

SAVETOVANJE, 2013. - IZVEŠTAJ I ZAKLJUČCI

Već tradicionalno (sedmo po redu) SAVETOVANJE, sa međunarodnim učešćem, na temu:

SAOBRAĆAJNE NEZGODE

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

održano je 09 - 11. maja, 2013. godine, na Zlatiboru, u kongresnoj sali hotela "Čigota", u organizaciji Agencije "Expert" iz Beograda, uz pomoć i podršku osiguravajućih društava i drugih relevantnih institucija i preduzeća iz Srbije i regiona. Pokrovitelj i generalni sponzor ovog Savetovanja je bila "Restitucija" d.o.o. za poslove pružanja drugih usluga u osiguranju, iz Beograda.

Već od popodnevni časova, 08. maja, pa sve do 10 časova 09. maja, na recepciji Hotela, je trajalo prijavljivanje učesnika Savetovanja i preuzimanje potrebnog "materijala" za Savetovanje, pri čemu je registrovano 154 učesnika Savetovanja.



Od 8 časova, u kongresnu dvoranu hotela "Čigota" počeli su pristizati učesnici Savetovanja.

FOTO-VESTI O DOLASKU UČESNIKA SAVETOVANJA U KONGRESNU DVORANU:





Savetovanjem, koje je počelo sa radom u 10 časova, je rukovodilo radno predsedništvo kome je predsedavao predsednik Organizacionog odbora, **prof. dr Dragoljub Šotra**.



Pozdravljajući učesnike Savetovanja, **prof. Šotra** je rekao da je ovo jedinstven primer, korisnog rada u kontinuitetu koji smo započeli pre 7 godina i doveli ga do zavidnog nivoa na kome se nalazi danas. Prof. Šotra je, pored ostalog, istakao osnovnu karakteristiku po kojoj je ovo Savetovanje postalo prepoznatljivo i značajno ne samo za Srbiju, već i za i zemlje bivše Jugoslavije, a to je mogućnost da, u raspravi o nekom naučnom, ili stručnom dostignuću, ili problemu, u nekom procesu rada u sistemu drumskog saobraćaja, učestvuju ljudi koji rade različite poslove koji su u vezi sa bezbednošću drumskog saobraćaja.

Pored toga, **prof. Šotra** je naglasio da je, ovakvim vidom razmene stručnih i naučnih saznanja iz oblasti koje su, na bilo koji način (direktno, ili indirektno) u vezi sa bezbednošću saobraćaja, od velike važnosti i zbog toga što omogućava svim učesnicima Savetovanja, bez obzira da li dolaze iz osiguravajućih društava, transportnih organizacija, fakulteta, instituta, škola, sudova, ili nekih drugih institucija, da iznesu svoje viđenje nekih aktuelnih problema očekujući pomoć i podršku svih onih koji mogu da pomognu i da daju doprinos u rešavanju iznetih problema.

Posle toga, ispred Programskog odbora, skup je pozdravio **prof. dr Radoslav Dragač**, koji je, pored ostalog, istakao da je veliko zadovoljstvo i čast, biti deo jednog ovakvog skupa ljudi koji se bave problemima koji su u vezi sa teškoćama koje



se javljaju pri funkcionisanju sistema drumskog saobraćaja. Ovakav odziv učesnika je potvrda da smo na pravom putu. Pored toga, **prof. Dragač** je naglasio da smo, sve ove prethodne godine, kroz rasprave o najnovijim stručnim i naučnim dostignućima u oblasti koje su u vezi sa radom i funkcionisanjem drumskog saobraćaja, kroz razne vidove prezentacija i razne stručne rasprave, pokušavali (i uglavnom u tome i uspevali) da dođemo do prihvatljivih, zajedničkih, rešenja u otklanjanju uočenih slabosti. "Otvarajući" rad Savetovanja, **prof. dr Radoslav Dragač** je poželo učesnicima Savetovanja uspeh u radu, uz nadu da će i ovo, 7. po redu Savetovanje, na neki način, predstavljati kontinuitet višegodišnjeg, permanentnog rada na sagledavanju i iznalaženju mogućnosti za rešavanje problema iz oblasti bezbednosti drumskog saobraćaja.

Zatim se učesnicima Savetovanja, ispred firme "Restitucija" koja je bila pokrovitelj i generalni sponzor ovog Savetovanja, obratio generalni menadžer ove Firme, gospodin **Mariel Rangelov**, koji je, pozdravljajući učesnike Savetovanja, rekao:

"Pripala mi je izuzetna čast, što mogu da, ispred naše Firme, koja je ove godine pokrovitelj i generalni sponzor, ovog Savetovanja, pozdravim ovaj uvaženi Skup i da Vam poželim uspešan rad i ugodan boravak na Zlatiboru. O važnosti ovog naučnog i stručnog skupa ne bih govorio jer je dosta toga već rečeno, ali bih ipak rekao da su ovakvi skupovi više nego potrebni, tim pre, jer ovakvih skupova, sa ovakvim načinom

pripreme i rada, u Srbiji nema, a koliko mi je poznato, nema ni u okruženju. Nadam se da ćemo i mi, bar malo, doprineti da i ovo Savetovanje bude uspešno kao i prethodnih šest”.



Radni deo Savetovanja je "otvorio" **dipl. inž. Vladislav Vasović** iz firme "Autočačak", prezentacijom na temu: **"Najnoviji elementi aktivne i pasivne bezbednosti automobila poslednje generacije"**. U polučasovnom, veoma uspešnom, izlaganju inženjer **Vasović** je izneo interesantne podatke o najnovijim dostignućima u automobilskoj industriji, posebno u delu koji se odnosi na inovacije u oblasti aktivne i pasivne bezbednosti vozila. Konkretno primere je naveo analizom vozila Škoda Octavia, analizirajući: "infotainment tehnologiju, pasivnu bezbednost vozila i druge korisne informacije."



Kao i na svim, do sada održanim savetovanjima, ispred firme "Marinković – Hofman" prezentaciju na temu: **"Novi pristup balansiranja točkova OPTIMA II PLUS RFV, u funkciji podizanja nivoa bezbednosti vozila u drumskom saobraćaju"**, je imao njihov generalni menadžer, gospodin **Vlada Marinković**, koji je poseban akcenat, u svom izlaganju, dao na: "OPTIMA mernu tehnologiju, zatim merenje 5 HD kamerama i trakama svetlosti, zatim na osetljivost ekrana na dodir, POWER adapter, Geodata." Pored toga, osvrnuo se i na "VMP sistem merenja, na dijagnostičke funkcije", kao i na "specijalne programe".



Autor, dr Dejan Bogičević i njegovi saradnici: Milan Stanković, dipl. inž. saob, Ana Jović, student i Milan Sarić, student, su pripremili rad na temu: **"Značaj i postupak određivanja ubrzanja putničkih automobila prilikom saobraćajnih nezgoda"**. Rad je, učesnicima Savetovanja izložio **dr Bogičević**, pri čemu je istakao sledeće:



„U postojećim priručnicima za veštačenje ne postoje preporuke o veličini ubrzanja neophodnog za analizu kretanja vozila, i to u slučajevima kada vozilo polazi iz stanja mirovanja prilikom izvođenja radnje: uključivanja na kolovoz, ili prioritetni pravac, skretanja, ili kada vozilo sa određenom početnom brzinom vrši preticanje sporijeg vozila. U okviru ovog rada analizirane su metode za određivanje ubrzanja vozila, definisani i određeni uticaji snage i zapremine motora na veličinu ubrzanja i date su preporuke o veličinama kritičnih vrednosti ubrzanja na osnovu analize rezultata mnogobrojnih inostranih istraživanja kao i rezultata istraživanja koja su vršena u našoj zemlji. Preciznije definisanje veličine ubrzanja vozila, važno je za postupak ekspertize određenih saobraćajnih nezgoda i davanje mišljenja o propustima učesnika nezgode.

Prilikom određivanja ubrzanja vozila na osnovu vremena ubrzanja od 0-100 km/h dobijaju ubrzanja koja imaju znatno manje vrednosti od vrednosti realnih ubrzanja koja ostvaruju vozila na kraćim putevima ubrzanja i da se, kao takva, ne mogu koristiti u ekspertizama saobraćajnih nezgoda. Korišćenjem rezultata velikog broja merenja vremena ubrzanja od 0-

40 km/h ili od 0-50 km/h, došlo se do zaključka da se na ovaj način dobijaju znatno realnije vrednosti ubrzanja vozila u slučajevima kada vozilo polazi iz stanja mirovanja, da se kao takva mogu koristiti u ekspertizama saobraćajnih nezgoda. Rezultati istraživanja pokazuju takođe, da postoje izuzetno velike razlike između minimalnih i maksimalnih vrednosti utvrđenih ubrzanja vozila i da je neophodno da se prilikom određivanja vrednosti ubrzanja konkretnog vozila u obzir uzmu zapremina i snaga motora, te da se prema tim parametrima odredi vrednost ubrzanja vozila.

Na ovaj način, zapravo je dokazano da katalozi u kojima su prikazani rezultati merenja ubrzanja, mogu poslužiti kao veoma koristan prilog prilikom utvrđivanja ubrzanja pri ekspertizama saobraćajnih nezgoda, čime katalozi i što preciznije utvrđivanje ubrzanja znatno dobijaju na značaju. Korišćenjem savremenih kataloga postiže se znatno veća preciznost navedene metode, tako da ona postaje daleko pouzdanija za ekspertize saobraćajnih nezgoda. Najbolji rezultati u postupku kataloga postižu se ukoliko se u bazi podataka pronađu rezultati za konkretno vozilo, pa se na osnovu njih, prikazanim postupkom izračuna ubrzanje vozila.“

Rad na temu: „**Tehnički parametri za ocenu mogućnosti nastanka povreda prilikom sudara vozila**“ je pripremio autor **dr Nenad Milutinović sa koautorima: dipl. inž. Markom Maslačem; dipl. inž. Zoranom Jelićem i dipl. inž. Vladimirom Ercom.** Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovao **dr Milutinović**, pri čemu je naglasio da su:



“povrede vratnog dela kičme i kontuzije pojedinih delova tela su povrede koje najlakše nastaju s obzirom na žestinu sudara, pa su veoma značajni parametri kojima se ocenjuje mogućnost njihovog nastanka. Prikazani su rezultati istraživanja u pogledu definisanja biomehaničke granice neškodljivosti promene brzine u sudaru. Rezultati kompjuterskih simulacija saobraćajnih nezgoda daju tehničke parametre koje ekspert koristi u oceni mogućnosti nastanka povreda, pa je u radu prikazan i ovaj metod. Najpogodniji parametri za ocenu mogućnosti nastanka povreda kod ljudi koji su učestvovali u saobraćajnim nezgodama su promena brzine u toku sudara (ΔV), ubrzanje-usporeenje tokom sudara ili parametri koji se izračunavaju na osnovu njih, a takođe, mogućnost nastanka povreda određuje se i na osnovu simulacije kretanja osoba u vozilu za vreme sudara kako bi se utvrdilo da li pojedini delovi tela mogu da udare u unutrašnje delove vozila.

Biomehanička „granica neškodljivosti“ u sudaru dva vozila od pozadi, nalazi se u promeni brzine usled sudara (ΔV) između 10 i 15 km/h. Morfološki i anatomske znaci povreda vratne kičme ne mogu biti dokazani u ovom opsegu brzina. Stepene oštećenja vozila, učestvovalih u sudaru, od ključnog je značaja za određivanje promene brzine usled sudara. Iz preliminarne analiza pokreta, može se već zaključiti da do hiperekstenzije vratne kičme ne dolazi u sudarima vozila od pozadi, kod kojih su promene brzina sve do 15 km/h, ako postoje nasloni za glavu. Iz biomehaničke perspektive, sudari automobila od pozadi, mogu se uporediti sa sudarima vozila iz zabavnog parka. Kompjuterske metode simulacije imaju znatno veću preciznost i znatno više mogućnosti pa su i pouzdanije u odnosu na klasične računarske postupke u određivanju tehničkih parametara za ocenu mogućnosti nastanka povreda.”

Prepodnevni rad Savetovanja je okončan tradicionalnom dodelom PRIZNANJA “Zlatni bor”, najzaslužnijim kolektivima i pojedincima. Uvodnu reč o nagrađenima je dao predsednik Odbora za dodelu priznanja, **prof. dr Dragoljub Šotra**, naglašavajući da je siguran da i ove godine, “priznanja idu u prave ruke”.

Od pojedinaca, **PRIZNANJE je dobio prof. dr Svetozar Kostić “za dugogodišnji rad i izvanredan uspeh koji je postigao u naučnom, stručnom i pedagoškom radu, posebno u oblasti drumskog saobraćaja.”** U obrazloženju, navedeni su samo neki podaci iz njegove biografije:

Prof. dr SVETOZAR KOSTIĆ



- ❖ *Rođen 1949. godine u Pljevljima*
- ❖ *Osnovnu školu i gimnaziju, završio je u Kruševcu*
- ❖ *Saobraćajni fakultet u Beogradu*
- ❖ *Magistrirao (1983.) i doktorirao (1989.) na Saobraćajnom fakultetu, Univerziteta u Beogradu*
- ❖ *Radio u Institutu za saobraćaj i transport u Beogradu (1973 – 1975.)*
- ❖ *Radio u Ministarstvu unutrašnjih poslova Srbije u Beogradu (1975 – 1992.)*
- ❖ *Od 1992. radi na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu*
- ❖ *Od 1993. Postavljen je 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 pet udžbenika, tri monografije i više priručnika*
- ❖ *Kao autor i rukovodilac učestvovao je u izradi u preko 50 studija i projekata iz oblasti drumskog saobraćaja*
- ❖ *Bio predsednik Društva inženjera i tehničara saobraćaja i veza Srbije i predsednik Nadzornog odbora Komore auto – škola Srbije*
- ❖ *Član Repuličke komisije za naučno – istraživački rad RSBS, Komisije JUS*
- ❖ *Predsednik Udruženja sudskih veštaka Srbije*
- ❖ *Autor je preko hiljadu ekspertiza saobraćajnih nezgoda*
- ❖ *Ima posebne zasluge za predan rad na podizanju nivoa bezbednosti saobraćaja*
- ❖ *Za svoj, pedagoški, stručni i naučni rad, dobio je više društvenih priznanja*

Primajući **PRIZNANJE**, prof. Kostić se zahvalio, uz napomenu da mu ovo priznanje značajno jer “ima posebnu težinu” i zbog toga što dolazi od ljudi koji vrlo dobro znaju i razumeju kroz kakve teškoće prolazimo radeći ovaj, veoma težak i odgovoran, posao.



Kao najuspešnijem kolektivu, priznanje je uručeno, lideru među osiguravajućim društvima RS i FBiH, “JAHORINA OSIGURANJU, VIENNA INSURANCE GROUP” “za primeran rad u oblasti osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju i izuzetno angažovanju na preventivnom delovanju u sprečavanju saobraćajnih nezgoda.”

Evo samo nekoliko podataka o uspesima ovog kolektiva u prethodnom periodu:



Doc. dr. Miroslav Miškić

- ❖ 1992. godine osnovano SOD Jahorina, sa sjedištem u Palama, kao prvo osiguravajuće društvo u Republici Srpskoj
- ❖ 2002. godine dobija sertifikat Sistema menadžmenta kvalitetom ISO 9001:2000, dobijen od TUR NordCeretGmbH
- ❖ Iste godine SOD Jahorina postaje akcionarsko društvo i mijenja ime u Jahorina osiguranje ad, a akcije Jahorina osiguranje „kotiraju na Banjalučkoj berzi“
- ❖ U cilju podizanja nivoa usluga, 2003. godine, osnovali su specijalizovano preduzeće za obavljanje usluga tehničkog pregleda „Jahorina auto“ d.o.o. sa sjedištem u Brčkom
- ❖ 2008. godine, Jahorina osiguranje dobija licencu za obavljanje djelatnosti životnog osiguranja i u „blok transakciji, većinski vlasnik Jahorina osiguranja, postaje kompanija VIM GmbH iz Beča
- ❖ Licencu za poslovne aktivnosti na području Federacije BiH dobija 2009.godine
- ❖ 2010. Jahorina osiguranje uvodi „novi proizvod – životno osiguranje“
- ❖ Većinski paket akcija Jahorina osiguranja, 2011. godine preuzima VIG, da bi 2012. godine, VIG postao vlasnik 100% akcija, sa pravom glasa
- ❖ Razvijena „mreža“ od 11 filijala sa više od 40 poslovnica i ispostava širom BiH
- ❖ Prema Izveštaju Agencije za osiguranje, Jahorina osiguranje je trenutno, lider u osiguranju na području RS i Federacije BiH
- ❖ Moto poslovanja – praćenje svjetskih trendova u oblasti osiguranja i dosljedno poštovanje najviših standarda industrije na tržištu osiguranja u Republici Srpskoj i Bosni i Hercegovini

Ispred “Jahorina osiguranja”, priznanje je primio **generalni direktor, doc. dr Miroslav Miškić**, koji je, zahvaljujući se, pored ostalog, naglasio da su on i kolektiv na čijem je čelu, počastvovani ovim priznanjem, jer zna da je predlog za dodelu ovog značajnog priznanja, došao od predstavnika osiguravajućih društava koji su znali ceniti i oceniti odličnom ocenom ono što smo, u proteklom periodu, uradili na polju osiguranja, posebno osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju.





U čast nagrađenih, za učesnike Savetovanja, priređen je koktel, posle čega je usledila "pauza za ručak".

* * *

Istog dana, posle podne, prvi je rad na temu: **"Vrednovanje rezultata tehničkog pregleda vozila putničkih vozila za potrebe ekspertiza saobraćajnih nezgoda"**, izložio autor **Fahrudin Kovačević, dipl. inž.** Koautor rada je **Jasmin Bijedić, dipl. ing. maš.** U svom izlaganju, inženjer **Kovačević** je, pored ostalog, naveo da je:

„zakonskim propisima definisano koliko usporenje vozilo minimalno mora ostvariti da bi se isto smatralo tehnički ispravnim. Domaći propisi već više od dvije godine nisu usklađeni s evropskim propisima koji tretiraju kočioni sistem za putnička vozila. Stanje kočionog sistema, a samim tim iznos mogućeg ostvarivog usporenja, može se dobiti ispitivanjem kočionog sistema vozila na stanici tehničkog pregleda vozila i u stvarnim uslovima uz korištenje mjernih uređaja. U izračunu brzine kretanja vozila iznos dobijenog rezultata direktno je proporcionalan iznosu odabranog/dobijenog usporenja vozila. Pravilno odabrano usporenje posebno je važno da bi se realno mogao analizirati tok dešavanja

saobraćajne nezgode i da bi se sačinila realna vremensko prostorna analiza dešavanja iste, a time i pojedinačna odgovornost učesnika u nezgodi. Odabir usporenja je jako bitan faktor u analizi saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posljedicama, bilo da se radi u kontaktu dva vozila ili naletu vozila na pješaka. U takvim nezgodama nije rijedak slučaj da se vozilo, ukoliko je tehnički sposobno, uputi na vanredni tehnički pregled, a najviše s ciljem kontrole ispravnosti kočionog sistema. U dosta slučajeva rezultati dobijeni sa vanrednog tehničkog pregleda, u pogledu mogućeg ostvarivog usporenja, uzimaju se za izračun dinamike kretanja vozila. Dobijeni rezultati su laboratorijski i njih treba koristiti s velikom rezervom. Iznos mogućeg ostvarivog usporenja najbolje je dobiti mjerenjem u stvarnim uslovima. Provedena ispitivanja u ovom radu su pokazala da su iznosi mogućeg ostvarivog usporenja, u stvarnim uslovima u



odnosu na dobijeni iznos usporenja na stanici tehničkog pregleda, veći do cca 40%. Konkretna mjerenja su pokazala da se iznos mogućeg ostvarivog usporenja dobijenog na stanici tehničkog pregleda koristi uvećan koeficijentom od 1,2 do 1,4."

Ove godine, Savetovanju su prisustvovali predstavnici **Triglav grupe – Triglav osiguranja**, iz svih glavnih gradova bivših republika (Ljubljane, Zagrab, Podgorice, Sarajeva, Beograda i Skopja). Pored praćenja rada Savetovanja, oni su u posebno odvojenoj sali, u pogodno vreme radili na realizaciji planova iz sopstvenog programa rada.



Autor, mr Nada Stojanović i koautori: dr Tomislav Marinković i Milan Stanković, dipl. inž. maš. su pripremili rad na temu: „Savremene tehnologije u funkciji bezbednosti transportarobe u drumskom saobraćaju“. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložila **mr Stojanović**. Pri izlaganju je, objašnjavajući suštinu problema, pored ostalog, istakla:

“Česta je pojava kod nas da se vozila neovlašćeno koriste u radno vreme, posle radnog vremena, ili vikendom. Kada vozač zna da se putanja vozila prati tada izbegava nepotrebne i neovlašćene vožnje. Kontrolu i uspeh poslovanja omogućava GPS sistem (gorivo, održavanje, operativnost vozila,...). Vozači često voze brže od dozvoljenih brzina.



Povećane brzine drastično povećavaju rizik od nesreća u saobraćaju, uvećavaju trošak za gorivo i trošak za održavanje vozila. Primena kontrole brzine dovodi do smanjenja maksimalnih brzina do 30%, što daje uštedu po osnovu smanjenja maksimalnih brzina. Smanjenjem prekovremenih radnih sati ostvaruje se ušteda do 50%, itd. Nadgledanje stanja vozila na daljinu prosleđivanjem podataka o vozilu u bazu je, očigledno, vrlo korisno. Sistem inteligentne analize od velike je pomoći. Međutim, brojni načini primene tehničke opreme još su u razvojnoj fazi, posebno kod nas. Neće svi prevoznici hteti primeniti savremenu opremu niti im je svima ona potrebna. Veći prevoznici će je primeniti jer imaju veće geografske udaljenosti na koje putuju i veća finansijska sredstva za nove tehnologije. Značaj primene GPS sistema u transportu

ogleda se i u bezbednijem prevoženju opasnih tereta i sa ekološkog aspekta, što kao krajnji efekat ima maksimalnu zaštitu ljudi i životne sredine. Rezultati 20-to godišnje primene GPS sistema u svetu su ušteda do 23% na troškovima goriva i održavanja (prema analizi Ministarstva za energetiku SAD).”

Autor dr Danislav Drašković i koautori: prof. dr Pavlom Gladovićem i doc. dr Borko Popović su pripremili rad na temu: - Ocjena uticaja “komponente put” na bezbjednost saobraćaja, na primjerima karakterističnih

saobraćajnih nezgoda, koji je, učesnicima Savjetovanja izložio **dr Drašković**, pri čemu je, pored ostalog, naveo da su “zemlje regiona, u najvećoj mjeri ugradile Evropske direktive u nacionalana zakonodavstva, kojima se reguliše bezbjednost saobraćaja na putevima. Međutim sama implementacija navedenih direktiva je otežana, što se posebno odnosi na: Ocjenu uticaja na bezbjednost saobraćaja (RSIA), Reviziju bezbjednosti saobraćaja (RSA), Mapiranje rizika (RSR), Provjeru bezbjednosti saobraćaja (RSI), Obuku revizora/proverivača (RSA&RSI).

Implementacijom navedenih direktiva, i ispostavljanjem preporuka od strane ovlaštenih revizora, nakon izvršenih inspekcija bezbjednosti puteva (RSI), stvoriće se pretpostavke za utvrđivanje odgovornosti upravljača puta i odgovornih lica, za bezbjednosne posljedice u saobraćaju puta."



Autor, prof. dr Osman Lindov i koautori: Arnes Hadžiosmanović, dipl. ing. i Aziz Kovačević, dipl. ing. su pripremili rad na temu: "Savremeni sistemi asistencije vozačima motornih vozila i njihovo vrednovanje kod izračuna premije kasko osiguranja". Učesnicima Savetovanja rad je prezentovao **prof. Lindov**, pri čemu je istakao



da je: "ponuda sistema asistencijske vozačima motornih vozilima veoma velika s tim da asistencijske sisteme u ovom trenutku još treba uzimati s oprezom i ne podleći fascinaciji tehnike ili marketinškoj propagandi automobilske industrije. Prisutna je tema inovativnih sistema asistencije prilika za poboljšanje imidža, te isticanje marke kao naprednog i inovativnog brenda. U radu su opisane mogućnosti prevencije saobraćajnih nezgoda korištenjem pojedinih sistema asistencije. U istom su obuhvaćeni savremeni asistencijski sistemi koji su u serijskoj opremi kao sistemi koji se tek implementiraju na tržištu. Ovakve tehnologije u principu sa sobom donose znatan dio prevencije nastanka saobraćajnih nezgoda. Osiguravajuća društva u Bosni i Hercegovini ne uzimaju u obzir postojanje sistema asistencije na osiguranim vozilima kod izračuna premije kasko osiguranja. U radu je data preporuka detaljne analize

uzroka saobraćajnih nezgoda po prijavljenim odštetnim zahtjevima što bi dovelo do identifikacije najznačajnijih sistema asistencije za mogućnost smanjenja broja saobraćajnih nezgoda."

Rad na temu: „Ugroženost učesnika u saobraćaju zbog podele pažnje vozača – strana iskustva“, su pripremili autor Žarko Đorđević i koautori: prof. dr Radomir S. Gordići i mr Vlatko Vuković. Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovao **mr Vuković**, pri čemu je naglasio: „Podelu ili odvratanje pažnje vozača izazivaju

različite aktivnosti vozača, koje nemaju veze sa upravljanjem vozilom, a negativno utiču na bezbednost saobraćaja. U savremenim uslovima, upotreba mobilnog telefona u vožnji, smatra se osnovnim izazivačem odvratanja i podele pažnje vozača, pa je njegova upotreba paradigma za ovu negativnu pojavu u saobraćaju. O uticaju upotrebe mobilnog telefona na podelu pažnje vozača i na bezbednost saobraćaja nema egzaktnih pokazatelja, pa su u brojnim državama pokrenuta istraživanja, od kojih se očekuje odgovor na ovo pitanje. U našoj Zemlji, o upotrebi mobilnog telefona u saobraćaju, osim zakonske regulative, čije se odredbe u praksi ne poštuju, nema drugih pokazatelja. Zato se u ovom radu ukazuje na strana iskustva, sa ciljem da se po ovom pitanju pokrene stručna rasprava i da se subjekti bezbednosti saobraćaja podstaknu na promenu stavova i ponašanja, po ovom pitanju."



Autor, doc. dr Vuk Bogdanović i koautori: doc. dr Zoran Papić, msc Nenad Ruškić, dipl. inž. i msc Nenad Saulić, dipl. inž. su pripremili rad na temu: „Analiza prioriteta kretanja vozila na nestandardnoj, nesignalisanoj, raskrsnici“. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao **dr Bogdanović**, istakavši da su:

„uslovi odvijanja saobraćaja na površinskim raskrsnicama složeniji u odnosu na ostale delove putne i ulične mreže. Na površinskim raskrsnicama zbog promene pravca i smera kretanja dolazi do presecanja saobraćajnih tokova. Zbog toga su saobraćajne nezgode veoma česte na ovom tipu ukrštanja. Da bi se stvorili bezbedni uslovi, svetlosnom signalizacijom, saobraćajnim znacima i opštim pravilima saobraćaja jasno se definišu prioriteti prilikom prolaska vozila kroz središte raskrsnice i obaveze vozača. Prema načinu regulisanja saobraćaja, nesignalisane raskrsnice,



odnosno raskrsnice na kojima je saobraćaj regulisan znacima prioriteta su najbrojniji tip raskrsnica. Nestandardne prioritete raskrsnice predstavljaju posebnu grupu nesignalisanih raskrsnica na kojima se put sa prvenstvom prolaza pruža u skretanju.

Ovakav način definisanja prioriteta karakteriše niz specifičnosti, kojima u zakonu o bezbednosti saobraćaja nije posvećena dovoljna pažnja. Nepotpuno definisana pravila ponašanja vozača na ovim raskrscima mogu dovesti do dilema i različitih tumačenja saobraćajnih situacija. Osnovne dileme koje vozači mogu imati odnose se na potrebu uključivanja pokazivača pravca prilikom izvođenja pojedinih manevara i prioriteta prolaska vozila kroz raskrnicu. U okviru ovog rada prikazane su osnovne karakteristike nestandardnih nesignalisanih raskrsnica i nedovoljno definisane saobraćajne situacije sa kojima se vozači na njima susreću.“

Rad na temu: „Pravni aspekt sagledavanja i rješavanja problema vezanih za naknadu materijalne štete – rente u osiguranju“, za Savetovanje su pripremili: autor, Darko Mugoša, dipl. pravnik i koautor, mr Zorka Milić. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio **Darko Mugoša**. Pri prezentovanju rada, autor je istakao: „Utvrđivanje rente je jedno od složenijih pitanja u oblasti osiguranja. Imajući u vidu da je prvenstvena uloga osiguranja zaštita

pojedina i eventualno njegove porodice pa samim tim i društva očigledan je i značaj same rente kao načina zaštite pojedinca koji je spriječen da radi i izdržava svoju porodicu ili je usled njegove smrti ugrožena egzistencija same porodice. Ipak, uzimajući u obzir značaj koji renta ima kao oblik naknade štete, posebno treba voditi računa o pravičnoj naknadi po osnovu rente kao i načinu utvrđivanja iznosa ove naknade. Sudska praksa u Crnoj Gori je neujednačena po ovom pitanju kako u dijelu utvrđivanja osnova za isplatu rente tako i u dijelu definisanja iznosa rente koji bi se plaćao kao i pitanja iscrpljivanja same sume osiguranja dugogodišnjom isplatom rente. Konačno, autori ovog rada nijesu pravni teoretičari pa je stoga ovaj rad rezultat sagledavanja rješavanja zahtjeva za naknadu nematerijalne štete u vidu rente u praksi i to u sudskim i vansudskim postupcima imajući u vidu zakonski okvir kojim je regulisana renta“.



Autor, Arnes Hadžiosmanović, dipl. ing. i koautori: mr Nebojša Zdravković, dipl. ing. Eldin Živojević, dipl. ing. Fahrudin Kovačević, dipl. ing. Ivan Jagunić, su pripremili rad na temu: „Procjena šteta na savremenim



vozilima“. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio **mr Zdravković**, koji je, pored ostalog, istakao da je: „zbog specifičnosti građe savremenih vozila, za kvalitetnu procjenu štete pored kvalificiranog kadra, potrebna i određena oprema za defektaciju posebno elektronskih sklopova, kao i softveri koji služe kao podrška korisnicima. Savremena vozila su u tolikom usponu razvoja sa mnogo specifičnih kako mehaničkih tako i elektronskih sklopova i komponenti, da u bilo kom procesu rada tokom životnog veka trajanja vozila zahtjevaju kadrovske i tehničke kapacitete zahtijevnog kvaliteta, a poseban naglasak na kvalitet neposrednih učesnika na svim nivoima u rješavanju šteta. Kod savremenih vozila više nije moguće vizuelno izvršiti preciznu defektaciju oštećenja, već je za to nužno i prijeko potrebno posjedovanje opreme i poznavanje savremenih tehničkih rješenja“.

Autor, prof. dr Svetozar Kostić i koautori: prof. dr Pavle Gladović, doc. dr Zoran Papić i Msc Nenad Saulić su pripremili rad na temu: „Opasne situacije u saobraćaju – prepoznavanje i pravilno reagovanje“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao **prof. Kostić**, koji, pored ostalog, rekao: “Kako postoji čitava lepeza činilaca koji utiču na nastanak saobraćajnih nezgoda u radu je izvršena analiza njihovih uzroka i povezanosti sa greškama učesnika koji

neposredno dovode do nezgode. Izvršeno je precizno razgraničenje na greške koje neposredno dovode do aksidentne situacije, uzroke ovih grešaka, kao i ostale uslove i okolnosti koje daju podršku uzrocima opasnosti u saobraćaju. Definisan je da saobraćajna nezgoda može da nastane pri: neadekvatnim reagovanju jednog od učesnika u nastaloj opasnoj situaciji, pri gruboj greški u reagovanju, ili preduzimanju radnji u normalnom saobraćaju i dejstvu nepredvidivih uticaja i više sile. Na više konkretnih primera izvršena je analiza radnji u saobraćaju i utvrđene opasne situacije koje nastaju njihovim nepravilnim preduzimanjem. Sagledavanje uzajamnog delovanja uticajnih faktora na nastanak opasnih situacija omogućuje pravilno utvrđivanje propusta svih učesnika u nezgodi prilikom ekspertiza saobraćajnih nezgoda, a samim tim i stepen njihove odgovornosti u sudskom postupku.”



Autor, dr Radomir S. Gordić, kao autor i koautori: Žarko Đorđević, dipl. inž. i mr Vlatko Vuković su pripremili rad na temu: „Edukacija i trening profesionalnih vozača po programu IRU Akademije.“ Rad je, učesnicima



Savetovanja prezentovao dr Gordić, pri čemu je, pored ostalog, naglasio: „Određivanje adekvatnih kriterijuma za sticanje prava upravljanja nekim kon-kretnim vozilom, predstavlja značajnu preventivnu meru bezbednosti saobraćaja i pred-uslov za uspešno obavljanje poslova vozača. Zbog toga je u ovom radu prikazana normativno pravna regulativa obuke vozača u nacionalnim i EU propisima. Posebno je objašnjena edukacija i trening vozača po programu IRU Akademije. Razrađena je i prikazana metodologija za određivanje jedinstvenih autonomnih kriterijuma za praktičnu proveru vozača po programu IRU Akademije, nakon završenog periodičnog treninga (seminara unapređenja znanja). U radu je pokazano da su predloženi i korišteni kriterijumi validni za proveru znanja, veštine i sposobnosti profesionalnih vozača“.

Rad na temu: „Uloga društvenih mreža u bezbednosti saobraćaja“ su za Savetovanje pripremili: autor, Tomislav Petrović, inž. saob. i Dejan Kordić, inž. saob. Rad je učesnicima Savetovanja izložio inž. Petrović pri čemu je, pored ostalog, naglasio da će : „društvena mreža u budućnosti predstavljati jedan od vodećih, savremenih načina u komunikaciji između osoba. Taj „internet alat“ treba usmeriti u pravilne tokove koji bi vodili prema manjem broju saobraćajnih nezgoda, poginulih i povređenih lica u saobraćaju. Trenutno starosna struktura na društvenim mrežama je u usponu između 15. i 35. godina, što možemo posmatrati kao odnos sa brojem nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama koje takođe se kreće u tom godišnjem dobu. Ukoliko društvenu mrežu iskoristimo kao alat u komunikaciji sa

ovim vozačima koji su potencijalni učesnici za nastanak saobraćajnih nezgoda možemo pokušati da podstaknemo učesnika da shvati svoju grešku i promeni svoje mišljenje. Neophodno je podstaći da svoje provedeno vreme na društvenim mrežama iskoriste i usmere na obuku i unapređenje znanja iz bezbednosti saobraćaja svojih kandidata, što bi kao rezultat doprinelo izgradnji bezbednog učesnika u saobraćaju kako po sebe, tako i po ostale učesnike u saobraćaju. Pored centra za obuku vozača, u unapređenje znanja ove kategorije korisnika društvenih mreža moraju da se uključe i ostale institucije. Kroz direktnu komunikaciju sa korisnicima društvenih mreža možemo doći do saznanja o pravom nivou znanja koje oni kao učesnici u saobraćaju poseduju, pravac na koji bi trebali da delujemo i radimo u nekoj skorijoj budućnosti.“



Advokat, Nikola Žarković iz Beograda je govorio učesnicima Savetovanja po utvđenim tezama na temu: „Pravni aspekt sagledavanja sporova između oštećenih i osiguravajućih društava u svetlu različitih tumačenja nastanka i procene šteta nastalih u saobraćajnim nezgodama.“ Advokat Žarković je govorio,

oslanjajući se (uglavnom) na primere iz prakse, pri čemu je značaj dao sledećim tezama:



- naknada štete – uzrok, odgovornost, doprinos oštećenog,
- iniciranje mirnog postupka – pribava i obrada dokumentacije, pravni osnov,
- visina štete materijalna/nematerijalna – spor po pitanju visine i ocene predloženih dokaza,
- sudski postupak – izvođenje dokaza i teret dokazivanja, okončanje postupka

Izlaganje advokata **Žarkovića** je, kod učesnika Savetovanja, izazvalo posebnu pažnju i zbog toga što se radilo o problemima, istim ili sličnim, onima sa kojima se velika većina slušalaca često susreće.

* * *



Drugi dan Savetovanja, prvi je rad na temu: „Pregled sudarnih modela u rekonstrukciji sudara vozila“ prezentovao autor **dr Nenad Milutinović**, dipl. inž. saob. koji je, u uvodnom delu, pored ostalog, rekao: “Rekonstrukcija sudara vozila i tehnike analize sudara vozila generalno se vrše odvojeno u tri različite faze: pre sudara, u toku sudara i posle sudara. Ovaj rad se posebno bavi modelovanjem sudarne faze, koja se obično definiše kao vreme kada su vozila u kontaktu. Istorijski gledano, dve različite tehnike modeliranja su primenjivane u analizi sudara vozila. Prva se zasniva na impulsnoj teoriji, a druga na kontinualnoj metodi radijalnih vektora. U radu su prikazani nedostaci pojedinih verzija impulsne metode i dati su osnovi matematičko-mehanički modeli ove dve tehnike.”

Dr Goran Čarapić, Igor Radojević, dipl. inž. i Darko Mugoša, dipl. pravnik, su pripremili rad na temu: „Ocena doprinosa učesnika saobraćajne nezgode – podijeljena odgovornost, kod naknade štete“.

Rad je, učesnicima Savetovanja izložio dipl. inž. **Igor Radojević**, pri čemu je istakao: „Naknada štete koja je nastala kao posledica saobraćajne nezgode predstavlja najčešći vid naknade štete kod osiguravajućih društava. Stoga postoji obimna i dugogodišnja praksa u rješavanju ovih predmeta naknade štete. Pravni osnov za naknadu štete proistekle iz saobraćajne nezgode uspostavlja se zaključenjem ugovora o osiguranju vlasnika motornih vozila od odgovornosti za naknadu štete trčim licima. Činjenicu da je osiguranik imao zaključen ugovor o osiguranju je lako dokazati međutim, utvrđivanje odgovornosti, odnosno krivice, ponekada nije lako dokazati. Predmet našeg interesovanja su saobraćajne nezgode u kojima oba učesnika imaju doprinos u njenom nastanku“.



Autor, prof. dr Milimir Veselinović i koautori: Vladimir Popović, dr Dejan Bogičević i dipl. inž. Milan Stanković su pripremili rad na temu: “Tehničko regulisanje saobraćaja kao upravljačka funkcija rizika”.Rad je, učesnicima



Savetovanja prezentovao prof. **Veselinović**, pri čemu je, posebno, naglasio da: „upravljanje rizikom u saobraćaju predstavlja osnovu rada nadležnih, lokalnih gradskih službi. Takođe, sam upravljač puta je u zakonskoj obavezi bavljenja analizom i upravljanjem rizikom na putevima. Na primeru, koji je naveden u radu, mogu se uočiti više različitih pristupa problemu, kao i veliki uticaj politike na stručne gradske službe, što za rezultat ima nepotrebno trošenje budžetskih sredstava za ne adekvatno rešavanje problema. Na osnovu provedenog istraživanja, mogu se prikazati različiti nivoi nesavesnog upravljanja saobraćajem, počev od samog upravljanja rizikom, upravljanja energetskom efikasnošću, organizacije vremenskih gubitaka i sl, koji će biti tema budućih radova autora. Ovaj primer dokazuje da su nedovoljna ili neodgovarajuća sredstva za regulaciju saobraćaja zasebna i trajna grupa rizika, koja dovodi do

greške učesnika u saobraćaju i nastanka sobračajne nezgode“.

Prof. dr Milomir Veselinović i koautori: prof. dr Radaslav Dražić i dipl. inž. Petar Rašeta su pripremili rad na temu: „Preduslovi za obezbeđenje sprovođenja obuke za vozače motornih vozila u skladu sa novim pravilima“. Rad je, učesnicima Savetovanja izložio prof. **Veselinović** pri čemu je, pored ostalog, naveo: “Nakon donošenja novog ZOBS-a očekivano je i blagovremeno donošenje pratećih Pravidnika kojima se uređuje rad auto škola, obuka kandidata za vozače i polaganje vozačkih ispita. Međutim, povećani broj kandidata koji su se obučavali po starim pravilima angažovao je zaposlene u auto školama pa nisu blagovremeno preduzete mere za ispunjavanje novih uslova za rad auto škola. Ispiti kandidata koji su obavili obuku ne zakazuju se propisanom roku zbog nedostatka ispitivača MUP-a a to proizvodi brojne probleme i nezadovoljstvo kod obučavanih. U toku su aktivnosti i kordinirani rad auto škola, MUP-a i Agencije za bezbednost saobraćaja na odklanjanju problema i prelazak na rad po novim propisima.”

Rad, pod naslovom: “Značaj društva za pružanje drugih usluga u osiguranju, u sistemu osiguranja“, su pripremili i izložili učesnicima Savetovanja: Milena Stamatović, dipl. prav. i Predrag Đorđević, dipl. inž. pri čemu su istakli da: “društva za pružanje drugih usluga u osiguranju, delujući u sistemu osiguranja, sa preciznijim definisanjem njihovog značaja, mogu mnogostruko unaprediti sistem osiguranja u celosti. Više nego koristan organizacioni oblik može da predstavlja “predgrađe” osiguravajućih društava u cilju što brže i efikasnije implementacije u savremene zapadne tokove. Nesporno je i nesumnjivo pravo oštećenih lica na pravičnu naknadu štete, što je i njihovo, zakonom o osiguranju i ugovorom, garantovano pravo. To pravo obavezuje društva za osiguranje da u potpunosti angažuju sve raspoložive resurse, kako bi u zakonom utvrđenim rokovima, efikasno, pouzdano i na adekvatan način ispunili svrhu ugovorenog osiguranja i obezbedili svakom korisniku osiguranja potpunu sigurnost u vezi osiguranih rizika. Pri tome smatramo da je, u cilju ispunjenja navedenih obaveza, saradnja sa drugim društvima, relevantnim institucijama, agencijama za pružanje drugih usluga u osiguranju i korisnicima osiguranja, neophodna i od višestruke koristi za sve učesnika u procesu. Realizacijom predloženog dali bi i ogroman doprinos u unapređenju struke osiguranja, primeni dobrih poslovnih običaja poslovne etike.”



Autori, Milorad Stefanović, dipl. inž. saob. i koautori: Bojana Bojović, dipl. inž. i dr Pavle Gladović su pripremili rad na temu: “Model optimizacije poslovanja uz povećanje bezbednosti, kroz obuku i evaluaciju posade i osoblja – studija slučaja, Nigerija”. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio autor, pri čemu je, pored



ostalog, rekao: „Imajući u vidu veliki broj saobraćajnih nezgoda sa učešćem teških teretnih vozila, kako kod nas tako i u Svetu, kao i to da su to uglavnom nezgode sa teškim posledicama i velikom materijalnom štetom, došlo se na ideju za implementaciju modela koji obuhvata istovremeno i edukaciju vozača i tehničkog osoblja (upoznavanje sa procedurama i procesima za vreme obuke) sa pooštavanjem bezbednosne politike (procena kvaliteta izvršenja zadatka i ocenjivanje rezultata). Proces je oslonjen na izmenu internih procedura i permanentnu evaluaciju osoblja. Naime, kako je kod većeg broja ovih nezgoda osnovni uzrok ljudski faktor i tehnička neispravnost vozila, pristupilo se implementaciji pomenutih faktora, a kao primer uzeta je kompanija iz Nigerije koja se bavi transportom bitumena.“

Rad na temu: „Utvrđivanje naknade štete za nekorišćenje taksi vozila“, pripremio je autor Vjekoslav Posavac, dipl. oec. inž. maš. sa koautorima: master inž. ind. inž. Aleksandar Adamom i dipl. inž. Bodolo Tiborom. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor

Posavac, naglašavajući da su: „u ovom radu obuhvaćeni svi problemi po pitanjima utvrđivanja visine izgubljene zarade taksiste zbog nemogućnosti da obavlja taksi prevoz putnika u javnom prevozu. Kroz kratak istorijat razvoja taksi javnog prevoza, navedeni su postojeći propisi za obavljanje taksi delatnosti. Razjašnjeni su pojmovi koji se koriste u taksi delatnosti. Navedena je metodologija u postupku veštačenja koja je prihvaćena u praksi i može poslužiti veštacima. Takođe, učinjen je napor da se standardizuju izrazi.”



“Strategija razvoja biciklizma u funkciji bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji” je naslov rada koji su pripremili: autor, Vedran Vukšić, inž. saob. i koautor, Tomislav Petrović, inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio autor **Vukšić**, gde je, pored ostalog, rekao da je: “sveobuhvatnim uvidom u stanje postojeće

saobraćajne infrastrukture, uočeno da većina gradova u Republici Srbiji nema adekvatnu saobraćajnu infrastrukturu koja bi odgovorila na potrebe biciklista i biciklizam učinila sigurnom i privlačnom aktivnošću. Ovakvo stanje saobraćajne infrastrukture iziskuje preduzimanje niza mera i akcija ka poboljšanju kvaliteta odvijanja saobraćajnog procesa, a sa posebnim osvrtom na cilj smanjenja broja saobraćajnih nezgoda i povećanja bezbednosti ne samo biciklista nego svih kategorija učesnika u saobraćaju. Rešavanje dominantnog problema, odnosno unapređenje postojeće infrastrukture, predstavljao bi značajan korak ka unapređenju funkcionalnosti i povećanja bezbednosti saobraćaja. Možda problem zaštite biciklista u saobraćaju ne izgleda kao veliki problem sada ali u budućnosti bi to svakako mogao biti. Republika Srbija mora da preduzme mere za zaštitu ove ranjive kategorije učesnika u saobraćaju, a prvi korak bi svakako bio usvajanje strategije



razvoja biciklizma. Najvažniji faktor koji iziskuje najmanje sredstava i ne postiže se tehničkim i inženjerskim merama, jeste saobraćajno obrazovanje i vaspitanje. Ono što je neophodno da bi funkcionisao čak i najsavremeniji sistem jeste međusobno poštovanje učesnika u saobraćaju i međusobna tolerancija, stoga je, izuzev primene tehničkih rešenja i redovnog održavanja sistema, potrebna i edukacija učesnika u saobraćaju kao i propagiranje tolerancije u saobraćaju”.

Prof. dr Radoslav Dragač je autor, a mr Mirjana Đorđević, dipl. inž. i Petar Rašeta, dipl. inž. su koautori, veoma interesantnog, rada sa na temu: “Metodika izvođenja teorijske obuke upravljanja automobilom” koji je, učesnicima Savetovanja izložio prof. **Dragač**, pri čemu je, pored ostalog rekao: „Visoka ugroženost učesnika u saobraćaju uzrokovana je i uticajem nedovoljne i loše sprovedene obuke kandidata za vozače u auto školama. Obučavanju u vožnji nije predhodi obavezna teorijska nastava iz poznavanja saobraćajnih pravila i propisa. Obučavanje nije obavljano sa doslednom primenom savremenih metoda i na način da se njim obezbeđuju vozači osposobljeni za bezbedno učešće u saobraćaju. Orijentacija je bila usmerena prevashodno na savlađivanje sadržaja kojima se zadovoljavaju kriterijumi za uspešno polaganje vozačkog ispita. Nastavom se nije obrađivao propisani program

u celini, a nastavu su obavljali instruktori i predavači koji nisu bili dovoljno motivisani i stručni za obavljanje tog posla. Zbog toga je program obuke proširen dodatnim sadržajima i uvedena je obavezna teorijska nastava koja predhodi obučavanju u vožnji. Instruktori vožnje, predavači teorijske nastave i ispitivači obavezani su da stižu licence putem polaganja ispita i pohađanja stručnih seminara. Auto škole koje obučavaju kandidate za vozače obavezne su da poseduju propisana sredstva, opremu, učila i stručan kadar i da nastavu izvode po savremenim metodskim postupcima. Povećan je broj kategorija vozačkih dozvola i stepenastim osposobljavanju od niže ka većim kategorijama obezbeđuje se bolja obučenost vozača za bezbedno učešće u saobraćaju. Promenjen je sistem sprovođenja vozačkih ispita i novim načinom testiranja na ispitu se detaljnije i na pouzdaniji način proverava osposobljenost kandidata za sticanje vozačke dozvole.“



Autor, prof. dr Radoslav Dragač i koautori mr Mirjanom Đorđević i master Vuk Đorđević su pripremili još jedan rad na temu: “Analiza inicijativa za promenu propisa o bezbednosti saobraćaja na putevima”, koji je, učesnicima Savetovanja prezentovao prof. **Dragač**, pri čemu je, pored ostalog rekao da je: „primena izmenjenog ZOBS-a i pratećih propisa donetih na osnovu njega po mišljenju organa i organizacija koje su učestvovala u njihovom definisanju nije dovela

do očekivanog povećanja bezbednosti saobraćaja na putevima Srbije. Zato je od tih organa i organizacija pokrenuta inicijativa za nove promene određenih odredbi ZOBS-a. Ministarstvo za saobraćaj formiralo je komisiju sa zadatkom da predloži takve izmene. Bez detaljne analize promena stanja u bezbednosti saobraćaja i uticaja dejstva regulativnih mera iz ZOBS-a na to stanje ne mogu se na osnovu subjektivnih procena predlagati adekvatne izmene bez procene da će one poboljšati stanje. Ne sme se gubiti iz vida činjenica da je primena novih propisa bila nepotpuna i da se kasnilo u njihovoj implementaciji što je uticalo na slabljenje njihovog dejstva na faktore bezbednosti u saobraćaju i neostvarivanja očekivanih većih efekata u povećanju bezbednosti u saobraćaju. Umesto da se preispituje odgovornost onih koji nisu primenjivali ili su kasnili u primeni regulativnih mera za ostvarivanje uslova za veću bezbednost u saobraćaju predlažu se nove izmene propisa. Ovo se čini i kad se pod dejstvom postojeće regulative ostvaruje manje poboljšanje bezbednosti u saobraćaju koje bi bilo veće da su se raspoložive regulativne mere blagovremeno i u potpunosti koristile.“

Rad na temu: „Učešće mladih vozača u saobraćajnim nezgodama – statistička analiza faktora rizika“ su pripremili: autor, prof. dr Vladimir Pajković i mr Mirjana Grdinić. Rad je, učesnicima savetovanja, predstavila **mr Grdinić**, pri čemu je, pored ostalog, navela da: „mladi vozači predstavljaju jednu od najugroženijih kategorija u saobraćaju. Sva istraživanja pokazuju da njihovo učešće u saobraćajnim nezgodama, pogotovu onim sa teškim

posledicama, višestruko premašuje udeo mladih (odgovarajuće starosne dobi) u ukupnoj populaciji. Razloge treba tražiti, pre svega, u njihovom nedovoljnom vozačkom iskustvu i tipičnim adolescentskim sklonostima: ka lakomisljenom ponašanju i sopremnosti na preuzimanje suvišnog rizika, neprezanju od konzumiranja alkohola i psihoaktivnih supstanci pre i tokom vožnje, te želji za dokazivanjem i (samo)potvrđivanjem, posebno pred vršnjacima. Takav psihološki profil mladog vozača, u kombinaciji sa karakterističnim početničkim greškama u saobraćaju, produkuje brojne "čisto" saobraćajne faktore rizika kojima su mladi izloženi. U radu su, od tih faktora, kao najuticajniji izdvojeni i analizirani: vožnja neprilagođenom brzinom, vožnja u noćnim uslovima, vožnja u društvu vršnjaka-saputnika, i upotreba mobilnih uređaja tokom vožnje“.



Veliku pažnju i interesovanje je izazvao Milenko Milisavljević, advokat iz Beograda, koji je, učesnicima Savetovanja govorio na temu: „Pravni aspekt sagledavanja sudskih sporova kao posledica loše urađenih uviđaja i veštačenja saobraćajnih nezgoda.“

U svom izlaganju, razradio je sledeće teze:

- Osnovni pojmovi i uticaj obavljenog uviđaja na dalji tok postupka za naknadu štete
 - ponašanje nadležnih državnih organa posle uviđaja
 - zahtev osiguravaču za naknadu štete i dokumentacija koja se najčešće dostavlja uz zahtev te njen uticaj na odluku o likvidaciji štete kod osiguravača.
- Odluka o likvidaciji i njene posledice sa naročitim osvrtom u slučaju predmeta sa eventualnim regresnim zahtevom
 - dokumentacija na osnovu koje se najčešće donosi odluka
 - uticaj nepotpune dokumentacije na pravilnost odluke o likvidaciji štete
 - komunikacija osiguravača i njegovog osiguranika u toj fazi postupka



- Veštačenje saobraćajne nezgode koje se radi na zahtev Javnog tužilaštva radi ocene protiv kog učesnika će tužilaštvo voditi krivični postupak urađeno na bazi dokumentacije sa uviđaja i upotrebljivost takvog nalaza u postupku likvidacije štete
- Veštačenje u fazi istrage
- Veštačenje na glavnom pretresu i problemi koji nastaju po osiguravača ako je već doneta odluka o likvidaciji štete
- Sudski postupci nastali kao posledica nalaza koji je izmenjen, promenjen ili urađen nov nalaz, koji u pogledu uzroka nezgode daje suprotan zaključak
- Pasivna uloga osiguravača u krivičnom postupku koji se vodi protiv njegovog osiguranika i uticaj takvog odnosa na obaveze osiguravača.

Izlaganje advokata Milisavljevića je dobilo na interesovanju i zbog toga što je bilo potkrepljeno primerima iz njegove dugogodišnje prakse.

“Obrazovanje u srednjim saobraćajnim školama u funkciji podizanja nivoa bezbednosti saobraćajna” je naslov rada koji su pripremili: autor, Zoran Jelić, dipl. inž. saob. i koautor, Vladimir Erac, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja izložio **Z. Jelić**, pri čemu je, pred ostalog, rekao da je: „saobraćajno obrazovanje i vaspitanje celoživotni

proces čiji su najvažniji ciljevi: sticanje znanja, veština i navika neophodnih za bezbedno učestvovanje u saobraćaju, unapređenje i učvršćivanje pozitivnih stavova i ponašanja u saobraćaju. Taj proces treba da se odvija u

porodici, predškolskim ustanovama, osnovnim i srednjim školama, auto-školama, itd. Sistemski pristup, celoživotni proces, sveobuhvatnost subjekata i jasno definisanje ciljeva, stvara realnu osnovu za unapređenje saobraćajnog obrazovanja i vaspitanja u Srbiji. Ovo je, dugoročno, jedna od najznačajnijih mera bezbednosti saobraćaja i trebalo bi da omogući trajno unapređenje ponašanja u saobraćaju pa se sa razlogom može smatrati da je jedna od najznačajnijih aktivnosti u povećanju bezbednosti u drumskom saobraćaju predstavlja jačanje profesionalizma u bezbednosti saobraćaja, odnosno osposobljavanje i stalno unapređivanje kadrova koji bi u svojim redovnim radnim aktivnostima obavljali poslove koji se odnose na saobraćaj i bezbednost saobraćaja pa do onih koji bi svojim radom u drugim oblastima mogli da pruže podršku u realizaciji mera i aktivnosti radi unapređenja bezbednosti saobraćaja“.



Neposredno pre pauze za ručak, predstavnici Firme YU Present iz Beograda, Dragoslav Janković i Rajko Đajić su imali prezentaciju „Novog uređaja za elektronsku zaštitu vozila od krađe“, što je kod učesnika Savetovanja izazvalo značajno interesovanje, posebno kod učesnika koji su došli iz osiguravajućih društava. Posle usmenog izlaganja, ljudi iz YU Prezenta su pokazali i praktičnu primenu urađaja na vozilu.

U popodnevnom radu Savetovnja prvi je izlagao rad mr Strojil Nihad dipl. inž. saob. na temu: „Kritične tačke“ na magistralnim i regionalnim putevima, u zimskim uslovima saobraćaja, pri čemu je istakao da je: „pre bilo kakve rekonstrukcije puteva potrebno kritična mesta na putevima identifikovati i obaviti određeno „rangiranje“. Navedene

aktivnosti predstavljaju uslov da bi se nivo bezbednosti saobraćaja stavio pod kontrolu. Da bi se izvršila rekonstrukcija najugroženijih mesta na putu, treba obaviti stručnu analizu uzroka nastajanja saobraćajnih nezgoda pogotovu u zimskom periodu. Sve ukazuje da se na rešavanju ovih problema moraju više uključiti stručnjaci iz oblasti bezbednosti saobraćaja. Unapređenje razvoja saobraćajnog sistema, saobraćaja u celini i poboljšanja bezbednosti drumskog saobraćaja su od opšteg javnog interesa za čije su pravilno i pravovremeno rešavanje zainteresovani svi učesnici u sistemu saobraćaja. Na postojećoj mreži javnih puteva u Republici Srbiji postoji dosta kritičnih mesta na kojima se događa veliki broj saobraćajnih nezgoda. Ta mesta je potrebno rekonstruisati u cilju otklanjanja uzroka koji utiču na nastajanje saobraćajnih nezgoda“.



Dr Radomir S. Gordić je pripremio i učesnicima Savetovanja izložio, rad na temu: „Značaj uviđajne dokumentacije za utvrđivanje odgovornosti učesnika saobraćajnih nezgoda“, pri čemu je, pored ostalog, naveo:

„Kad se dogodi saobraćajna nezgoda, nakon saniranja posledica, osnovno pitanje je odgovornost učesnika u nezgodi. Utvrđivanje odgovornosti učesnika u nezgodi i pravično suđenje, umnogome zavisi od kvaliteta uviđajne dokumentacije.

Zbog toga je potrebno da se uviđaj saobraćajne nezgode obavi pravilno i da se, prema tehničkim načelima izrade i propisanoj proceduri sačini kvalitetna uviđajna dokumentacija. Bez obzira na preciznu normativno pravnu regulativu, razrađenu metodologiju i savremena tehnička sredstva u praksi se, po ovom pitanju često javljaju propusti, koji utiču na raspravljanje i utvrđivanje odgovornosti učesnika u nezgodi. U ovom radu se, analizom primera iz prakse, ukazuje na značaj uviđajne dokumentacije za



utvrđivanje odgovornosti učesnika u saobraćajnim nezgodama.“

Rad na temu: „Saobraćajno – tehnički aspekt sagledavanja mogućnosti nastanka povreda putnika u autobusu“ je pripremio i učesnicima Savetovanja prezentovao dr Istvan Bodolo, dipl. inž. saob. Autor je, rad i suštinu problema izložio prema sledećim tezama:

Problem

- Društveni aspekt: Zašto je došlo do aktuelnosti problema povređivanja putnika u gradskim autobusima?
- Stručni aspekt: Karakteristike tužbi u JGSP Novi Sad u vremenu
- Sudska praksa: Karakteristike opšteg tužbenog zahteva i odsustvo tehničkog aspekta u rešavanju problema i analiza medicinskih veštačenja. Da bi se objektivno istražila oblast, suprotno nedokumentovanom medicinskom potrebno je angažovanje niza tehničkih znanja, alata i metoda.

Struktura problema - problem je višedimenzionalan i potrebno je poznavanje medicinskih protokola, i medicinskih izraza za povrede kao i osobenosti tako opisanih povreda.

- Statistički rezultati tužbenih zahteva u JGSP Novi Sad
- Mogućnosti tehničkih analiza problema povređivanja putnika u autobusima
- Statistička analiza kretanja autobusa
- Analiza konkretnog taborafskog listića i rezultati analize
- Analiza opisanih povreda sa tehničkog aspekta tj. verifikacija svake opisane povrede sa aspekta mehanizma nastanka povreda sa fizičkim parametrima povreda.
- Analiza mehanizma povređivanja i verifikacija, ili odbacivanje mogućnosti povređivanja od strane veštaka sudske medicine.



Neka tehnička znanja iz oblasti bio mehanike

Kratka analiza nekih znanja iz oblasti biomehanike i povređivanja u autobusima.

- Mogućnosti promene fizičkih parametara u analizi mogućnosti povređivanja putnika sa tehničkog aspekta na osnovu raspoloživih tragova.
- Primeri veštačenja
- Potencijal oblasti u prostoru saobraćajnih veštačenja
- Pravci daljih istraživanja.

Rad Savetovanja je nastavljen organizovanjem rasprave za „OKRUGLIM STOLOM“. U raspravi je učestvovao veliki broj učesnika pri čemu se raspravljalo o problemima koji su, ili navedeni u nekom radu, ili su aktuelni, a o njima nije bilo govora. Ipak, najveća polemika je vođena oko rezultata istraživanja koje je uradio dr Dejan Bogičević sa saradnicima, a koje se odnosi na „određivanje ubrzanja putničkih automobila prilikom saobraćajnih nezgoda“. Tom prilikom, autor je obećao da će na narednom Savetovanju (2014. godine) doći sa „još uverljivijim dokazima“ o tačnosti i važnosti rezultata njegovog istraživanja.

Posle radnog dela, za učesnike Savetovanja je organizovana „svečana večera“, gde je druženje i „opuštanje“ učesnika Savetovanja, posle dva, zaista naporna, radna dana, bilo na potrebnom nivou.

* * *

Zadnji dan Savetovanja je protekao u sumiranju svih aktivnosti koje su u vezi sa pripremom i realizacijom Savetovanja, pri čemu je konstatovano sledeće:

- da su tehnički i svi drugi uslovi, za održavanja Savetovanja u hotelu „Čigota“ bili na visokom nivou,
- da je rad „informatičke funkcije“ na čelu sa inženjerom Vladislavom Protićem bio na vrhunskom nivou, što je od autora i ostalih učesnika Savetovanja posebno istaknuto,
- da je Savetovanje organizovano na vrhunskom nivou,
- da je većina radova veoma kvalitetna i da su teme radova aktuelne,
- da je potrebno uraditi i na sajt Agencije postaviti detaljan izveštaj o radu ovog Savetovanja,
- da učesnici Savetovanja, u svojim sredinama, kroz rad, nastoje da primene saznanja za koja smatraju da bi bila korisna, te
- da se, tradicija odražavanja ovakvih savetovanja nastavi.



**NA KRAJU, ODLUČENO JE DA SE SLEDEĆE
SAVETOVANJE ODRŽI, NA ISTOM MESTU,
15 – 17. MAJA, 2014. GODINE**

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

Zlatibor, maja, 2013.