DIGITALNA FORENZIKA U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU, uradio je i učesnicima Savetovanja prezentovao, doc. dr Ištvan Bodolo.

Na početku Rada u „Rezimeu“, autor je naveo: „Sve veći broj međusobno integrisanih elektronskih sistema koji upravljaju i memorišu podatke u vozilima, je 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 detaljno provedene „razrade“ navedene „teme“, na kraju Rada, autor je dao sledeći „Zaključak“: „Zakonodavstvo EU će prema planu, do kraja tekuće kalendarske godine ratifikovati obavezu proizvođača vozila da otvore, do sada tajne softvere i podatke učine dostupnim za licencirana lica. 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 potpuno nepoznat saobraćajno tehničkim veštacima.“ **(Rad u „Zborniku“, str. 376.)**

Isto tako, veoma zapažen Rad sa aktuelnom tematikom: O VEŠTAČENJU, VEŠTACIMA, ZAKONU I PRAKSI, uradio je doc. dr sci. Ištvan Bodolo

U uvodnom delu Rada, autor je, pored ostalog, naveo:

„Rad ukazuje na loše običaje i loša ponašanja koje je autor uočio u neposrednom praktičnom radu, u okviru celokupne delatnosti koja je vezana za oblast veštačenja. Etika je nauka o moralu, a moral je skup kriterijuma (načela) u vezi sa ljudskim postupcima (1). Kriterijumi su skup nepisanih društveno ispravnih i prihvatljivih pravila u postupanju ljudi. Postupak jednog čoveka ili grupe ljudi koji drugi ljudi ocene lošim je nemoralan čin. Ocena, ili vrednovanje postupaka, izvire iz savesti i iskazana je preko moralnih normi.

Biti nemoralan obično nije kažnjivo, osim kada je nemoralni čin prepoznat u Zakonu za koji je predviđena sankcija.

Ukoliko Zakon neki nemoralan čin "dozvoljava" tj ne "prepoznaje", to ne znači da takav čin moralno ispravan. Ispravna moralna načela vode dobru zajednicu, nemoralna, obično dobru pojedinca, a na štetu zajednice (u pravosuđu – protiv Zakona).

Ukratko: "Nemoj činiti drugima ono što ne želiš da tebi čine" – oličenje Deontološke etike Imanuela Kanta, tj druge ljude ne treba da iskorištavamo na bilo koji način, ne smemo da ih lažemo, krademo, varamo.⁽¹⁾ Moralno postupanje je lišeno bilo kakve koristi i laganja.

Međutim, čovek, pa i veštak, je racionalno i sebično biće (Džeremi Bentam), čije postupanje definiše Zakon koji se mora poštovati od svih aktera u postupku. Poštovanje Zakona je čin pravednosti, a pravednost je u korist onoga koji ga je ozakonio u cilju da svako dobije ono što je zaslužio. To što je zaslužio određuje Zakon. To znači da će lošije proći onaj koji je pravedan (okrivljeni prizna krivicu) i da je nepravičnost korisnija (Trasimax – Sokratov sabesednik).

Ako bi čovek znao da svojim nemoralnim (nepravičnim) ponašanjem ne bi bio uhvaćen, on bi bio nepravičan (Trasimax) (lopov da ukrade a veštak da slaže). Pitanje je da li bi bio srećan, tj da li bi imao problem sa savešću - unutrašnja harmonija tela i duše (Sokrat).

Suština morala je u njegovoj univerzalnosti na sve situacije u svim vremenima. Životna stvarnost kompromituje ovu Platonovu misao i ona se veoma često očituje u oblasti veštačenja, jer veštak je lice koje poseduje veštinu koju sme da koristi samo kada je zbog nedostatka dokaza izložen perfidnim napadima najčešće odbrane okrivljenog pri čemu vešto mora pokazati vrlinu.“

Posle detaljnog „osvrta“ i „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada, autor je „Umesto zaključka“, naveo „smernice“:

- „Dati značaj moralu bar toliko kao i znanju.
- Zakon je definisao delatnost, ali se u praksi prepoznaju elementi nemoralnosti koji su oličenje dilema u definisanju morala sa aspekta svih filozofskih pravaca koji se protežu do antičkog doba. Moral i etika su promenljive kategorije u različitim epohama i teško ih je definisati pa je zbog toga teško i ozakoniti nemoralna postupanja koja prave problem. Veštačenje nije ništa više različito u pogledu morala i dilema od bilo koje druge oblasti, čak je ovde nemoralna manje nego u drugim oblastima.

Problem je i u utvrđivanju loše namere i neznanja koje teže istom rezultatu.

- Autor ističe Sokratov aspekt moralnosti koji uvažava harmoniju duše u oblasti veštačenja jer jedino ispravan moralni čin uz zdravo telo čini čoveka (veštaka) srećnim bez ikakve griže savesti.
- Ukoliko veštak ima znanje i posvećen je veštačenju i ako svoje znanje primeni na moralan način olakšava rad sudu.
- Izbor jednog istog kruga veštaka od aktera postupka može dovesti do nekvalitetnih presuda. Izborom moralnih a najpre posvećenih i stručnih veštaka greške i neznanja mogu biti minimizirane a zla namera isključena.
- Kantov aspekt moralnosti, je u osnovi ispravan, osim kada ga demantuje potreba za veštinom, a to je veoma čest slučaj u saobraćajnim veštačenjima. Značaju veštine tj smanjenu njenog značaja se bliži kraj u eri nastupanja digitalne forenzike u oblasti saobraćajnog veštačenja.
- Bentamov (Englez) aspekt moralnosti, udovoljavanjem većini, ne može i ne sme biti osnova u oblasti veštačenja.“ (Rad u „Zborniku“, str. 416.)

Rad na temu:

REZULTATI OSIGURANJA U SRBIJI U 2017. GODINI SA POSEBNIM OSVRTOM NA OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Milan B. Cerović

Na početku Rada, u „Abstraktu“, autor je naveo:

„Predmet razmatranja ovog rada su podaci koje društva za osiguranje sastavljaju u godišnjim finansijskim izveštajima o svom poslovanju i koje dostavljaju Agenciji za privredne registre i Narodnoj banci Srbije, u skladu s propisima. Analiza ostvarenih rezultata društava za osiguranje obuhvata strukturu portfelja, ažurnost u rešavanju i isplati zahteva za naknadu šteta i ostvarene finansijske rezultate, odnosno dobitak ili gubitak, a zbog specifičnosti delatnosti osiguranja analiziraju se racio brojevi i tehnički rezultat kao dodatni pokazatelji karakteristični za osiguranje.

U radu su prikazani rezultati poslovanja svih društava za osiguranje u Republici Srbiji koja su radila u toku cele 2017. godine na osnovu kojih se može ocenjivati uspešnost razvoja i poslovanja delatnosti osiguranja u celini.

Imajući u vidu veoma visoko učešće osiguranja motornih vozila u rezultatima grupe neživotnih osiguranja dat je poseban osvrt i ukazano na značaj ostvarenih rezultata.“

Posle, detaljno provedene analize, na kraju Rada, autor je dao sledeći „Zaključak“:

„Ostvarene rezultate poslovanja u 2017. u celini karakteriše rast bruto premije osiguranja, pevećanje ažurnosti u rešavanju i isplati zahteva za naknadu štete,

poboljšanje svih vrsta racio brojeva i merodavnog tehničkog rezultata što je rezultiralo i ostvarivanjem znatno boljih finansijskih rezultata u odnosu na 2016. godinu.



Nastavljen je višegodišnji trend postepenog razvoja tržišta osiguranja uz određene strukturne promene po grupama i podgrupama osiguranja. Grupa životnih osiguranja od ispod jedan odsto u 2000. dostigla je visinu od $\frac{1}{4}$ ukupne bruto premije osiguranja u 2017. godini od koje 91,2% pripada podgrupi osiguranja života, a 8,8% podgrupi ostalih životnih osiguranja.

Grupa neživotnih osiguranja sa preko 99% u 2000. pala je na 75,6% od ukupne bruto premije ostvarene u 2017. koju karakteriše dominantno učešće podgrupe motornih koje je još 2006. premašilo 50% da bi 2017. godine dostiglo 56,5% od ukupne bruto premije svih vrsta neživotnih osiguranja. Na drugom mestu je podgrupa osiguranja imovine sa 23,7% dok je učešće ostalih šest podgrupa, koje obuhvataju 15 vrsta osiguranja, svega 19,8% od ukupne bruto premije neživotnih osiguranja ostvarene u 2017. godini.

Podgrupa osiguranja motornih vozila zauzima vodeće mesto i po svim drugim pokazateljima poslovanja, kao što je 65,5% bruto prenosne premije, 55,1% likvidiranih i 73,7% od iznosa rezervisanih zahteva za naknadu štete, a što je najznačajnije, ostvarila je dobitak u iznosu od 7,6 milijardi dinara od kog iznosa je 3 milijarde dinara upotrebljeno za pokriće gubitaka drugih podgrupa neživotnih osiguranja u 2017. godini.

Poseban problem u obavljanju poslova neživotnih osiguranja predstavljaju troškovi sprovođenja osiguranja od auto-odgovornosti koji se iznad limitirane visine neosnovano prevaljuju na druge vrste neživotnih osiguranja što u

značajnoj meri umanjuje pokazatelje o ostavrenim rezultatima dovodeći u pitanje i primenu pravila aktuarske struke i struke osiguranja. Ukoliko preduzete mere Narodne banke Srbije ne otklone ove propuste treba izvršiti liberalizaciju tržišta osiguranja od auto-odgovornosti i preduzeti odgovarajuće mere za ostarivanje evropskih standarda koji su dostignuti u ovoj vrsti obaveznog osiguranja.“
(Rad u „Zborniku“, str. 196.)

Rad na temu:

NEISPRAVNOST POGONSKOG AGREGATA MOTORNOG VOZILA KAO POTENCIJALNI UZROK SAOBRAĆAJNE NEZGODE, pripremili su: autor, prof. dr Dragan Ružić, dipl. inž. maš. i koautori: doc. dr Boris Stojić, dipl. inž. maš. i doc. dr Milan Radošević, dipl. inž. maš. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. Ružić.

Na početku Rada, u “Abstraktu”, je navedeno:

“Komponente motornog vozila koje su od osnovnog značaja za bezbednost vožnje su sistem za kočenje, sistem za upravljanje, sistem za oslanjanje, uređaji koji omogućavaju normalnu vidljivost, točkovi, sistemi aktivne i pasivne bezbednosti. U pojedinim situacijama i stanje ili pojava neispravnosti pogonskog agregata može biti od uticaja na bezbedno upravljanje vozilom. U ovom radu je prikazana analiza bilansa pogonskih sila i sila kočenja pri istovremenom razvijanju maksimalnog obrtnog momenta motora i aktiviranju radne kočnice, na primeru gradskog autobusa.”

Posle detaljne “razrade” navedene “Teme”, na kraju Rada se nalazi i sledeći “Zaključak”:

“Osim sistema čija ispravnost je direktno povezana sa bezbednosti vožnje motornog vozila, ispravnost pogonskog agregata i/ili iznenadna neispravnost u pojedinim situacijama nije ništa manje značajna. U ovom radu prikazan je primer analitičkog proračuna bilansa uzdužnih sila u slučaju nekontrolisanog rada pogonskog agregata autobusa usled samopaljenja motornog ulja i pokušaja usporenja odnosno zaustavljanja vozila kočenjem radnom kočnicom, a bez prekida toka snage.



Uzimajući u obzir najnepovoljnije uslove rada, konstatovano je da bi se radnom kočnicom vozilo usporilo do prvog stepena prenosa praktično do zaustavljanja, kada bi se pogonske sile i sile usporenja izjednačile. Realno je očekivati da dizel motor sa tako nepovoljnim i neregularnim uslovima formiranja smeše kada dolazi do neregularnog samopaljenja motornog ulja ipak neće moći da ostvari maksimalni obrtni moment i da će kočni sistem moći da zaustavi vozilo. Pored toga, konstruktivne karakteristike i mehaničke i automatske transmisije su takve da omogućavaju vozaču da prekine tok snage u slučaju nepredviđenog rada motora SUS.”

(Rad u “Zborniku”, str. 213.)

Rad na temu:

TEHNIČKI I PRAVNI ASPEKT NAKNADE ŠTETE KOD PODIJELJENE ODGOVORNOSTI, NASTALE PRI SUDARU VOZILA NA SEMAFORIZIRANIM RASKRSNICAMA, pripremili su mr Igor Radojević, dipl. inž. i Darko Mugoša, dipl. pravnik. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao mr I. Radojević.

Na početku Rada u “Sažetku“ autori su naveli:

„Sudar vozila na raskrsnici je zbog same prirode raskrsnice, sa većom vjerovatnoćom nego na drugim djelovima puta stoga što je po definiciji raskrsnica mjesto gdje se ukrštaju dva ili više puteva.

Zbog prepoznate konfliktnosti saobraćajnih situacija uvedena su tkzv. pravila o prvenstvu prolaza na raskrsnicama u skladu sa kojima je postavljena vertikalna i horizontalna signalizacija, kasnije sa razvitkom tehnike i svjetlosna saobraćajna signalizacija. Kod saobraćajnih nezgoda na raskrsnicama koje su regulisane semaforima problem je utvrđivanje krivice u situacija u kojoj se ne zna ko je prošao na znak crvenog svijetla odnosno kada mu je to zabranjeno.“



Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada, autori su dali sledeći „Zaključak“:

„Sudari vozila u raskrsnici, prema statističkim podacima razvrstani su u 14 različitih vrsta, a „bočni sudari“ participiraju sa 20%, odnosno svaka peta saobraćajna nezgoda u raskrsnici. Na semaforiziranim raskrsnicama razlog nastanka saobraćajne nezgode je nepoštovanje signalizacije, odnosno nedisciplina vozača.

Zbog specifičnosti dokazivanja odgovornosti učesnika, saobraćajno tehnička vještačenja najčešće ne mogu dati eksplicitan odgovor ko je od učesnika kriv za saobraćajnu nezgodu, odnosno koji je od učesnika prošao kroz raskrsnicu kada je za njegov smjer kretanja bilo upaljeno crveno svjetlo, ali je svakako nužno najprije uraditi prostorno-vremensku analizu u odnosu na plan rada semafora.

Problem utvrđivanja krivice na semaforizovanim raskrsnicama bi se riješio ili učinio snošljivijim kada bi se uz saobraćajnu signalizaciju na naročito frekventnim raskrsnicama postavio video nadzor, kojim pregledanjem bi se utvrdila krivica ko je prošao na znak crvenog svjetla tj kada mu je prolaz zabranjen.”

(Rad u “Zborniku”, str. 219.)

Rad na temu:

NEISPRAVNOST BRAVE UPRAVLJAČA KAO POTENCIJALNI UZROK SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, pripremili su: autor doc. dr Milan Radošević i koautor, vanr. prof. dr Dragan Ružić. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr M. Radošević.

Na početku Rada, u “Abstraktu” je navedeno: “Prilikom saobraćajnih nezgoda veoma često se dešava da učesnici izjavljuju da je uzrok saobraćajne nezgode tzv. „zaključavanje volana“. Cilj ovog rada je prikaz nekih saobraćajnih nezgoda gde se upravo blokiranje volana usled neispravnosti brave upravljača ne sme isključiti kao potencijalni uzročnik „zaključavanje volana“ i izazivanje saobraćajnih nezgoda. Prvi slučaj obuhvata saobraćajnu nezgodu prilikom upravljanja vozilom marke “Opel” a drugi slučaj obuhvata saobraćajnu nezgodu koja se desila prilikom transporta vozila (vučenja) marke FIAT”.



Posle detaljne „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada se nalazi sledeći „Zaključak“:

“Tako se, kao što je već ranije navedeno, zaključavanje brave upravljača dok je ključ u istoj često smatra nemogućim, u ovom radu su ukazane činjenice da su takvi slučajevi ipak mogući te da ih ne treba isključiti. Naravno, mogućnost zaključavanja brava upravljača može da se isključi kod novijih vozila. Sa druge strane, kod vozila sa dužim vekom eksploatacije moguće je da dođe do habanja pojedinih delova (sklopova brave upravljača, ključa....). Polovna vozila koja se nalaze na teritoriji Republike Srbije, često nemaju validnu dokumentaciju u smislu sveobuhvatnih informacija o realnom stanju vozla pre uvoza, pri tome se misli na informacije da li je vozilo bilo havarisano ili ne te ukoliko jeste u kojoj meri, kako je vozilo održavano tokom veka eksploatacije, kolika je stvarna kilometraža itd. Zbog svih navedenih činjenica, jedna od preporuka prilikom veštačenja vozila nakon saobraćajnih nezgoda, ukoliko se od strane učesnika ukazuje da je došlo do eventualnog zaključavanja volana trebalo bi detaljno pregledati bravu upravljača u cilju utvrđivanja da li brava upravljača predstavlja potencijalni uzrok saobraćajne nezgode.”

(Rad u “Zborniku”str. 495.)

Rad na temu:

ASPEKTI ANALIZE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA UTICAJEM FAKTORA „OKOLINA“ pripremili su: autor, **Dragan Davidović, dipl. inž.** i koautori, **Jovica Maksimović, dipl. inž.** i **Nenad Davidović.** Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor, **D. Davidović.**

Na početku Rada je navedeno: “Savremena analiza deli faktore koji utiču na nastupanje nezgode na : put, vozilo, vozač i **Okolina.**

Društvena zajednica sve više ulaže u nove puteve sa savremenim sistemom bezbednosti, a takođe i već postojeće putne pravce prilagođava novim zahtevima kao što su prvenstveno tehnička rešenja i karakteristike motornih vozila.

Motorna vozila savremene konstrukcije imaju značajne dinamičke karakteristike i vrlo pouzdane sisteme aktivne i pasivne bezbednosti koji bitno utiču na smanjenje broja nezgoda i posledica istih. Edukovanje vozača motornih vozila je bitno osavremenjeno, uslovljeno zakonskim propisima, novom i modernom obukom , kao i licenciranjem profesionalnih vozača.

Faktor okoline nema neku preciznu definiciju i opredeljenje da su to svi faktori koji ne pripadaju napred navedenim iz domena put – vozilo – vozač – okolina. Tačno je da je faktor okolina najmanje zastupljen i uticajan u nastupanju saobraćajnih nezgoda, ali nije zanemarljiv i po mom mišljenju mu se neopravdano posvećuje manja pažnja, a u poslednje vreme često se susrećemo sa činjenicom da je uzročnik nastupanju nezgode sa velikim posledicama.”



Posle „razrade“ navedene „Teme“, na kraju Rada je istaknuto:

“Faktor okoline u nastupanju nezgode ima značajan uticaj, ali se njemu ne posvećuje dovoljna pažnja kao ostalim faktorima. Kod analize nezgode primenjuju se različite metodologije i zaključci o uzroku nastupanja nezgode i propustima učesnika. Da bi se smanjio uticaj faktora okoline a time broj nezgoda i posledica, neophodno je posvetiti više pažnje saobraćajnoj infrastrukturi, kontroli paljenja biljnih ostataka, brzini kretanja vozila u uslovima magle (korišćenjem vozila preseretača) kao i edukovanjem vozača tokom obuke za polaganje vozačkog ispita.” (Rad u “Zborniku”, str. 279.)

Rad na temu:

OCENA OBJEKTIVNOSTI ISKAZANE BRZINE KRETANJA VOZILA OD STRANE OČEVIDACA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, pripremili su: autor M.Sc. Andrijana Jović, dipl. inž. saob. i koautori: prof. dr Zoran Papić; prof. dr Milan Simeunović; M.Sc. Nenad Saulić, dipl. inž. saob. i M.Sc. Milan Lazarević, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovala A. Jović.

Na početku Rada, u “Rezimeu” je navedeno :

„Saobraćajno-tehničko veštačenje predstavlja jedan od najvažnijih dokaza i polaznu osnovu za donošenje odluke u sudskim postupcima iz oblasti saobraćajnih nezgoda. Kako bi veštak saobraćajno tehničke struke mogao da izvrši vremensko prostornu analizu toka saobraćajne nezgode i definiše propuste njenih učesnika, neophodno je da najpre utvrdi brzine kretanja vozila u karakterističnim fazama nezgode. U slučaju nedostatka materijalnih tragova na kolovozu, a usled postojanja iskaza očevidaca saobraćajne nezgode, analizirajući ih veštak može dobiti korisne informacije o toku nezgode i brzinama kretanja vozila neposredno pre sudara. Međutim, postavlja se pitanje objektivnosti procenjene brzine kretanja vozila od strane očevidaca. U vezi s tim, za potrebe ovog rada je sprovedeno istraživanje sa ciljem utvrđivanja objektivnosti brzine kretanja vozila procenjene njegovim posmatranjem, identifikacije faktora koji utiču na odstupanja između procenjenih i realnih brzina kretanja vozila, kao i utvrđivanja stepena subjektivnih grešaka u proceni brzina.“



Posle detaljne „razrade“ navedene teme, na kraju Rada je dat i sledeći „Zaključak“:

„U sudskim postupcima je čest slučaj da se od očevidaca saobraćajnih nezgoda zahteva odgovor o brzinama kretanja vozila koja su učestvovala u nezgodi neposredno pre njenog nastanka. Literatura koja se tiče svedočenja očevidaca sugerise da se pred očevici postavljaju zahtevi koji prevazilaze njihove psihičke sposobnosti. Sposobnost očevidaca da procene relativno tačnu brzinu kretanja vozila, sa malim odstupanjima od realne brzine, je precenjena (Loftus & Palmer, 1996). Brojnim istraživanjima su utvrđena odstupanja procenjene i realizovane brzine, bez obzira na činjenicu da su istraživanja vršena u kontrolisanim uslovima. U kontrolisanim (eksperimentalnim) uslovima jedini zadatak ispitanika je posmatranje vozila i procena njihove brzine kretanja, dok u realnim uslovima očevici saobraćajnih nezgoda nisu unapred obavešteni da je potrebno procenjivati brzinu konkretnog vozila, ne poseduju saznanja i očekivanja da će se saobraćajna nezgoda dogoditi i nije im unapred dodeljen zadatak procene brzine. Iz svega navedenog sledi da ukoliko očevici nemaju sposobnost tačne procene brzine kretanja vozila u eksperimentalnim uslovima, u realnim saobraćajnim uslovima u kojima se oni nalaze neposredno pre nastanka saobraćajne nezgode odstupanja između procenjene i stvarne brzine kretanja vozila mogu biti jedino veća (Scialfa et al., 1991).

Sprovedenim istraživanjem potvrđena je hipoteza o uticaju vozačkog iskustva na tačnost procene brzine kretanja vozila, kao i hipoteza o uticaju informacija kojima su očevici izloženi nakon nekog događaja na povećanje

njihovih grešaka u proceni brzine. Takođe, istraživanjem je utvrđeno da su ispitanici pokazali veću sklonost ka pogrešnim procenama brzine kada se vozilo kreće brzinom od 60 km/h. Pokazatelji koji mogu biti od koristi veštacima prilikom analize brzine kretanja vozila iskazane od strane očevidaca, a koji su utvrđeni ovim istraživanjem, jesu da se procentualno najzastupljenija odstupanja između procenjene i stvarne brzine kreću u granicama od ± 5 do ± 15 km/h. Međutim, kako je bilo i ekstremnih odstupanja od stvarne brzine i s obzirom da procena brzine kretanja vozila veoma zavisi od individualnih sponosti očevidaca, veštaci moraju biti obazrivi i iskazanu brzinu od strane očevidaca saobraćajnih nezgoda razmatrati sa rezervom i koristiti je kao potvrdu ili eventualno proveru već utvrđene brzine kretanja drugom metodom.

Pravci budućih istraživanja bi bili usmereni ka detaljnijem ispitivanju uticaja izlaganja ispitanika post-događajnim informacijama s obzirom da je u okviru ovog rada navedeni uticaj na povećanje subjektivne greške prilikom procene brzine dokazan. Iako sprovedenim istraživanjem nije potvrđena hipoteza o povećanju subjektivne greške u proceni brzine ukoliko se procenjuje veći broj brzina istovremeno, autori su mišljenja da su takvi rezultati nastali usled načina vršenja eksperimenta i iz razloga koji je opisan u okviru prethodnog poglavlja. U vezi s tim, buduća istraživanja bi se mogla sprovesti sa učešćem većeg broja test vozila i usled njihovog istovremenog kretanja. Takođe, posebnu pažnju treba posvetiti odstupanjima između procenjenih i stvarnih brzina koje se javljaju pri kretanju vozila brzinom većom od 60 km/h, jer je u okviru ovog istraživanja dokazano da se sa povećanjem brzine kretanja vozila povećavaju i subjektivne greške.“ (Rad u „Zborniku, strana 404.)

Rad na temu:

UPRAVLJANJE RIZICIMA U OSIGURANJU AUTO ODGOVORNOSTI I ODGOVORNOSTI PRI PREVOZU OPASNIH MATERIJAMA, pripremili su: autor, doc. dr Živorad Ristić i koautor Jelena Đukić, dipl. ecc. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Ž. Ristić.

Na početku Rada u „Rezimeu“ je navedeno: „Saobraćajne nezgode svakodnevno odnose veliki broj žrtava i nanose velike štete materijalnim dobrima i životnoj sredini. Posledice saobraćajnih nezgoda se višestruko uvećavaju kada u nezgodama učestvuju vozila koja prevoze opasne materije. Upravo teret koji prevoze – opasna materija – je specifičan i značajan faktor rizika. Prouzrokovatelj štete uglavnom ne poseduje finansijsku moć da otkloni posledice šteta koje uzrokuje, ili koje može izazvati, te je Država propisala ove dve vrste osiguranja kao obavezne. Međutim da bi osiguravači mogli da otklone

posledice saobraćajnih nezgoda i nezgoda u kojima učestvuju vozila koja prevoze opasne materije potrebno je da utvrde adekvatnu premiju osiguranja koja može da nosi taj rizik i da pri tom obezbedi ekonomsku opravdanost komercijalnog osiguranja. Utvrđivanje premije nije jednostavno i zahteva analizu velikog broja parametara (faktora rizika) koji često samim osiguravačima nisu dostupni. Pre svega nedostatak profesionalne statistike, a i disperzija specifičnih rizika visoke materijalne vrednosti u vremenu i prostoru je brojno i teritorijalno ograničena.”



Posle „razrade“ naznačene „Teme“, na kraju Rada, je izveden sledeći „Zaključak“: „Iz navedenog sledi da je pri formiranju tarife neophodno izvršiti pravilan odabir i analizu faktora rizika i procenu uticaja tih faktora na moguće ostvarivanje štetnog događaja. Greške u određivanju premije mogu prevashodno nastati kada se ne raspolaže odgovarajućim brojem podataka, kada se izvrši neadekvatan odabir podataka i kada su podaci lošeg kvaliteta.

Za određivanje premije kod osiguranja auto odgovornosti postoje podaci, a to predstavlja glavni problem - pravilan odabir faktora rizika i pravilna procena uticaja tih faktora na nastajanje saobraćajnih nezgoda. Po mišljenju autora od svih faktora najveću pažnju bi trebalo posvetiti faktorima "vozač" i "vozilo", gde bi se trebalo držati principa, kod faktora "vozač" da visoke premije treba da plaćaju vozači sa visokim rizikom, dok bi vozači sa niskim rizikom trebalo da plaćaju manje premije uz uvođenje određenih bonusa. Na ovaj način bi se izvršila personalizacija rizika.

Kod faktora "vozilo" kao osnovni faktori javljaju se marka i tip, snaga i radna zapremina vozila, a važno bi bilo da se, kao dodatni faktor uvede starost vozila. Za kvalitetnu procenu rizika i formiranje adekvatne tarife za odgovornost pri prevozu opasnih materija kao glavni problem ističe se problem neraspoloživosti podataka, adekvatnost modela za utvrđivanje premije, uticaj katastrofalnih šteta i promena regulative.

Autori kao glavni problem vide: nepostojanje adekvatnih statističkih podataka na osnovu kojih bi se vršila procena. Ovom prilikom apelujemo na strukovna udruženja (osiguravača i prevoznika) i zvanične institucije da se uspostavi postupak, prikupljanja, obrade i publikovanja podataka o saobraćajnim nezgodama pri prevozu opasnih materija. Ovo bi donekle rešilo problem na koji smo ukazali a doprinelo bi zaštiti ljudi, dobara i životne sredine.”

(Rad u “Zborniku”, str. 306.)

Rad na temu:

IZRADA ZAPISNIKA O OŠTEĆENJU VOZILA KOJA SU PRETRPJELA VELIKA I SLOŽENA OŠTEĆENJA, pripremili su: Đoko Đurović, dipl. inž. maš. i Srđan Vukić, dipl. inž. maš.

Na početku Rada, u „Rezimeu“ stoji: „U radu je prikazana osnovna dijagnostička procedura, dat je redosljed inspeksijskog pregleda i objašnjen je zonski koncept analize oštećenja. Poznavanjem ovoga, procjenitelj, vještak ili tehničar u radionici može pristupiti oštećenom vozilu vrlo kompetentno, uvjeren u mogućnost da identifikuje štetu od sudara i da može izraditi precizan zapisnik o oštećenju vozila i kalkulaciju visine nastale štete. Međutim, vrlo je važno da procjenitelj ima određene alate i opremu, te da prati određeni slijed pregleda prilikom analize oštećenog vozila. Kod teško oštećenih vozila, analiza štete može biti vrlo složen proces. Ako se ne prati precizna inspeksijska procedura, zapisnik o oštećenju vozila će sadržati greške i propuste osiguravajućeg društva.“



Posle „razrade“ navedene „Teme“ u „Zaključku“ je navedeno: „Postupak procjene visine štete i izrada zapisnika o oštećenju ne smije biti rutinski odrađen posao bez praćenja stručne literature i tehničkih dostignuća profesije, uz sva popratna dostignuća informatike koja je olakšala izradu nalaza i mišljenja.

Rad procjenitelja i vještaka i njihovo stručno mišljenje ne zahtijeva samo visok standard stručnosti – njihova kvalifikacija mora biti u skladu s kompleksnošću pitanja koje je podvrgnuto procjeni ili vještačenju. Odabir kvalifikovanih vještaka i procjenitelja od ključne je važnosti za objektivno i tačno utvrđivanje činjenica i eliminisanje svake proizvoljnosti i pokušaja nametanja paušalnih ocjena i zaključaka.“

(Rad u „Zborniku“, str. 388.)

Rad na temu:

PROCENA VREDNOSTI OSTATKA KOD VOZILA SA LOŠIM USLOVIMA PONUDE I TRAŽNJE (PRAVNI ASPEKT), pripremila je i prezentovala učesnicima Savetovanja, Nataša Matić Miodragović, dipl. pavnik

Na počertku Rada, u „Abstraktu“ je navedeno: „Obračun vrednosti ostataka kod ekonomske totalne štete predstavlja značajan parametar koji direktno utiče na njen iznos. Prilikom obračuna vrednosti ostataka vozila često se javlja razlika između obračuna vrednosti po kalkulaciji i stvarne (tržišne) vrednosti.



U teoriji i praksi najčešće se govori o disbalansu kada se radi o vrednosti ostataka koji na tržištu više vrede nego po kalkulaciji.

O obrnutoj situaciji se vrlo retko govori. U radu će biti navedeni primeri i obrazložena razlika koja se javlja kada je vrednost ostataka po kalkulaciji veća nego što je realno za tu marku i tip vozila, a koja pada na teret oštećenog.“

Posle „razrade“ naznačene „Teme“, na kraju Rada, nalazi se sledeći „Zaključak“:

„Kako bi se ostvarila svrha naknade materijalne štete, a to je uspostavljanje stanja pre prouzrokovanja štete, potrebno je usvojiti novu praksu prilikom određivanja vrednosti ostataka kod vozila sa lošim uslovima ponude i tražnje. Praksa bi se mogla odnositi na pravo oštećenog da zahteva licitaciju ostataka, kako bi po završenoj likvidaciji, sa dobijenim novcem bio u mogućnosti da kupi isto ili slično vozilo, onom koje je posedovao pre saobraćajne nezgode. Licitacija treba da služi određivanju pravičnog iznosa štete, ali ne samo u slučaju kada to ide u korist osiguravajućim društvima.

Dodatno, kako vlasnik oštećene stvari ne bi trpeo veću štetu u smislu nemogućnosti korišćenja svog vozila, osiguravajuća društva bi mogla otpočeti sistem isplate totalne štete, u punom iznosu bez umanjenja za vrednost ostatka, zadržavajući ostatak havarisanog vozila koji bi, kasnije, u odvojenom postupku

prodavali licima sa kojima imaju ugovor ili u slobodnoj prodaji (licitaciji) čime bi umanjili isplaćenu štetu u svojim knjigama.

Ova metodologija se već primenjuje u mnogim zemljama EU, što znatno ubrzava i olakšava obeštećenje oštećenog lica. Naravno, za sprovođenje istog je potrebno i neophodno uskladiti zakone i procedure kojim bi se olakšao ovaj način postupanja a u cilju zaštite oštećenih lica.“

(Rad u „Zborniku“, str. 487.)

Posle prezentovanih radova, održan je i
„OKRUGLI STO“

U diskusiji, koja se vodila o prezentovanim radovima i aktuelnim problemima iz oblasti koje su bile zastupljene na Savetovanju, učestvovao je značajan broj prisutnih. Uglavnom su dominirala pitanja i teme iz oblasti prava, pri čemu su iznošeni problemi koji su „pravne prirode“, a koji se često javljaju u sistemu drumskog saobraćaja, na raznim mestima i na različite načine.



Diskutanti su (uglavnom) iznosili negativna zapažanja o pojavama koje se dešavaju u „lancu“ procesa: saobraćajna nezgoda - uviđaj - procena štete - veštačenje - sud - isplata štete. Iznošeni su razni primeri zloupotrebe koja se, ne retko, pojavljuje u svim „karikama“ navedenog „lanca“.

Diskusije su se, skoro po pravilu, svodile na pitanje:

- Postoji li način da se zloupotrebe zaustave, a oni koji su skloni takvim mahinacijama sankcionišu?

Aktivno učešće u diskusiji su uzimali (uglavnom): profesori sa raznih fakulteta, pravnici (advokati, ili zastupnici na sudu) inženjeri (mašinski i saobraćajni), koji se bave veštačenjem saobraćajnih nezgoda, i procenom štete.

Veliku pomoć pri „rasvetljavanju“ uzroka pojedinih negativnih pojava i dilema koje su u diskusijama navedene, pružio je, Milenko Milisavljević, advokat iz Beograda, koji je, u svojoj diskusiji, istakao negativne primere na koje je on nailazio u svojoj dugogodišnjoj praksi, a za koje smatra da su više plod nedovoljnog znanja, pogrešne interpretacije i primene, pojedinih zakonskih odredbi, već namere da se tako nešto učini.



Pored veštaka, advokat Milisavljević je naveo i negativne primere rada i pojedinih sudija, kao i pravnika koji zastupaju na sudu osiguravajuća društava iz kojih dolaze.

Jasnim i preciznim objašnjenjima, dao je značajan doprinos u identifikaciji uzroka nastanka navedenih problema, čime je rad ovog „okruglog stola“, učinio sadržajnijim i uspešnijim.

Na kraju, pre „zatvaranja“ Savetovanja, učesnicima se obatio prof. dr Krsto Lipovac sa Saobraćajnog fakulteta u Beogradu, jedan od vodećih stručnjaka u oblasti saobraćaja, posebno bezbednosti saobraćaja, rekavši, pored ostalog, da prvi put prisustvuje jednom od savetovanja koja se, već godinama, uspešno održavaju na ovom mestu i da je prijatno iznenađen, kako kvalitetom radova koji se nalaze u „Zborniku radova“, tako i ozbiljnošću stručne rasprave koja je vođena, naglasivši da je posebno impresioniran mestom i ambijentom u kome se Savetovanje organizuje, kao i brojem učesnika, koji dolaze iz čitavog regiona, što predstavlja „kvalitet više“.



Pored toga, prof. Lipovac je istakao važnost održavanja ovakvih stručnih skupova na kojima se vrši razmena znanja i iskustava iz oblasti saobraćaja, posebno onog dela koji se odnosi na bezbedno odvijanje saobraćaja. Na kraju je dao i neke dodatne, veoma korisne, „smernice“ koje bi (možda) mogle da se „ugrade“ u dosadašnji način organizacije i funkcionisanja Savetovanja u cilju uspešnijeg praćenja stručnih i naučnih dostignuća, kod nas i u svetu, kao i mogućnosti implementiranja novih saznanja u naše uslove života i rada.

FOTO ZAPIS

































**NASTAVAK SAVETOVANJA ZAKAZAN JE ZA
14 – 16. maj 2020. godine,
na istom mestu - HOTEL „ČIGOTA“ NA ZLATIBORU**

**Za Organizacioni odbor,
prof. dr Dragoljub Šotra**