

SAVETOVANJE, 2012. - IZVEŠTAJ I ZAKLJUČCI

I ove godine je (10. - 12. maja) u kongresnoj sali hotela "Čigota" na Zlatiboru, održano, već tradicionalno (šesto po redu) Savetovanje na temu:

SAOBRAĆAJNE NEZGODE

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

U radu Savetovanja je učestvovalo 150 (registrovanih) učesnika, sa 48 prijavljenih radova, koji su objavljeni u "Zborniku radova" na 450 stranica. Savetovanjem je rukovodilo Radno predsedništvo, kome je predsedavao prof. dr Dragoljub Šotra.



Pozdravljajući učesnike Savetovanja, prof. Šotra se, kratko, osvrnuo na prethodni period - šta je ostvareno u protekljih 6 godina u odnosu na planirano, naglašavajući da možemo biti zadovoljni i ponosni na činjenicu da je cilj postignut samim tim što danas Savetovanje "okuplja", oko stručne i naučne rasprave, ljude koji se, direktno, ili indirektno, bave problemima iz navedenih oblasti, što ga čini značajnim i na neki način, jedinstvenim u regionu, pa i šire. Najbolja potvrda za to je i činjenica što, iz godine u godinu, imamo sve veće interesovanje i prisustvo, kako učesnika, tako i autora značajnih radova i iz susednih država sa područja bivše Jugoslavije, pa i šire. Pored učesnika i autora iz Srbije, Savetovanju su prisustvovali učesnici (sa radovima, ili bez radova) i iz Slovenije, Hrvatske, Crne Gore, FBiH, RS, Makedonije i Norveške što predstavlja potvrdu da smo na pravom putu. Predstavljajući je obavestio učesnike Savetovanja i sa žaljenjem konstatovao da ove godine, iz porodičnih razloga, Savetovanju nije mogao da prisustvuje čovek koji je od prvog dana bio sa nama i koji je jedan od začetnika ideje o organizovanju Savetovanja ovakvog profila, prof. dr Jovan Todorović. "Prenosim vam njegovo izvinjenje, pozdrave i najlepše želje za uspešan rad i ugodan boravak na Zlatiboru" – rekao je prof. Šotra, što su, učesnici Savetovanja propratili sa aplauzom.

Ispred Programskog saveta, učesnike Savetovanja je pozdravio **prof. dr Radoslav Dragač**. U pozdravnoj reči, prof. Dragač je istakao da nije bilo lako, sve ove godine, boriti se sa mnogim problemima koji, pogotovo u ova teška vremena, prate ne samo nas i zemlje u regionu, već i ceo svet. Zbog toga i naš dosadašnji naporan rad i rezultati koje smo postigli u ovih proteklih 6 godina, dobiju na značaju.



Posle prof. Dragača, ispred Fakulteta tehničkih nauka, Novi Sad, učesnicima se obratio **prof. dr Svetotar Kostić**, koji je posebno istakao, da je veoma značajan, prvi korak u saradnji FTN iz Novog Sada i organizatora ovog Savetovanja, koji je ove godine napravljen i koji predstavlja samo početak uspešne saradnje koja sledi, na stručnom i naučnom planu.

Ispred pokrovitelja i generalnog sponzora - Lovćen osiguranja Podgorica, pozdravne reči je uputio i Savetovanje "otvorio" **Igor Radojević, dipl. maš. inž.** istakavši da je Lovćen osiguranju, kao vodećoj Kompaniji u oblasti osiguranja u Crnoj Gori, čast da bude pokrovitelj i generalni sponzor jednog ovakvog eminentnog i veoma korisnog Savetovanja u kome, već godinama, učestvuju uz vrhunske stručnjake, profesore univerziteta i ljudi iz struke koji se svakodnevno, direktno, bave problemima iz oblasti koje su zastupljene na ovom Savetovanju.



Pre početka izlaganja prvog autora, predsedavajući, je obavestio učesnike Savetovanja, da je dobio jedno neobično, **interesantno i veoma poučno PISMO** od nekog, očito dobronamernog, čoveka koji je poželeo i zamolio (ako je moguće) da PISMO bude pročitano učesnicima Savetovanja. Posle opšteg odobravanja, PISMO, koje ima elemente snažne poruke i pouke, je pročitao prof. Šotra. Opšta ocena je da je pismo pisano, na neobičan način - srcem, sa emocijama čoveka koji je prošao kroz teške trenutke, zbog svojih grešaka koje ne želi da prave drugi, pa je predlog učesnika Savetovanja bio da PISMO treba učiniti dostupnim što većem broju ljudi, što je i urađeno.

(Sadržaj PISMA se nalazi u rubrici "POŠTA")



Radni deo Savetovanja je počelo izlaganjem autora Vlade Marinkovića, koji je pripremio i učesnicima Savetovanja izložio rad na temu: "Novi uređaji za podešavanje geometrije trapa 3D, 4. generacija, njegovo korišćenje u merenju dimenzija vozila, stanja "vešanja".

Autor je, učesnike Savetovanja upoznao sa primenom novog uređaja za podešavanje "geometrije trapa" (3D - četvrta generacija), osvrnuvši se na osnove i istorijat trodimenzionalnog merenja, a zatim i na način korišćenja ovog uređaja, dodatne funkcije, kao i na prednosti u radu ovog uređaja. Pored toga, autor je dao i smernice očekivanog tehnološkog razvoja u ovoj oblasti, kod nas i u svetu, naglasivši da se u svetu, baš tom problemu, u svetlu sagledavanja ukupne bezbednosti saobraćaja, poklanja velika pažnja.

Autor Jože Škrilec, dipl inž. i koautor Albert Grabovac, inž. prom. su pripremili rad na temu: "Suvremene metode rekonstrukcije prometnih nesreća", koji je, učesnicima Savetovanja prezentovao J. Škrilec, pri čemu je istakao sledeće:

"Kada se dogodi kolizija dva, ili više vozila, često se događa da na kolniku ne ostanu nikakvi materijalni tragovi u vidu kočenja, ili zanošenja vozila zbog elektronskih pomagala ugrađenih u vozila poput ABS-a, ESP i sl. Zbog toga nije moguće izračunati brzine vozila neposredno prije sudara. Projekt koji će biti predstavljen analizira rješava navede probleme. Neke od prometnih nesreća su vrlo kompleksne i složene, pa se pojavljuje problem rješavanja istih. Program za rekonstruiranje prometnih nesreća Analyzer Pro verzija 12.0 jedan je od nekoliko programa na tržištu, koji služi rekonstruiranju prometnih nesreća. Kako je dodijeljeno vrijeme od strane suda za rješavanje pojedinog slučaja prometne nesreće vrlo ograničeno, vrlo je značajno da program za simulaciju prometnih nesreća omogućava brz, dobar i točan rad. U prezentaciji je predstavljen primjer rekonstrukcije prometnih nesreća." (CD – Zbornik radova – ZR, str. 20.)





Rad na temu: "Retrospektiva borbe sa prevarama u osiguranju u Republici Srbiji i proces integracije lokalnog pristupa u globalnu mrežu zaštite", pripremila je i učesnicima savetovanja prezentovala, Nataša Četković, dipl. maš. inž. koja je, posebno apostrofirala sledeće: "Potreba tržišta osiguranja R Srbije za kontinuiranom borbom sa svim pojavnim oblicima prevara u osiguranju je tema kojom se trenutno i veoma aktivno, bave različita udruženja, agencije i forumi, ali je opšti pristup ovoj temi još uvek na teorijsko-edukativnom nivou. Foto: N. Četković, JPG 033 Ako uzmemo u obzir nespornu činjenicu da prevara u osiguranju kao pojavni oblik vrste kriminala postoji koliko i osiguravajuće kompanije, da su u R Srbiji prevare u osiguranju u značajnoj ekspanziji već duži niz godina, te da je za očekivati samo progresivan porast ovih kriminalnih dela u budućem periodu, ovaj rad ima za cilj da analizom retrospektive borbe sa prevarama u osiguranju ukaže na značaj organizovane borbe sa prevarama u osiguranju i inicira realno ostvarive aktivnosti od strane Udruženja osiguravača Srbije (UOS) kao lidera, kako bi društva za osiguranje dejstvovala organizovano na putu ostvarenja optimalnog stepena zaštite." (CD – ZR, str. 309.)

Autor dr Dejan Bogićević i koautori: prof. dr Svetozar Kostić; dr Tomislav Marinković i Nebojša Čerčić, dipl. inž. su pripremili rad pod naslovom: "Uticaj oblika čeone površine vozila na realne vrednosti deformacionog rada". Učesnicima Savetovanja rad je prezentovao autor dr Bogićević, koji je, pored otsalog, istakao:

"U radu je istražen i prikazan uticaj oblika čeone površine vozila na vrednost deformacione energije prilikom deformacije vozila, odnosno uticaj oblika čeone površine na konačnu vrednost brzine vozila ekvivalentne deformaciji. Izračunavanje deformacionog rada, kod vozila koja imaju klasičan ravan čeoni deo koji se po obliku skoro u potpunosti poklapa sa dijagramom energetskog rastera, ne predstavlja nikakav problem ukoliko se raspolaže kvalitetnim fotografijama sa kojih se može odrediti oblik i veličina deformacije. Međutim, kao što je poznato, oblik čeone površine vozila može znatnije da odstupa od ravnog oblika, odnosno od oblika kakav ima dijagram energetskog rastera. Ovo odstupanje naročito je izraženo kod vozila novije proizvodnje, odnosno vozila čiji čeoni deo je približno ovalnog oblika, pa samim tim dolazi do znatnog odstupanja prilikom preklapanja dijagrama energetskog rastera. Ukoliko su ovakva odstupanja izraženija to može dovesti do pogrešnog određivanja deformacione energije, a samim tim i do pogrešnog utvrđivanja brzine vozila ekvivalentne deformaciji." (CD – ZR, str. 48.)



Prepodnevni rad, prvog dana Savetovanja je okončan podelom priznanja.

Ispred Udruženja inženjera saobraćaja i komunikacija u Bosni i Hercegovini, učesnike Savetovanja je pozdravio predsednik Upravnog odbora Udruženja, **prof. dr Lindov Osman,** pri čemu je istakao da mu je posebna čast što mu se pružila prilika da učestvuje u radu ovog eminentnog, po mnogo čemu, jedinstvenog, međunarodnog, Savetovanja.

Prof. Lindov je posebno istakao ulogu i značaj dugogodišnjeg rada prof. dr Dragoljuba Šotre, koji je svojim predanim, stručnim, pedagoškim i naučnim radom ostavio dubok trag u BiH, Srbiji i šire, zbog čega mu je **Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u Bosni i Hercegovini dodelilo ZAHVALNICU "za razvoj, promovisanje i unapređenje saobraćaja, transporta i komunikacija na području BiH, Srbije i Evrope"**, koju mu je, uz reči zahvalnosti, tom prilikom uručio.



PRIZNANJE "Zlatni bor" koje, svake godine, dodeljuje Odbor za dodelu nagrada i priznanja, ove godine je pripalo:



1. Lovćen osiguranju Podgorica, uz sledeće obrazloženje:

Osiguravajuća kuća sa najdužom tradicijom u Crnoj Gori; Pod sadašnjim imenom posluje od 1979. godine;

Simbol sigurnosti osiguranika; Jedina osiguravajuća kuća u Crnoj Gori koja se bavi svim vrstama osiguranja imovine i lica;

Po prikupljenoj premiji, kapitalu i tržišnom učešću je vodeća osiguravajuća kuća u Crnoj Gori;

Posluje kao akcionarsko društvo organizovano preko svojih šest poslovnica, ekspozitura i zastupničkih organizacija u Crnoj Gori;

Član je velike "porodice" "Triglav grupe";

Uspješni rezultati su postignuti i zbog toga što su u radni proces uključeni, stručno dobro obučeni radnici sa velikim brojem visokoobrazovanih kadrova;

Jedno od opredeljenja Firme je – ulaganje u obrazovanje kadrova;

Paraleno sa ulaganjem u obrazovanje i osposobljavanje ljudi, ulaže se i u modernizaciju tehnologije rada;

Po tehničkoj opremljenosti, gotovo da, ne zaostaje za sličnim kompanijama iz razvijenih zemalja Evrope;

Dobili Certifikat o priznavanju sistema kvaliteta po međunarodnim standardima BS EN ISO 9002;

"Sponzor uspešnih", od sporta do seminara i savjetovanja, u svim oblastima, a posebno u onim koji se bave "prevencijom u saobraćaju" i problemima koji su vezani za bezbjedno odvijanje saobraćaja;

Velike zasluge pripadaju i Lovćen osiguranju koje je, od samog početka (prije 6 godina) pa sve do danas, kroz razne vidove pomoći, doprinijelo da ovo Savjetovanje postane tradicionalno i dostigne ovako značajan nivo na regionalnom planu i šire i da postane važno mesto na kome se vode naučne i stručne rasprave o svim problemima koji su u direknoj vezi sa odvijanjem drumskog saobraćaja i

njegovom bezbjednošću;

Poslovna politika Lovćen osiguranja, koja donosi uspjeh je: kvalitetan odgovor na zahtjev klijenata, izgradnja povjerenja, briga o osiguranicima i sigurna nadoknada šteta.



2. Dr Bodolo Ištvanu, uz sledeće obrazloženje:

Osnovno i srednje školovanje završio u Novom Sadu

Studirao i diplomirao na saobraćajnom odseku FTN u Novom Sadu

Studirao i magistrirao na Mašinskom odseku FTN u Novom Sadu na Institutu za industrijske sisteme na temu: "Istraživanje problema veka eksploatacije sredstava za rad na primeru autobusa za gradski prevoz"

Doktorirao na Saobraćajnom odseku FTN u Novom Sadu na tezi: "Istraživanje zahteva korisnika usluga za kvalitetom u Javnom gradskom prevozu"

Stalni sudski veštak za oblast saobraćaja i šteta

Radio u JGSP Novi Sad, u vremenu 1987. – 2010.

Uveo u sudsku praksu upotrebu softvera za simulaciju nezgoda redom: Carat 3 i Carat 4, zatim PC Crash i na kraju Virtual Crash 2.0

Sproveo grupne kurseve obuke Virtual Crash, ispred Evropske komisije za razvoj u BiH

Redovno objavljuje stručne radove iz oblasti veštačenja na savetovanjima u Srbiji i okruženju

Organizuje i učestvuje na savetovanjima ("Trzajne povrede vrata", "Bezbednost saobraćaja" i dr.)

Organizovao i sproveo 5 eksperimentalnih, realnih, sudara biciklista sa putničkim vozilima i autobusima

Predsednik je Udruženja veštaka "Vojvodina"

Sarađuje sa udruženjima veštaka iz okruženja, kao i Komorom veštaka Mađarske

Do sada uradio više od 3000 sudskih veštačenja

Osnovni moto – stalna "borba" za podizanje nivo bezbednosti drumskog saobraćaja!

Priznanja dr Bodoli i predstavniku Lovćen osiguranja, dipl. inž. Igoru Radojeviću, je uručio prof. dr Radoslav Dragač istakavši da mu je drago što i ove godine, ova značajna priznanja idu u prave ruke.



Reči zahvalnosti je uputio **inž. Radojević** pri čemu je istakao da ovo PRIZNANJE, za njega i sve zaposlene u Lovćen osiguranju, predstavlja veliku čast i obaveza više, posebno zbog toga što je došlo na predlog kolega, učesnika Savetovanja, koji rade iste, ili slične poslove. I **dr I. Bodolo** se zahvalio na dodjeljenom mu PRIZNANJU, naglasivši da mu je drago što, njegov dosadašnji rad, u oblasti bezbednosti saobraćaja, nije ostao nezapažen, te da je ovo i jedan značajan postrek za njegov dalji rad.

U čast dobitnika priznanja, priređen je KOKTEL kome su prisustvovali svi učesnici Savetovanja.

U poslepodnevnom radu Savetovanja, učešće je uzelo jedanaest autora koji su izložili zapažene radove.



Autor Fahrudin Kovačević, dipl. inž. i koautor Eldin Hadžić, dipl. inž. su, za Savetovanje, pripremili rad na temu: "Dinamika nastanka trzajnih povreda vrata". Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao autor F. Kovačević pri čemu je, pored ostalog, istakao:

"Povrede vratnog dijela kičme u saobraćajnim nezgodama sa većim deformacijama na vozilima u kojima je jasno prepoznatljiv mehanizam dešavanja saobraćajne nezgode nisu upitne. U zadnje vrijeme i na našim prostorima učesnici saobraćajnih nezgoda se žale na povrede vratnog dijela kičme, a da deformacije na vozilima skoro nisu ni primjetne. U takvim slučajevima, po medicinskom tretmanu, u dokumentaciji nema prepoznatljivih povreda tako da iste nije moguće dokumentovati i objektivizirati. Poteškoče objektiviziranja takvih povreda povećava tačna nedefiniranost simptoma. Povreda vratnog dijela kičme u saobraćajnom nezgodama mogu nastati tokom naleta vozila na stražnji dio zaustavljenog ili vozila u pokretu, takođe može nastati u frontalnom sudaru vozila, naletu vozila na nepomičnu prepreku kao i u bočnom kontaktu vozila. Zloupotreba trzajnih povreda vratne kičme od strane učesnika saobraćajne nezgode u cilju ostvarivanja finansijske koristi odnosno novčanu nadoknadu od strane osiguravajuće kuće, nametnula je potrebu definisanja minimalnih dinamičkih parametara pod kojima iste mogu nastati, pri čemu je potrebno uzeti u obzir veliki broj varijabli kao: tok sudara i sudarni položaj vozila, zone kontakta, čvrstoća karoserije, sjedeći položaj putnika i moguće promjene tog položaja, mogućnost međusobnog kontakta putnika tokom sudara, mogući položaj glave/trupa u momentu kontakta i dr."(CD-ZR, str.116.)





Rad na temu: "Troškovi saobraćajne nezgode I procenjena vrednost štete – studija slučaja" pripremili su: autor Marija Gačić, dipl. ecc. i koautori mr Branislav Aleksandrović i Ivan Živković, inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao koautor mr B. Aleksandrović, pri čemu je, pored ostalog, naveo:

"Obračun troškova nezgode je kompleksan posao. Svaka nezgoda ima značajan udeo socijalno-ekonomskih troškova, koji mogu biti i dugoročni. Ovi troškovi se odnose pre svega na povrede koje su uzročnik invaliditeta, zbog čega je od velikog značaja prevencija saobraćajnih nezgoda. Potrebno je podsticati formiranje i razvoj mreže biroa, zavoda i instituta specijalizovanih za profesionalno obavljanje analize saobraćajnih nezgoda. Cilj ovog rada je iniciranje projekta čiji bi background bio sadašnja nepovezanost institucija sistema i drugih institucija koje imaju veze sa saobraćajnim nezgodama po bilo

kom osnovu sa ciljem da se kod nas uspostavi sistem praćenja troškova koji je povezan sa osiguranjem, socijalnim ustanovama, saobraćajnom policijom i slično." (CD – ZR, str. 56.)

Autor Tibor Bodolo, dipl. maš. inž. i koautor Adam Aleksandar, dipl. inž. su pripremili rad na temu: "Veštačenje na utvrđivanju tehničke neispravnosti vozila kao uzroka saobraćajne nezgode", koji je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor T. Bodolo, gde je, pored ostalog, naveo:

"Iako je propust čoveka i dalje najčešći uzrok saobraćajne nezgode, a usavršavanje tehnike vozila doprinosi smanjenju tehničke neispravnosti vozila, kao uzroku saobraćajnih nezgoda, sama oblast ispitivanja tehničke neispravnosti vozila, nije dovoljno definisana. Veštaci koji ispituju vozila nakon saobraćajnih nezgoda moraju se pridržavati prihvaćenih pravila struke, moraju dobro poznavati konstrukciju predmetnog vozila i funkciju delova i sklopova. Takođe moraju uočavavati i razlikovati oštećenja na vozilu koja su nastala pre nezgode i ona koja su nastala u nezgodi, a to znači i predznanja po pitanju mehanizama loma, vrste i strukture materijala i njihova tehnička svojstva, dozvoljene zatore sklopova u mehanizmu i drugo. Veštaci moraju stalno usavršavati svoja znanja i produbljivati svoje iskustvo pre svega kroz konkretne slučajeve. Preporuka zakonodavcu je da razradi algoritam i detaljna uputstva stanicama za tehnički pregled vozila, o postupanju pri pregledu havarisanih i oštećenih vozila u cilju što detaljnijeg utvrđivanja činjenica." (CD – ZR, srt. 389.)





Rad na temu: "Vozila na pogon alternativnim gorivom – ponašanje komponenata sistema

prilikom sudara" su pripremili: autor Mirko Gordić, dipl. inž. i koautori: Milan Došlić, dipl. inž. i Miroslav Rakić. Učesnicima Savetovanja, rad je izložio autor M. Gordić, pri čemu je naveo da su:

"u ovom radu prikazane komponente i način ugradnje sistema za pogon vozila na tečni naftni gas (TNG), prirodni gas (CNG) i upotreba vodonika kao gorivo. Takođe, date su smernice kako treba postupati sa pomenutim sistemima u slučaju saobraćajne nezgode, kao i kakve posledice možemo očekivati nakon saobraćajne nezgode. Kako se ne može predvideti oblik saobraćajne nezgode, kao i obim nastalih oštećenja, u ovom radu date su teorijske pretpostavke o ponašanjima komponenata pri direktnim i indirektnim udarima na pojedine komponente i instalaciju. Ne može se jasno postaviti granica i napraviti formula po kojoj će se ponašati komponente sistema za pogon vozila na alternativna goriva. Sa sigurnošću se može reći da pravilno ugrađeni sistemi pouzdani i sigurni za upotrebu u pogledu bezbednosti. Ipak, po definiciji, saobraćajne nezgode se dešavaju slučajno i nepredvidivog su karaktera. Zbog toga potrebno je instalaciju održavati konstantno u ispravnom stanju i kod bilo kakvog sudara što pre obezbediti prekid dovoda gasa iz rezervoara." (CD – ZR, str. 228.)

Autor Milan Došlić, dipl.inž. i koautori: Mirko Gordić, dipl. inž. i Miroslav Rakić su pripremili rad na temu:"Hibridna električna vozila", koji je učesnicima Savetovanja prezentovao autor M. Došlić, gde je, pored ostalog, istakao da:

"...moderna HEV, u odnosu na KV, poseduju: bolje ekološke karakteristike, nižu potrošnju goriva, veću autonomiju kretanja, bolje vozne karakteristike. Na tržištu već postoje uspešni modeli HEV sa cenom ispod 20.000€. Korektivno održavanje HEV-a je skuplje u odnosu na KV, ali se očekuje da sa porastom broja vozila i cene održavanja budu niže. Dizel hibridi i Plug-in hibridi su svakako budućnost hibridnih električnih vozila. U situaciji stalnog rasta cena fosilnih goriva i isčekivanja da se pojavi tržišno prihvatljiv model EV, predviđa se da će hibridi u narednih 5-10 godina biti značajan segment svetskog voznog parka. Električno vozilo sa velikom autonomijom i prihvatljivom cenom je idealno rešenje!". (CD-ZR, str. 274.)



Rad na temu: "Proces nasranka saobraćajne nezgode u sadejstvu uzroka – greška i okolnosti (UGO)" su pripremili: prof. dr Svetozar Kostić; dr Zoran Papić; doc. dr Vuk Bogdanović; i Msc Nenad Ruškić, a rad je učesnicima Savetovanja prezentovao prof. S. Kostić, istakavši da je:

"..za pravilno shvatanje suštine uzroka nezgode i grešaka kao njihove posledice, nužna analiza većeg broja nezgoda određenih karakteristika, što omogućava da se pouzdanije otkriju činioci koji ih izazivaju. Pri izučavanju saobraćajnih nezgoda mora se poći od činjenice da su one izazvane uzajamnim delovanjem brojnih faktora, odnosno činilaca, čiji uticaj nije u potpunosti poznat. Da bi se na pravilan način shvatili uzroci nezgoda, potrebno je da se sagledaju i analiziraju međusobni odnosi svih činilaca. Međutim, da bi se ovaj problem sagledao u celosti, mnogobrojni uzroci nezgoda mogli bi da se svrstaju u tri šire grupe: na uslove i okolnosti koje indirektno doprinose nastanku opasne situacije i daju logističku podršku uzrocima saobraćajnih nezgoda, kao druge faze u nestanku nezgode i greške učesnika koje neposredno dovode do njih. Da bi se u potpunosti i na pravilan način razvrstalo uzajamno dejstvo uzroka i grešaka u nastanku saobraćajnih nezgoda mora se poći od toga da su neposredni izvor opasnosti u saobraćaju uzroci, koji utiču prvenstveno na stvaranje opasne situacije, a zatim i na greške, kao pojavnici oblika ovog uzroka. U ovom smislu ako se pravilno definišu uzroci nezgoda na njih se može i direktno uticati. Mogu se znatno efikasnije usmeriti mere kontrole saobraćaja i represivno delovanje, kao i tehničko-regulativne mere za stvaranje povoljnijih uslova za odvijanja saobraćaja. Međutim, suzbijanje grešaka učesnika koje neposredno dovode do nezgode zahteva znatno složenije i dugotrajnije angažovanje celokupne društvene zajednice. Nije dovoljno konstatovati da je potrebno stalno obrazovanje i edukacija svih učesnika u saobraćaju za podizanje nivoa saobraćajne kulture. To nije dovoljno, jer i "kulturni" vozači izazivaju saobraćajne nezgode. Moramo konačno shvatiti da nam gro problema u bezbednosti saobraćaja pravi manja grupa opasnih, visokorizičnih vozača ili kako ih sve češće zovu "vozači recidivisti". Ovi vozači uglavnom znaju propise i pravila saobraćaja, ali voze rizično, agresivno, stalno žure i sl. Njima ne treba držati predavanja o propisima i bezbednoj vožnji, već uticati na promenu shvatanja i određenih karakteristika ličnosti. A to se može samo uz angažovanje tima stručnjaka, u organizovanim terapeutskim grupama." (CD – ZR, str. 127,)



Prof. S, Kostić je, prezentovao i rad na temu: "Neppravilno preduzete radnje u saobraćaju koje dovode do opasne situacije" koji su pripremili: prof. dr Svetozar Kostić; doc. dr Zoran Papić; mr Milan Simeunović; Nenad Saulić i Petar Rašeta, pri čemu je naveo da je:

"...u radu izvršena analiza uzroka saobraćajnih nezgoda i njihove povezanosti sa greškama učesnika koji neposredno dovode do nje. Kako postoji čitava lepeza činilaca koji utiču na nastanak nezgode izvršeno je njihovo razgraničenje na greške koje neposredno dovode do aksidentne situacije, uzroke ovih grešaka kao i ostalih uslova i okolnosti koje daju podršku uzrocima opasnosti u saobraćaju. Na

par primera prikazana je analiza radnji u saobraćaju i utvrđivanje opasnih situacija. Sagledavanje uzajamnog delovanja uticajnih faktora na nastanak opasnih situacija omogućuje pravilno utvrđivanje propusta svih učesnika u nezgodi kod njihovih ekspertiza, a samim tim i stepen njihove odgovornosti u sudskom postupku." (CD – ZR, str. 190.)

Sledeći rad na temu: "Uticaj tramvajskog saobraćaja na bezbednost saobraćaja u Beogradu" su pripremili: Goran Vidović, spec. dipl. inž. saob. i Zlatimir Anđelić, dipl. inž. saob. Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao autor G. Vidović istakavši da se:

"..na osnovu analize sprovedene u ovom radu dolazi do određenih zakonitosti u događanju nezgoda na osnovu kojih je moguće definisati korektivne i preventivne mere čijom se primenom može uticati na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i mogućih posledica:

- na kritičnim raskrsnicama izvršiti snimanje postojećeg režima rada semafora, odnosno načina regulisanja saobraćaja na raskrsnicama koje nisu opremljene svetlosnim signalima, i dati predloge nadležnim službama za promenu režima rada, i gde god je to moguće razdvojiti tramvajске i putne tokove, odnosno da oni ne pripadaju istoj signalnoj grupi;

- poboljšati praćenje rada vozača tramvaja kroz svakodnevno prisustvo radnika koji vrše njihovu kontrolu na terminusima ili na liniji, sa ciljem da se sve aktivnosti usmere na uklanjanje greške u ponašanju vozača tramvaja, odnosno uklanjanja uzroka zbog koga vozači tramvaja u saobraćaju greše;

- definisati plan obrazovanja i obuke zaposlenih koji će pre početka rada biti upoznati sa svim aktivnostima koje je neophodno preduzeti da bi se blagovremeno izbegla saobraćajna nezgoda, kao i detaljno upoznavanje sa svim karakterističnim mestima i lokacijama gde su izražene nezgode i uzrocima njihovog nastajanja.

- definisati program dopunskog obučavanja vozača tramvaja u poznavanju saobraćajnih propisa, poznavanju vozno - dinamičnih i eksploataciono - tehničkih karakteristika tramvaja, postupanju vozača u slučajevima karakterističnih kvarova na vozilu i dr;

- sredstvima javnog informisanja u svim sredinama, počev od časopisa u preduzećima, preko dnevnih i periodičnih novina, do posebnih radio i TV emisija, obrazovno - vaspitnim merama uticati na ostale učesnike u saobraćaju." (CD – ZR, str. 102.)



Rad na temu: "Eksperiment uočljivosti bicikla u noćnim uslovima" su pripremili: Bojana Bojović, dipl. inž. saob; Milorad Stefanović, dipl. inž. saob i dr Pavle Gladović. Suštinu rada i rezultate istraživanja je, učesnicima Savetovanja, predstavila B. Bojović pri čemu je, pored ostalog, navela da se:

"..na osnovu rezultata dobijenih merenjem, prilikom izvođenja eksperimentalnog uočavanja bicikla u noćnim uslovima od strane vozača motornog vozila, može zaključiti da je značajno bolja uočljivost neosvetljenog bicikla opremljenog katadiopterima na pedalama i na zadnjem braniku sa biciklistom opremljenog svetloodbojnim prslukom nego potpuno neosvetljenog bicikla sa biciklistom u tamnoj odeći, kao i to da je bolja uočljivost bicikla od strane vozača motornog vozila u noćnim uslovima ukoliko ne postoji dolazeće vozilo iz suprotnog smera. Uzimajući u obzir ograničenja prilikom izvođenja eksperimenta za potrebe analize saobraćajnih nezgoda, kao reprezentativne, potrebno je koristiti donje vrednosti intervala dobijenih merenjem." (CD – ZR, str. 388.)



Prof. dr Radoslav Dragač; prof. dr Svetozar Kostić; mr Mirjana Đorđević i msc Nenad Saulić, su pripremili rad na temu: "Korišćenje elektronske literature u obuci vozača motornih vozila", koji je učesnicima Savetovanja predstavio prof. R. Dragač pri čemu je, pored ostalog, naveo da je:



"...jedan od razloga što se obuka kandidata za vozače ne obavlja u skladu sa novim propisima i nedostatak potrebne literature. Novi programski sadržaji obuke zahtevaju usaglašavanje i dopunu postojeće literature (testova i priručnika) za obuku i proveru obučenosti vozača. Vozači kojima je oduzeta dozvola zbog nesavesnog učešća u saobraćaju treba da se pozivaju na seminare radi unapređenja znanja. Za to takođe još nije sačinjena prigodna literatura, pa se ni rad sa njima ne sprovodi. Za sticanje licence instruktora, predavača teorijske nastave i ispitivača predviđeno je organizovanje seminara i pripreme nastave za koje nije još sačinjena odgovarajuća literatura usklađena sa propisanim programskim sadržajima. Sadržaji obrađeni u elektronskom Priručniku izdanja "Savremene administracije" Beograd koji se preporučuje mogu se koristiti i za izvođenje nastave na ovim seminarima, jer je u njima obrađen veći deo sadržaja iz programa za sticanje i obnavljanje licence vozača instruktora, predavača teorijske nastave i ispitivača. Za izvođenje obuke vozača u autoškolama štampani su novi Testovi za osposobljavanje i proveru osposobljenosti kandidata za vozače i vozača motornih vozila svih kategorija. Ove testove izdala je izdavačka kuća "Savremena administracija" Beograd od autora koji se bave ovom delatnošću. Izrada službenih ispitnih

testova u organizaciji MUP-a je u toku i oni ne predstavljaju smetnju da se u procesu obuke za osposobljavanje i proveru osposobljenosti ne koriste novi testovi objavljeni od strane većeg broja izdavača. Pitanja koja se obrađuju u službenim testovima obrađena su i u testovima koje će koristiti kandidati u procesu obučavanja. Kombinacija pitanja u službenim testovima biće tajna ali su pitanja javna i formiraju se iz oblasti koje su propisane programom za obučavanje kandidata za vozače. U obučavanju kandidata koriste se računari sa obrađenim temama iz sadržaja obuke i testovi za proveru obučenosti što omogućava kandidatima da pored učenja u autoškoli i vežbanja sa instruktorom i sami se kod kuće pripremaju za nastavu i dodatno osposobljavaju za sticanje vozačke dozvole i bezbedno učešće u saobraćaju." (CD – ZD, str. 164.)

Pored toga prof. R. Dragač je izložio i rad na temu: "Značaj i uticaj veštačenja na donošenje odluke u sudskim postupcima", koji su pripremili: prof. dr Raadoslav Dragač; prof. dr Svetozar Kostić i mr Mirjana Đorđević naglasivši da se:

"...pri izboru i angažovanju veštaka mora voditi računa o složenosti predmeta veštačenja i sposobnosti veštaka kome se može poveriti određeno veštačenje. Nisu svi oni koje je Ministarstvo pravde imenovalo za veštake jednako sposobni da uspešno obavljaju veštačenja. Pravosuđe i stranke moraju se prvenstveno rukovoditi kvalitetom i efikasnošću u obavljanju veštačenja pojedinca ili Komisije kojoj poveravaju veštačenje. Uvedena obaveza suda da prati i analizira rad veštaka, stručno usavršavanje i licenciranje veštaka poboljšaće kvalitet njihovog rada. U organizovanju stručnih simpozijuma o veštačenju treba da se uključi i pravosuđe da bi se kvalitet i struktura tema koje se na takvim skupovima obrađuju poboljšali. Novo imenovanim veštacima treba omogućiti stručno usavršavanje, kvalitetnu literaturu, opremu i druga sredstva potrebna za uspešan rad na veštačenju. Veštaci se moraju na svim nivoima strukovno organizovati da bi unapređivali svoj rad i obezbeđivali zaštitu svojih interesa. Izdavanje sertifikata, uverenja ili potvrda o učešću na stručnim skupovima, simpozijumima, seminarima ne sme biti formalizovano i bez efekta u povećanju stručnosti učesnika. Nekopetentni obrađivači tema, obrada nerelevantne materije, pogrešna interpretacija i obrada određene tematike može više da šteti nego što će doprinosti povećanju stručnosti veštaka. Radovi koji se obrađuju (izlažu i potom objavljuju) moraju biti recenzirani od strane kopetentnih stručnjaka da nebi imali štetno dejstvo. Pokazani primeri grešaka koje se čine u radu na veštačenju ukazuju na potrebu bolje selekcije kadrova koji se imenuju za veštake. Postojeće imenovanje veštaka izvršeno je na osnovu prijave zainteresovanih bez ispita tj. provere osposobljenosti za rad na veštačenju pa se njim nije poboljšala stručna struktura veštaka. Nisu niti mogu biti svi jednako sposobni za obavljanje veštačenja, a sadašnji mehanizam u imenovanju veštaka i angažovanju na veštačenju nije unapređen i ne podstiče veštake da se stručno usavršavaju. Ukoliko zaživi mehanizam praćenja i kontrole rada veštaka od strane pravosuđa i zainteresovanih stranaka moglo bi se očekivati eliminisanje onih koji i ako to žel su sposobni da uspešno obavljaju veštačenje."(CD – ZR, str. 236.)

Autor Živko Vasić, dipl. inž. sob. je pripremio i učesnicima Savetovanja prezentovao rad sa radnim naslovom "Sistem nagrađivanja u prodaji osiguranja", pri čemu je istakao da:



"...svaka osiguravajuća kompanija mora imati adekvatan sistem nagrađivanja, u protivnom će pre ili kasnije nestati sa tržišta osiguranja. Finasijske nagrade su minimum temelja koji privlači prodavce različitih profila. Ukoliko su direktni finasijski paketi mali, veće su šanse da kompanija završi sa manje iskusnim i edukovanim kadrovima. Sistem nagrađivanja u prodaji osiguranja treba da bude deo opšteg sistema nagrađivanja u osiguravajućoj kompaniji. Koliko je uspešan sistem nagrađivanja toliko je i uspešna sama kompanija. Sistem nagrađivanja prodajne sile u svakoj kompaniji je od izuzetne važnosti za uspešnost poslovanja i samog

opstanka kompanije osiguranja. Nagrađivanje ne treba vezati samo za učinak pojedinca, već i za učinak tima. Izbor sistema nagrađivanja zavisi od mnogo faktora u kompaniji i van nje. Najgori sistem je da nema sistema i da se zarade rešavaju „u četiri oka“. Ni jedan sistem nagrađivanja ne može biti dovoljno dugo motivišući ukoliko nije kombinovan sa nizom drugim motivišućih faktora koji nisu finasijske prirode. Za uspostavljanje strateškog upravljačkog sistema u nagrađivanju, kao što je BSC, treba uspostaviti organizaciju koja je zdrava, uravnotežena, efikasna i efektivna, koja služi osiguranicima, vlasnicima, radnicima, posrednicima i zastupnicima." (CD – ZB, str.349.)

Pored tog, Ž. Vasić je učesnicima Savetovanja prezentovao i interesantan rad koji je upućen iz Norveške, a koji je uradio Lepović Miljan, dipl. maš. inž. pod naslovom: "Naknada ekonomskog gubitka zbog isključenja vozila iz delatnosti kod šteta iz autoodgovornosti na teritoriji Norveške", pri čemu je naveo da je reč:

"....avsavn u norveskom jeziku opšti izraz za ekonomski gubitak prouzrokovan nastankom štete. Ograničavamo se na štete nastale na vozilima gde je preduslov da se ovakva vozila koriste u poslovne svrhe i da je zbog nastale štete na vozilu nastao ekonomski gubitak. Dokumentovanjem nastalog gubitka oštećeni stiče pravo nanadoknadu. Obračun gubitka se vrši individualno i varira od tipa do tipa delatnosti, veličine preduzetnika, zarade, strukture troškova itd. Zato je veoma važno dobro proučiti dostavljenu dokumentaciju i veoma pažljivo pristupiti obračunu. Izbacivanje vozila iz pogona može imati dramatične posledice za oštećenog. U većini slučajeva gubitak za jedan kraći period nije katastrofalan, ali u slučajevima kada je oštećeno vozilo van pogona duži period, nije retko da veći deo godišnje zarade bude izgubljen. Primer: Kada jedno transportno preduzeće koje ima stalne kupce (mušterije) prestane da radi zbog izbacivanja vozila iz pogona na duži period, može se desiti da preduzeće izgubi stalne mušterije jer će se oni vezati za konkurentnog partnera. Iz gore navedenog zaključuje se da treba imati razumevanja za oštećenog koji je veoma zainteresovan da mu se nastali gubitak što pre nadoknadi. Veoma je bitno koristiti dovoljno vremena na obradi ovih zahteva kada se oni pojave. Specijalno je vazno imati adekvatnu i celishodnu dokumentaciju. (CD – ZB, str. 32.)

Mirjana Pop Taleska, dipl. pravnik iz Makedonije je pripremila i učesnicima Savetovanja prezentovala rad pod radnim naslovom: "Pravična naknada nematerijalne štete – zašteta društva za osiguranje", pri čemu je navela:

"Nematerijalne štete nastale kao posledica pretrpljenih povreda učesnika u saobračajnim nezgodama su veoma velika stavka u ukupnim naknadama šteta TPL. Ne samo što su velika stavka, to su najneizvesnije štete radi toga što ne postoje egzaktna merila za nadoknadu. Polazeći od toga društva za osiguranje su najopreznija prilikom obračunavanja i isplate ovih vrsta šteta. Pokušavajući da plate što manje, produciraju sudske postupke. Sudski postupci su veoma skupi pa nematerijalne štete zajedno sa troškovima, troše veoma veliki deo fondova za štete. Na koji način se može isplatiti pravična naknada, imati zadovoljnu stranku koja neće tuziti, a uštedeti u fondovima za naknadu TPL šteta. Način na koji se to može je tema ovog izlaganja. Društvo za osiguranje plaća štetu koju je dosudio sud uvećanu za 20 do 35%. Oštećeni radi koga se vodi postupak je autsajder, jer krajno dobija istu nadoknadu nakon što advokatu isplati nagradu koja se izražava u procentima od dobijenog iznosa, a kreće se od skromnih 20% pa i do 50%. Ovakva konstatacija vodila nas je ka tome da ocenimo dali mi produciramo sudske sporove i dali se ta produkcija može umanjiti. Trebalo je utvrditi dali je samo sud sa svojim presudama izazvao apetite oštećenih odnosno njihovih zastupnika ili tu ima i naše krivice. Analiziranjem presuda tražili smo razliku od onoga što smo nudili u vansudskom postupku držeći se strogo za kriterije i iznosa koje je dosudio sud na ime naknade za nematerijalne štete. Rezultat svega toga je bila ubeđenost nas operativaca i praktičara da treba pre svega povećati iznose za naknadu nematerijalnih šteta za minimum 30% iznad kriterijuma a naše pokušaje da nudimo nadoknadu i ispod kriterijuma potpuno izbaciti. Kada smo izložili zamisao da ćemo povećati naknade za nematerijalne štete i to za najmanje 30%, bilo je dosta pitanja i neverice da bi se takvim obrnutim i neuobičajenim postupkom mogla postići zašteta i zaštita fondova društva. Dodali smo i druge razloge i postupke koje smo imali u vidu, a koji bitno utiču na finansijske rezultate i visinu šteta.



- Zakon o parničnom postupku je bio u pripremi i znali smo da će biti u vaznosti u 2011g. Zakonom se nalaže da se odgovor na tužbu obavezno potkrepi veštačenjem-medicinskim ili saobračajnim. To je značilo da će se troškovi u sudskom postupku još više povećati.

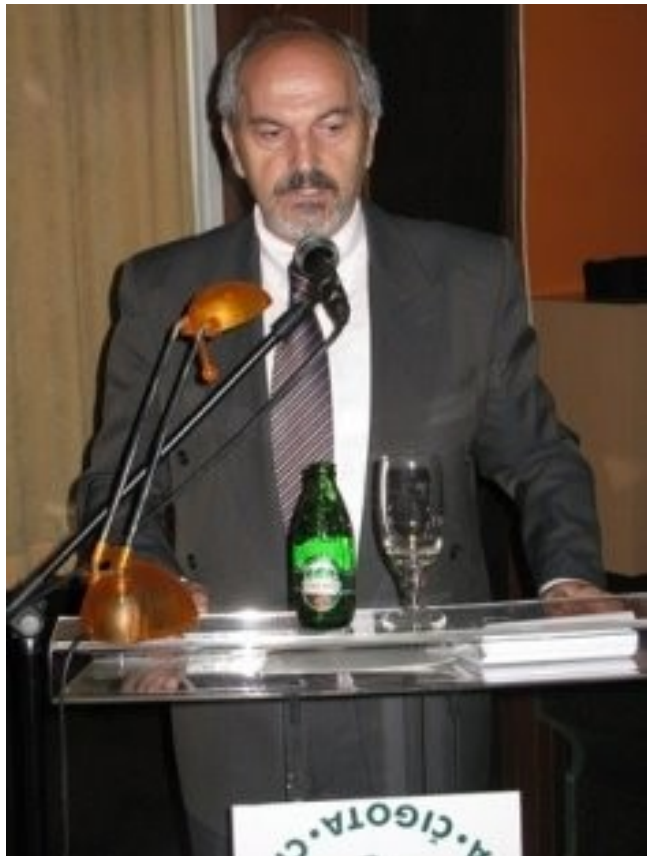
- Rešavanje vansudski postavljenog zahteva treba maksimalno ubzati. Po mogućnosti čak preduhitriti da oštećeni stigne do advokata. Pozvati oštećenog da potraži naknadu i ubediti ga da i sam bez ičije pomoći može ostvariti naknadu za nematerijalnu štetu. Pripremili smo veoma jednostavan formular

kojeg može svako popuniti.

- Obaveštavati i direktno oštećenoga, a ne samo njegovog zastupnika o potrebi dopune potraživanja ili potrebnoj medicinskoj dokumentaciji i ponuditi mu čak i pregled lekara specijaliste, rentgen snimanje.
- Obaveštavati i direktno oštećenoga ne samo njegovog zastupnika da u roku od 15 dana vršimo isplatu dogovorenog iznosa, nasuprot dugim postupkom kada se naknada ostvaruje sudskim putem.
- Ukoliko se ne postigne nagodba po svim osnovima nematerijalnog potraživanja ,postići nagodbu za deo nematerijalnih šteta ili isplatiti nesporni deo bez ikakve nagodbe i to direktno oštećenom. Primenom ovih konstatiranih načina potraživanja su se rešavala sve više i više u vansudskom postupku. Da bismo proverili uspešnost konstantno smo vršili uporedbe sa prosečnom štetom prije i za vreme ovog pristupa takoreći novog načina rešavanja potraživanja." (CD – ZR, str. 64.)

Prof. dr Milomir Veselinović, sa Fakulteta tehničkih nauka iz Novog Sada je, uz izvinjenje što na vreme nije mogao dostaviti rad u pisanoj formi, govorio na temu: "Bitne mere za unapređenje obuke vozača, kao uslov smanjenja rizika saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica", pri čemu je, pored ostalog, istakao da se:

"...obuci vozača, kao jednoj od bitnih komponenata koje utiču na ukupnu bezbednost saobraćaja, ne poklanja pažnja onoliko koliko bi bilo potrebno, te da je krajnje vreme da se ta greška što pre ispravi i da **obuka vozača** dobije tretman kakav zaslužuje".



Dr Tomislav Marinković; dr Dejan Bogićević; mr Nada Stojanović, Milan Stanković, dipl. inž. su pripremili rad na temu: "Deformabilno ponašanje karoserije vozila u funkciji oblika karoserije, zapremine i položaja motora u vozilu" koji je učesnicima savetovanja prezentovao dr D. Bogićević, a radi se o sledećem:



"Često je vrlo značajno poznavanje brzine kretanja vozila prilikom sudara, ili udara u čvrstu nepomičnu prepreku. Stvaranjem mogućnosti da se uz pomoć CRASH testova mogu dobiti podaci o veličini

plastične deformacije i odredi veličina deformacionog rada, dobija se mogućnost da se matematičkom relacijom odredi udarna brzina vozila. Eksperimentima je ustanovljeno da se problem preciznosti tog podatka ogleda u tačnosti koeficijenta deformabilnosti vozila K_1 . Ispitivanjem se pokazalo da preporučena vrednost $K_1 = 1.2$ višestruko odstupa od realnih vrednosti. U radu su dati uticajni faktori na koeficijent K_1 i posebno je pokazan uticaj: zapremine ugrađenog motora u vozilo, položaja i vrste ugrađenog motora u vozilo i tipa i oblika karoserije, čime su stvorene pretpostavke za preciznije određivanje faktora deformabilnosti. Sortiranjem vozila prema obliku i tipu karoserije vozila, evidentirano je četrnaest različitih modela u grupi vozila obuhvaćenih istraživanjem. Spisak svih analiziranih modela vozila prikazan je, zajedno sa ostalim rezultatima istraživanja. Minimalne vrednosti koeficijenta ($K_1 = 2.4 \div 3.0$) evidentirane su kod vozila koja imaju karoseriju oblika "sedan" i "kupe" sa dvoja odnosno troja vrata, dok su maksimalne vrednosti ovog koeficijenta ($K_1 = 4.7 \div 5.3$) evidentirane kod vozila koja imaju karoseriju oblika "van" i "pikap". Za najzastupljeniji tip karoserije vozila "sedan" sa četvoro vrata vrednost koeficijenta iznosila je $K_1 = 3.3$." (CD – ZR, str. 360.)

Rad na temu: "Opasnosti, nivo rizika i mogućnosti bezbedne primene komprimiranog prirodnog gasa za pogon motornih vozila", pripremili su: mr Nada Stojanović; dr Tomislav Marinković; Milan Stanković, dipl. inž. saob. Rad je učesnicima Savetovanja predstavio mr N. Stojanović, pri čemu je istakla da je:

"...cilj rada da se ukaže na prednosti primene CNG za pogon motornih vozila s obzirom na ekonomske i ekološke zahteve, na rizike i mogućnosti za umanjene rizika povezane sa vozilima na pogon sa CNG u saobraćaju i parking prostorima. Potrebno je obezbediti visok kvalitet tih vozila, s obzirom na bezbednost saobraćaja, kako aktivne i pasivne bezbednosti, tako i u pogledu tehničke ispravnosti i svojstava pouzdanosti, tj. verovatnoće ispravnog rada i odgovarajućeg reagovanja u rizičnim situacijama. S obzirom da je u rezervoarima za pogon motornih vozila CNG pod pritiskom 20MPa, njegova primena donosi nove rizike koji zahtevaju posebne odgovore za bezbednu primenu. U rešavanju problema negativnog uticaja primene CNG moraju da budu uključeni svi učesnici i da imaju jasno podeljene uloge i odgovornosti u celom procesu." (CD – ZR, str. 380.)



Rad na temu: "Način kvalitetnijeg formiranja uviđajne dokumentacije kod naleta vozila na pješaka u cilju što bolje izrade nalaza i mišljenja vještaka" su za savetovanje pripremili: prof. dr Osman Lindov, dipl. inž. saob.; Arnes Hadžiosmanović, dipl. inž. saob. i Aziz Kovačević, dipl. inž. saob. Učesnicima Savetovanja, rad je predstavio dr O. Lindov, pri čemu je istakao da:



"....sigurnost u cestovnom saobraćaju kao i u ostalim vidovima saobraćaja predstavlja segment kojem je neophodno posvetiti posebnu pažnju i kao osnov ugraditi u cjelokupno odvijanje saobraćaja. Sigurnost pješaka u saobraćaju je tema koja nas podsjeti na svoju ozbiljnost samo kada se dogodi saobraćajna nezgoda i kada se suočimo sa njenim strašnim posljedicama po ljudsko zdravlje ali i brzo zaboravimo kao i svaku drugo neprijatnu stvar koja nam "pogoršava" život. Pamte je samo žrtve koje prežive i porodice poginulih koje ostaju unezgodene za cio život. Unapređenje stepena sigurnosti pješaka u saobraćaju podrazumijeva udovoljenje različitim faktorima kojima se može umanjiti opasnost kakva realno postoji pri odvijanju saobraćaja. Jedan od načina unapređenja sigurnosti pješaka jeste praćenje uzroka saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali pješaci te na osnovu istih poduzimanje mjera kojima će se smanjiti navedene saobraćajne nezgode. Uviđajna dokumentacija predstavlja često i jedini službeni izvor podataka za izradu nalaza i mišljenja vještaka, radi stručnih utvrđivanja zakonitosti pojavnih oblika saobraćajnih nezgoda kod naleta

vozila na pješaka, njihovih uzroka i posljedica. Stoga je nesumnjiv značaj uviđajne dokumentacije ne samo na identifikaciju osnovnih uzroka saobraćajne nezgode nego i na smanjenje dugotrajnih sudskih procesa." (CD – ZR, str. 214.)

Dr Ištvan Bodolo, dipl. inž. saob. je pripremio i učesnicima Savetovanja prezentovao rad pod naslovom: "Jedan metodološki pristup utvrđivanju mesta sedenja lica u vozilu u toku sudara", a radi se o sledećoj problematici:

- Pitanja: "Gde je ko sedeo u vozilu?" i "Da li su lica u vozilu bila vezana sigurnosnim pojasevima?", nisu česta pitanja prilikom analiza saobraćajnih nezgoda u drumskom saobraćaju. Pažnja uviđajnih ekipa najčešće nije obezbeđivanje tragova unutar vozila kako bi se dao odgovor na moguće pitanje predmetnog tipa, nego fiksiranje pokretnih i nepokretnih tragova na kolovozu, infrastrukturi, i na vozilima iako današnja tehnička sredstva omogućavaju lako i brzo fiksiranje tragova i u vozilu. Autor je, na osnovu već formiranog determinisanog pristupa rešavanju predmetnih problema u radu prikazao pristup davanju odgovora na postavljena pitanja, čime je, od posebnog izveo opšte zaključke i predložio metod za rešavanje pitanja tradicionalnim radom koji je postigao unutrašnju konzistentnost. Primenom u praksi, dokazana je upotrebljivost i mogućnost obrazlaganja stavova od kojih se u radu prikazuju dva posebna primera". (CD – ZR, str. 369.)



Pored toga dr I. Bodolo je učesnicima Savetovanja prezentovao i rad koji su za Savetovanje pripremili: Dr Zoran Ivanov; Veselin Govedarica; Milena Ivanov (koji, iz opravdanih razloga nisu mogli prisustvovati Savetovanju) pod naslovom: "Trajne posledice trzajne povrede vrata (WAD) i procena umanjenja životne aktivnosti" pri čemu je naveo da je u:

"... radu prikazan model procene umanjenja životne aktivnosti zbog posledica trzajne povrede vrata. Model se zasniva na sagledavanju prethodne životne aktivnosti oštećenog, trajnih posledica nakon trzajne povrede vrata, individualnih karakteristika oštećenog, na osnovu promene brzine (delta V), kao i na QTF protokolu. Utvrđivanjem zdravstvenih posledica nakon trzajne povrede vratne kičme procenjuju se njihove reperkusije na funkcionalnost i sposobnost organizma za obavljanje uobičajenih životnih aktivnosti i naviknutih radnji, i kvantifikuje se njihovo umanjenje u odnosu na procenju prethodnu životnu aktivnost oštećenog. Prethodna životna aktivnost podrazumeva životnu aktivnost oštećenog pre predmetnog događaja. Delta V podrazumeva promenu brzine, odnosno razliku u brzini kretanja vozila pre i nakon sudara. Kao zaključak, autori su naveli da:

1. Umanjenje životne aktivnosti nastaje usled trajnih posledica trzajne povrede vrata (Wiplash associated disorder - WAD).

2. Umanjenje životne aktivnosti nakon trzajne povrede vrata individualno se procenjuje u odnosu na objektivne posledice aktuelnog povređivanja kao i prethodnu životnu aktivnost i psihofizičke karakteristike oštećenog (starost, pol, deklanširajuće bolesti i povrede). Analiziraju se podaci o promeni brzine (delta V), težini kliničke slike prema QTF protokolu, biomehanički podaci, rezultati dijagnostike, efekti sprovedenog lečenja i rehabilitacije. Model se inicijalno oslanja na početne vrednosti QTF protokola, a uvažava definitivnu ocenu posledica baziranu na dijagnostici i kliničkoj funkcionalnosti organskih sistema.

3. Kvalitet ocene umanjenja životne aktivnosti nakon trzajne povrede vrata zavisi od rezultata rada i

nalaza svih stručnih profila koji su uključeni u dijagnostiku, lečenje i rehabilitaciju oštećenog, kao i ažuriranja dokumentacije koja se upoređuje u slučaju pogoršanja stanja (reevaluacija) i ukazuje na potrebu multidisciplinarnog pristupa.

4. Trzajnoj povredi ovog dela tela su izložene sve strukture koje topografski pripadaju vratu (sa dominantnom udelom povređivanja koštanih, zglobnih i hrskavičnih delova vratne kičme), zbog čega je ispravnije govoriti o trzajnoj povredi vrata nego o "trzajnoj povredi vratne kičme" . (CD – ZR, str. 7.)

Rad na temu: "Saobraćaj i životna sredina" su pripremili: mr Živorad Ristić, dipl. inž. saob. i Miloš Ristić, dipl. maš. inž. Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao mr Ž. Ristić, a radi se o sledećem:

"Problem zagađivanja životne sredine a posebno vazduha od motornih vozila neće se bitno poboljšati sve dok benzin i nafta, koji se koriste kod motora sa unutrašnjim sagorevanjem ne budu zamenjeni kvalitetnijim gorivima koja imaju manju emisiju zagađivača. Treba uvesti stimulaciju za širu primenu drugih (manje štetnih) izvora energije kao što je pre svega električna energija, vodonik, zemni gas, tečni naftni gas, solarne ćelije koje pretvaraju sunčevu energiju u jednosmernu struju itd. Da bi se stvarno okrenuli novim tehnologijama nije dovoljno da proizvođači predstave nove patente, već da se sve strukture društva angažuju u cilju realizacije istih. Za proizvodnju i funkcionisanje automobila koriste se sirovine iz zemlje i energetske resursi. Proces reciklaže mora početi još od dizajniranja automobila. On mora da ima dvostruki cilj: • Prvi da smanji količinu otpada u procesu proizvodnje vozila i • Drugi smanjenje otpada na kraju veka vozila. Ovo omogućava očuvanje dragocenih materijala i izvora energije. Mnoge supstance koje se koriste za proizvodnju automobila mogu da ostanu u zatvorenom krugu radi kasnije reciklaže. To je naročito slučaj kod metala mada neprekidno raste i broj plastičnih materijala koji se mogu reciklirati. Tako prema ELV direktivi Evropske unije, stopa reciklaže do 2015. godine mora dostići vrednost 95%, odnosno posle 2015. godine će se od ukupne mase automobila odbacivati samo 5%. Preko naših granica već dugo uvoze polovni automobili (koji bez obzira na izgled i očuvanost ipak predstavljaju automobilski otpad Evrope) i taj proces još uvek traje. To sve doprinosi prekomernom zagađenju životne sredine zbog povećane emisije ugljen-dioksida, ali i kroz razbacivanje otpadnih delova koji su često završavali po njivama uz vodene tokove i u celom našem okruženju." (CD – ZR, str. 341.)



Rad na temu: "Tahografski listić – nosilac informacija o brzini vozila i aktivnostima vozača", pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao dr Radomir S. Gordić, dipl. inž. saob. pri čemu je, pored ostalog, istaknuto da su:



"...česte SN u kojima se, jedino na osnovu podataka sa tahografskog listića može analizirati brzina i drugi parametri kretanja vozila i postupci vozača. Ove analize se mogu izvesti improvizovanim čitanjem podataka sa tahografskog listića pomoću PC računara, prema objašnjenoj proceduri, uz tolerantnu grešku. To znači, da se za potrebe suda, ovom metodologijom mogu dobiti validni rezultati za analize SN, ako veštak: ima iskustva, poznaje procedure zapisa i čitanja podataka sa tahografa i poznaje moguće greške, koje nastaju pri čitanju tahografskih listića. Čitanjem sa tahografskog listića, za potrebe suda mogu se analizirati: brzine kretanja vozila pre i u momentu SN, pređeni put, vreme rada i odmora vozača/posade, aktivnosti vozača, način upravljanja vozilom, da li je vozilo pomerano sa mesta SN, manipulacije u radu i dr. Pored navedenih analiza tahografski listić, za potrebe menadžmenta kompanije, unutrašnju kontrolu i inspeksijski nadzor, obezbeđuje podatke za: analizu rada voznog parka, analizu srednje brzine, kontrolu potrošnje goriva, kontrolu tehnike vožnje, otkrivanje manipulacija i grešaka i kontrolu tačnosti rada tahografa.. U predmetu Osnovnog suda Kraljevo, za analizu brzine i postupaka vozača korišćena je prikazana metodologija. Primenjena metodologija analize tahografskog listića/zapisa, omogućila je veštaku da izvrši analizu predmetne nezgode i da odgovori na postavljena pitanja suda. U postupku veštačenja analizirana je brzina autobusa, bez obzira što u spisima predmeta nije bilo podataka o tragovima kretanja vozila. Prema iznetom, bez obzira što je analogni tahograf, tehnički i tehnološki prevaziđen i što je u EU odavno zamenjen digitalnim tahografom, on u praksi još uvek odgovara nominalnoj nameni." (CD – ZR, str. 332.)

Biljana Ivčevski, dipl. maš. inž. iz R. Makedonije je pripremila i učesnicima Savetovanja prezentovala rad na temu: "Evropski izveštaj – specifike Republike Makedonije", a radi se o sledećem:



"Primena Evropskog izveštaja u odnosu na prethodu praksu, je sasvim drugačiji način obeštećivanja stranki, a sa sobom je donela određene prednosti i nedostatke. Iz grafikona br.2, uočava se da tokom cele godine imamo uvek stanje više prijavljenih šteta sa Evropskim izveštajem u odnosu na onom sa policiskim zapisnik. Nedostatke koje je doneo izveštaj naviše se odnosi na zloupotrebljavanja prijava oštetnih zahtjeva za materijalne štete od fingiranih udesa. Procenitelji se svakodnevno suočavaju sa slučajeva prijave šteta gde u realnosti nije nastala nezgoda (osobito je to bio veliki problem na početku primene Evropskog izveštaja). U tom slučaju u gorepomenutoj napomeni koja stoju u zapisniku o oštećenju vozila, naglašava se da je rekonstrukcija izvršena i da je konstatovano da oštećenja vozila ne odgovaraju jedno na drugo ni po visini ni po obimu. Drugi poblem je preuveličavanje šteta gde ošćecena stranka traži i prijavljuje više ošćecenja nego što su realno nastale u nezgodi. Procenitelj je taj koji će dati validaciju ili ne na sva oštećenja koja su prijavljeni. Nedostatke se javljaju i kog šteta gde poimi "mala materijalna šteta", "povređeni sistem za upravljanje i zaustavljanje" i "samostalno kretanje vozila na puta" se nedorečene i stvaraju nesporazume između osiguravajućeg društva i oštećene stranke. Opterećenje procenitelja se kog ovih šteta udvostručilo jer sada je njegova obaveza da izvrši kontrolu svih dokumenata, analiza saobraćajne situacije, da izvrši uvid dviju vozila i da dà valudaciju udesa. Povoljnosti koje nosi primena Evropskog izveštaja je drastično smanjenje oštetnih zahtjeva za nematerijalne štete, a stime i smanjenje zloupotrebe prijave tog tipa oštetnih zahtjeva. Isto taka sudski sistem se osobađa procesa u kojim ima pričinjeno samo materijlne štete. Krajni ishod primene Evropskog izveštaja za osiguravajuće društvo u celini je smanjenu visinu isplate prosečne štete." (CD – ZR, str. 108.)

Mr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob.; Vladimir Erac, dipl. inž. saob.; Zoran Jelić, dipl. inž. saob. su pripremili rad na temu: "Upotreba GIS-a u analizi saobraćajnih nezgoda", koji je, učesnicima Savetovanja prezentovao V. Erac.

"Tema rada predstavlja integraciju dva pojma koja su veoma kompleksna po svom značenju i sadržaju, a to su informacioni sistem i saobraćajna nezgoda. Da bi se došlo do pojma informacionog sistema polaz je informacija. Informacija je sadržaj onoga što se razmenjuje sa prostorom koji nas okružuje u procesu prilagođavanja i uticaja na okruženje. Skup takvih informacija predstavlja sistem informacija. Ako se informacije u skupu

informacija klasifikuju i sistematizuju dolazi se do pojma informacionog sistema. Informacioni sistemi danas imaju glavnu ulogu u oblasti analiza u saobraćaju, poboljšanju efikasnosti, ekonomičnosti, efektivnosti, bezbednosti i smanjenju negativnih uticaja saobraćaja na okruženje. U okviru razvoja informacionih tehnologija (IT) u oblasti saobraćaja značajno mesto zauzima geografski informacioni sistem (GIS). GIS tehnologije omogućavaju jednostavnije, bolje i brže predstavljanje i korišćenje svih informacija relevantnih za određenu oblast. Kada su u pitanju analize saobraćajnih nezgoda, treba napomenuti da postoje različite vrste analiza saobraćajnih nezgoda zavisno od potreba istraživanja, ali uvažavajući ciljeve savetovanja za koje je ovaj rad pisan, u okviru rada razmatra se analiza saobraćajnih nezgoda sa aspekta saobraćajno-tehničkog veštačenja. U okviru ovog postupka, na osnovu odgovarajuće analize raspoloživih materijalnih podataka do kojih se između ostalog može doći i pomoću GIS tehnologija, utvrđuje se način na koji je nezgoda nastala radi daljeg određivanja propusta učesnika u nastanku nezgode. Posebno treba istaći činjenicu da se veštak često sreće sa nedostatkom potrebnih informacija o mestu nezgode, do kojih se može doći naknadnim izlaskom na teren ili u poslednje vreme (u nekim slučajevima) bez izlaska, korišćenjem GIS tehnologija. Ovaj problem je naročito izražen kod saobraćajnih nezgoda za koje je predviđena mogućnost popunjavanja evropskog izveštaja o saobraćajnoj nezgodi, kada veštak osim skice iz izveštaja i eventualno fotografija oštećenja na vozilima nema podataka o mestu nezgode." (CD – ZR, str.135.)



Dr Ištvan Bodolo; mr Nenad Milutinović su pripremili rad pod nazivom: "Četvrti eksperimentalni sudar vozila u Srbiji – verifikacija softvera za analizu saobraćajnih nezgoda", koji je učesnicima savetovanja

prezentovao dr I. Bodolo, pri čemu je naveo da se:

"...proces verifikacije programskih paketa za analizu saobraćajnih nezgoda zasniva na analizi valjanosti dobijenih rezultata većeg broja različitih tipova saobraćajnih nezgoda odnosno kreš testova. Zato ovaj rad predstavlja prilog istraživanju valjanosti pomenutih programskih paketa. Na osnovu prikazanih rezultata može se zaključiti da se programski paketi za analizu saobraćajnih nezgoda korišćeni u analizi eksperimentalnog udara dva vozila koji je prikazan u ovom radu, mogu koristiti u analizama realnih saobraćajnih nezgoda pod uslovom pravilnog i tačnog definisanja relevantnih ulaznih parametara. U radu je pokazano da se i sa relativno jednostavnim sredstvima mogu obezbediti prilično pouzdani ulazni parametri, a isto tako i da se bez većih poteškoća i velikih materijalnih sredstava mogu sprovoditi kreš testovi na našem području. Ovi testovi, koje bi ubuduće češće trebalo organizovati na našim prostorima, mogli bi posebno da budu prilagođeni specifičnim ciljevima i problemima istraživanja u oblasti analiza saobraćajnih nezgoda koji se postavljaju pred domaće stručnjake iz ove oblasti. Zato autori ovog rada ohrabruju sve stručnjake koji se bave ovom problematikom u budućem organizovanju ovakvih testova." (CD – ZR, str. 71.)



Igor Radojević, dipl. inž. i Darko Mugoš, dipl. pravnik, iz "Lovćen osiguranja" Podgorica su pripremili rad pod naslovom: "Kriterijumi za otkrivanje prevara u osiguranju", a rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao I. Radojević, pri čemu je, pred ostalog, naveo da:

"...osiguranje predstavlja oblast od posebnog društvenog i ekonomskog interesa i po svojoj definiciji predstavlja instituciju koja nadoknađuje štete nastale u društvu, u njegovoj privredi ili kod ljudi, usled dejstva rušilačkih prirodnih sila ili nesrećnih slučajeva. Samo u 2011 godini ekonomski gubici od prirodnih i vještačkih katastrofa bili su najveći do sada i iznose \$ 370 milijardi, dok su isplaćene štete iznosile \$ 116 milijardi. Osim ovakvih gubitaka koji pogađaju osiguranja, dodatni namet predstavljaju razni oblici pokušaja prevara u osiguranju, koji proizvode dodatne gubitke i nepravedne odlive sredstava namijenjenih za isplatu šteta oštećenima koji na to imaju pravo. Prevare u osiguranju ne treba posmatrati kao problem pojedinog osiguravajućeg društva već kao zajednički svih društava. U tom pravcu je neophodno da se osiguravajuća društva udruže oko zajedničkog



interesa otkrivanja prevara u osiguranju, oforme stručne službe koje bi se isključivo bavile ovom problematikom i vršile permanentnu razmjenu podataka na osnovu internih baza o nepoželjnim osiguranicima. Ova saradnja ne treba da bude samo na lokalnom nivou, već na nivou čitavog regiona. Definisane kriterijuma na osnovu kojih je moguće identifikovati pokušaj prevare je od krucijalne važnosti za sprečavanje prevara u osiguranju."

Rad na temu: "Organizacija transporta novca – stanje i perspektiva" su pripremili: Milan Cvetković, dipl. inž.; dr Aleksandar Manojlović i Jelena Trifunović, dipl. inž. Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovao M. Cvetković, a radi se o sledećem:



"Delatnost transporta novca iz godine u godinu ostvaruje sve veći obim poslovanja kako na globalnom tržištu tako i u Republici Srbiji. Razvoj delatnosti transporta novca direktno je povezan sa razvojem platnog sistema i težnjom za ubrzanjem protoka gotovog novca. I pored težnje da se afirmiše negotovinsko plaćanje, gotov novac je i dalje dominantan vid plaćanja. Osnovu za razvoj ove delatnosti predstavlja i adekvatna zakonska regulativa. U radu je prikazano stanje u sektoru transporta novca i zakonska uređenost u Evropskoj uniji i Republici Srbiji. Delatnost transporta novca predstavlja privrednu aktivnost koja se konstantno razvija, šireći poslovanje na nova tržišta i uvećavajući kako ukupni obim poslovanja tako i obim poslovanja na tržištima na kojima već dugo vremena posluje, koristeći najsavremenija rešenja iz oblasti bezbednosti i transporta. Delatnost transporta novca predstavlja sektor koji neprestano napreduje šireći ponudu usluga koje pruža svojim klijentima a koje donose direktne ili indirektno koristi njihovom poslovanju i kao takva postaje njihov neizostavan partner. Dalji razvoj delatnosti u EU pre svega zavisi od razvoj jedinstvene zakonske regulative, dok u Republici Srbiji problem i dalje ostaje nepostojanje zakona koji reguliše sektor privatnog obezbeđenja lica i imovine." (CD – ZR, str. 148.)

Rad na temu: "Primena i upotreba digitalnih i analognih tahografa u drumskom saobraćaju", koji su pripremili: dr Radomir Gordić; mr Vlatko Vuković i Žarko Đorđević, učesnicima Savetovanja je prezentovao mr V. Vuković.

"U radu se objašnjava značaj, karakteristike, mogućnost primene i upotrebe sistema digitalnog i analognog tahografa u drumskom saobraćaju. Digitalnom tahografu dato je više prostora, zbog njegovog mesta i uloge u savremenom saobraćaju. Digitalni tahograf je savremeni profesionalni uređaj, koji će vremenom u potpunosti zameniti analogni tahograf, pa je prikazana njegova struktura, karakteristike rada, problemi u radu i

mogućnost unapređenja primene. Analogni tahograf je izživeo svoje tehničko tehnološke mogućnosti, ali još uvek značajno utiče na bezbednost saobraćaja, jer je ugrađen na velikom broju vozila. Njegova primena, kod nas nije vremenski oročena, pa se i ovaj sistem mora pratiti, poznavati i održavati. Zbog toga je i on opisan primereno navedenim zahtevima, njegovom značaju i mogućnostima. Upotreba analognog i DT u drumskom saobraćaju značajno doprinosi povećanju bezbednosti saobraćaja i poboljšanju socijalnog položaja vozača. Zbog toga ovim uređajima treba posvetiti posebnu pažnju, sprečiti njihovu zloupotrebu i manipulacije, a efikasnom kontrolom povećati bezbednost saobraćaja. U tome DT pruža posebne mogućnosti. RS završila je postupak implementacije sistema DT, ali su pred nama preuzete obaveze: razvoj i uvođenje sistema DT, obuka svih korisnika (vozača, menadžera, kontrol-nih organa i dr.) i uspostavljanje potpunog sistema kontrole. U realizaciji ovih zadataka najbonje je osloniti se na rezultate dobre prakse i iskustva najuspešnijih država EU." (CD – ZR, str. 85.)



Posle kraće pauze počela je rasprava za "OKRUGLIM STOLOM" gde se vodila rasprava sa tememama iz različitih oblasti koje su bile zastupljene na Savetovanju, uz kritički osvrt, pohvale i konstruktivne predloge.

Konkretno, pored ostalog, diskusija je vođena i o:

- Značaju i mogućnosti primene **savremene metode rekonstrukcije saobraćajnih nezgoda** koju je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dipl. inž. Jože Škrilec iz Slovenije, pri čemu je ocenjeno da se radi o "značajnom napretku" i da je neophodno uspostaviti čvršću vezu sa J. Škrilecom i firmom za koju radi, kako bi, navedena metoda, mogla "naći primenu" i u našim sredinama.

- **Prevarama u osiguranju**, kao "stalnoj temi" koja je prisutna na ovakvim savetovanjima. Ljudi iz osiguravajućih kuća su iznosili svoja iskustva. **Međutim, otvorila se, sasvim ozbiljna, diskusija i o tome - koliko su prisutne i prevare od strane osiguravača prema osiguranicima.** Oko toga se vodila žučna rasprava tako da su, neki od učesnika svoje tvrdnje podkrepili i primerima iz sopstvenog iskustva, navodeći da takvih pojava ima sve više. Ocenjeno je da je veoma dobro što se, na jednom ovakvom mestu, pred ovakvom strukturom ljudi, vodila otvorena diskusija koja nije "jednosmerna" i što se neke negativne pojave, konačno, nazivaju pravim imenom.

- **Rezultatima istraživanja** koje su proveli neki od autora, kao i o mogućnosti primene u praksi, pri

čemu je ocenjeno da se takvim radovima, u nekom smislu, ulazi i u sveru naučnih radova, što je veoma korisno i što ovo Savetovanje čini još značajnijim.

• **Nematerijalnim štetama** koje nastaju: **kao posledica trzajne povrede vrata** nastale kod učesnika saobraćajnih nezgoda, ili kao izmišljene povrede vrata "učesnika", posle stvarne ili "nameštene" saobraćajne nezgode. To je, još jedna stalno prisutna tema koja je razmatrana na, skoro svim, do sada odraženim savetovanjima. Kroz diskusiju se videlo da je taj problem prisutan kod, većine, osiguravajućih kuća, ali da u rešavanju tih problema, skoro po pravilu, postoje različiti pristupi u pokušaju, ili da se problemi te vrste reše, ili da se posledice takvih problema ublaže. Sigurno je da će, posle ovakve rasprave, biti i detaljnije razmene mišljenja između diskutanata, koja mogu doneti i neka korisna saznanja. Dogovoreno je da se saradnja osiguravajućih kuća, u nastojanju da se "stane na kraj" ovakvim pojavama, intenzivira – češćim kontaktima i razmenom iskustava i podataka, kao i o

•Efektima primene Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima u Srbiji i o uočenim nedostacima, pri čemu je navedeno da u Zakonu postoji niz nedostataka, nejasnoća i nedorečenosti koje je potrebno otkloniti. Dogovoreno je da se da podrška: prof. Dragaču, prof. Kostiću i prof. Veselinoviću u nastojanju da se, preko Privredne komore grada Beograda, uočeni nedostaci, što je moguće pre, otklone.

Kao veoma korisno, učesnici savetovanja su ocenili aktivno učešće u radu autora i učesnika iz susednih država iz regiona i Evrope, što je učesnicima Savetovanja, dalo mogućnost razmene mišljenja i iskustava. Jedna od primedbi se odnosila i na to da je ove godine nije bio dovoljan broj radova koji se odnose na pravni aspekt problema iz navedenih oblast. Dogovoreno je da se za, naredno Savetovanje, pokuša obezbediti učešće većeg broja autora sa kvalitetnim radovima i iz ove oblasti.

Na kraju, opšta ocena učesnika Savetovanja je da je Savetovanje organizovano na veoma visokom nivou, sa velikim brojem autora kvalitetnih radova, uz prisustvo velikog broja učesnika, uz vrhunske tehničke i druge uslove, te da su ovakva savetovanja neophodna i da je ovakvu praksu održavanja savetovanja potrebno nastaviti.

NA KRAJU, UTVRĐEN JE TERMIN I ZA NAREDNO

SAVETOVANJE

09. - 11. maj 2013.

Učesnici Savetovanja su uputili posebnu zahvalnost, za besprekorno funkcionisanje "tehnik" tokom trajanja Savetovanja, kojom je rukovodio **inž. Vladislav Protić**, koji je obavio i kompletan informatički deo posla vezan za pripremu i realizaciju Savetovanja, kao i osoblju **Hotela "Čigota"** na uslovima koje su obezbedili učesnicima Savetovanja.



Zlatibor, maja, 2012.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Šotra', is written over a light blue rectangular background.