

IZVEŠTAJ I ZAKLJUČCI SA 8. NAUČNO - STRUČNOG SAVETOVANJA, "ZLATIBOR, 2014." NA TEMU:

SAOBRAĆAJNE NEZGODE

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

Savetovanje je održano 15 - 17. maja 2014. godine, u Kongresnoj dvorani hotela „Čigota“ na Zlatiboru, a u organizaciji Agencije „Expert“ iz Beograda, uz saradnju sa osiguravajućim društvima iz SRB, CG, BiH, RS, MK, HR i SL. Generalni pokrovitelj Savetovanja je bila „Drina osiguranje“ iz Milića, a generalni sponzor „Restitucija“ iz Beograda.

Ovim naučno - stručnim skupom je predsedavao prof. dr Dragoljub Šotra, koji je, uz Radno predsedništvo, aktivno učestvovao i u drugim, aktivnostima koje su bile neophodne za uspešan rada Savetovanja.



U uvodnom izlaganju, prof. Šotra, obraćajući se učesnicima Savetovanja je, pored ostalog, istakao:

„Pre sedam godina, kad smo na ovom istom mestu počinjali sa radom i iznosili ideje o tome kako je moguće aktuelizirati još savremeniji način rešavanja problema u drumskom saobraćaju sa ciljem podizanja nivoa bezbednosti saobraćaja, nadali smo se da smo izabrali pravi put. Da smo na pravom putu, na neki

način, potvrda je i vaše današnje prisustvo ovogodišnjem (8. po redu) Savetovanju, po ovakvom nezapamćenom nevremenu, u ovolikom broju, na čemu vam se, u ime Organizacionog odbora, najsrdačnije zahvaljujem.“



U svom daljem obraćanju učesnicima Savetovanja, predsedavajući je isakao da ga posebno raduje činjenica što se, sve veći broj mladih ljudi pojavljuje na Savetovanju, koji u sredinama iz kojih dolaze, već nose, ili će uskoro nositi obaveze i odgovornosti koje prate rad na ovako složenim i odgovornim poslovima. Pored toga, istakao je i veoma važnu činjenicu da mladi ljudi postaju sve više nosioci veoma ozbiljnih, uspešnih, stručnih i naučnih, istraživanja u oblasti drumskog saobraćaja, posebno njegove bezbednosi. Sa ponosom možemo istaknuti da u Srbiji sad postoje dva nova istraživačka centra gde su nosioci istraživanja veoma uspešni mladi ljudi (VTŠSS u Nišu i VŠSS u Kragujevcu). Na svim dosadašnjim savetovanjima, iz tih centara smo dobijali radove koji su, skoro po pravilu, imali kao bazu rezultate njihovih uspešnih istraživanja, čime su i savetovanja dobivaju na aktuelnosti i originalnosti u nekim stručnim i naučnim saznanjima.



Prof. D. Šotra je posebno istakao zasluge i zahvalnost predsedniku Programskog odbora Savetovanja, prof. dr Jovanu Todoroviću, koji je i ove godine, iako narušenog zdravlja, izvršio recenziju radova i uz izvinjenje što, iz zdravstvenih razloga nije mogao da prisustvuje Savetovanju, poželeo učesnicima Savetovanja uspešan rad.

U ime učesnika Savetovanja, predsedavajući je prof. Todoroviću uputio reči zahvalnosti za njegov ukupan dosadašnji rad, uz želje za što brži oporavak i uspešno ozdravljenje.

Savetovanje je „otvorio“ član Programskog odbora, prof. dr Radoslav Dragač, koji se, posle pozdravnih reči koje je uputio učesnicima Savetovanja, osvrnuo na kratku analizu radova koje su autori i koautori pripremili za ovo Savetovanje, istakavši da se u Zborniku radova koji je uručen učesnicima Savetovanja nalazi 55 radova na 688 stranica sa velikim brojem fotografija, crteža, tabela i dijagrama.

„Posmatrano tematski, u Zborniku se nalaze radovi koji obuhvataju oblasti: osiguranja vozila, procene šteta na vozilima posle saobraćajnih nezgoda, veštačenja saobraćajnih nezgoda, transport robe i putnika, obrazovanje i osposobljavanje kadrova u saobraćaju, kao i oblast prava i pravnih poslova. U jednom broju radova je data ocena sadašnjeg stanja drumskog saobraćaja, kod nas i u svetu, kao i mogućnost rešavanja bitnih problema, koji se odnose na utvrđivanje uzroka, toka i posledica, štetnih događaja u drumskom saobraćaju, na savremen način. Poseban akcenat, autori su dali na neophodnost multidisciplinarnog pristupa rešavanju problema koji su u vezi sa bezbednim odvijanjem drumskog saobraćaja, procenom rizika za mogući nastanak šteta, kao i sa prevencijom u sprečavanju saobraćajnih nezgoda.“



Pored toga prof. Dragač je istakao:

„Protelo je, evo već 5 godina, kako je, u Srbiji, donet Zakon o bezbednosti saobraćaja, sa ciljem da se ostvari pozitivan uticaj u sistemu bezbednosti saobraćaja, zakonskim putem, odnosno sa ciljem da se poveća bezbednost saobraćaja. Od tada do danas, vršene su dve promene tog Zakona, a uskoro sledi i treća, vršena je promena Zakona i o krivičnom postupku, kao i Zakona o parničnom postupku. Donet je i adekvatan nalog koji se primenjuje u sankcionisanju prekršaja u saobraćaju. Međutim, može se izvesti jedna opšta ocena da se nije postigao očekivani cilj o smanjenju saobraćajnih nezgoda, posebno saobraćajnih nezgoda sa teškim posledicama. Društvena zajednica nije donela nacionalnu strategiju, niti godišnje planove o bezbednosti saobraćaja, a bila je u obavezi da to uradi u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja. Sada je, u Srbiji, u proceduri promena zakona koja se odnosi samo na zaoštavanje sankcija, povećanje novčanih kazni, uz stvaranje „mehanizma zastrašivanja“, kojim treba da se utiče na promenu ponašanja učesnika u saobraćaju, da bi bezbednost saobraćaja bila bolja. U tom svetlu, jedan broj autora prispelih radova razmatra tu problematiku, što je svakako pohvalno. Dugujemo zahvalnost autorima koji su uložili trud da to sagledaju na odgovarajući način, prateći društvena stremljenja ka osnovnom cilju. U te svoje radove ugradili su najsavremenija dostignuća i saznanja do kojih su došli. Očekujem, kao i prethodnih godina, plodnu raspravu, da se sa radovima upoznamo, da o njima raspravimo i donesemo odgovarajuće zaključke.“ Posle toga, prof. Dragač je uputio reči pohvale i zahvalnosti: organizatorima savetovanja, pokrovitelju Savetovanja „Drina osiguranju“ iz Milića i generalnom sponzoru „Restituciji“ iz Beograda, osoblju Hotela „Čigota“, koji nam je omogućio izvanredne uslove za rad, kao i informatičaru, inženjeru Vladislavu Protiću, koji nam je omogućio da materijale, u elektronskoj formi, dobijemo na vreme i koji, pre, u toku i posle rada Savetovanja veoma uspešno prati i obavlja, informatički deo posla.

Posle toga, prof. Dragač je Savetovanje proglasio „otvorenim.“

Učesnike Savetovanja je pozdravio i predstavnik generalnog pokrovitelja Savetovanja, izvršni direktor „Drina osiguranja“, dipl. ecc. Nenad Čonjić, rekavši:

„Želio bih, da pozdravim ovaj uvaženi skup, a ujedno i da se zahvalim Agenciji „Expert“ i prof. dr Dragoljubu Šotri koji je ovih prethodnih 7 godina uložio ogroman trud i zalaganje da bi ovaj naučno – stručni skup došao do zavidnog nivoa i imao značaj i ugled koji danas ima u naučno – stručnim krugovima. Ubeđen sam da će nam, kao i u prethodim godinama, ova predavanja i međusobni kontakti pomoći u praksi u rešavanju ovakvih, ili sličnih problema. Dozvolite mi da, ukratko, predstavim Akcionarsko društvo „Drina osiguranje“. Osnovano je 1996. godine. Pored generalne direkcije, koja se nalazi u Milićima, sastoji se iz 8 filijala, čime su obuhvaćene sve opštine u Republici Srpskoj, a djelatnost je proširena i na FBiH, osnivanjem Filijale u Tuzli. Imamo ukupno 109 zaposlenih, od kojih je 30 sa visokom stručnom spremom. Profesionalan odnos prema klijentima i izuzetna ažurnost koja se ogleda u efikasnosti rešavanja oštetnih zahteva i isplati šteta, koja je u prošloj godini bila 83,76%, svrstavaju nas u red najuspješnijih društava u Republici Srpskoj. „Drina osiguranje“, u svom radu, primenjuje ISO standarde uz saradnju sa eminentnim naučnim i stručnim institucijama koje se bave problematikom iz ove oblasti.



Preko vlasničkih odnosa, Drina osiguranje se čvrsto vezuje sa Kompanijom „Boksit“ iz Milića, odakle dobiva snažnu, kadrovsku, materijalnu i finansijsku podršku, što joj pruža mogućnost da na tržištu osiguranja može ponuditi najpovoljnije uslove. Ponosni smo što smo i mi, prije 7 godina, na ovom mjestu, u ovoj istoj sali, bili svjedoci početka rada ovog Savetovanja i što danas možemo sa ponosom konstatovati da je pređen dug put i da je urađen veliki, značajan posao.“

Uz zahvalnost autorima i koautorima radova za uloženi trud za izradu kvalitetnih radova i organizatoru za još jedno uspješno organizovanje Savetovanja, gospodin Čonjić je učesnicima Savetovanja poželio ugodan boravak na Zlatiboru i uspješan rad.



Ispred generalnog sponzora Savetovanja, „Restitucije“ iz Beograda, učesnicima Savetovanja se obratio i gen. menadžer Marijel Rangelov, koji je, u kraćem obraćanju učesnicima ovog naučno – stručnog skupa, istakao nemerljiv značaj održavanja i rada Savetovanja, svih ovih godina, u kontinuitetu, uputivši zahvalnost autorima na izradi značajnih, kvalitetnih, radova i organizatorima na uspješnoj organizaciji Savetovanja. Istakao je da je njemu i kolektivu iz koga dolazi čast što im je ukazano poverenje da budu generalni sponzori ovakvog jednog značajnog skupa. Naglasio je da mu je žao što na skupu ne vidi predstavnike MUP-a, posebno one koji su angažovani na vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda, jer smatra da bi njihovo iskustvo i saznanja o problemima sa kojim se susreću, za raspravu koja sledi, bilo korisno.

Na kraju, gospodin Rangelov je, uputivši zahvalnost autorima na izradi značajnih i kvalitetnih radova i organizatoru na uspješnoj organizaciji Savetovanja, poželio svim učesnicima Savetovanja, ugodan boravak na Zlatiboru i uspješan rad.

Foto - zapis (učesnici Savetovanja)



Početak rada stručnog dela Savetovanja



Stručni deo Savetovanja je započet izlaganjem rada autora Vlade Marinkovića i koautora, mr Andrije Vujičića, na temu: „Novi evropski trendovi u tehničkom pregledu vozila i razvoju mernih uređaja“. U veoma interesantnom izlaganju, kao što je to činio i na do sad održanim savetovanjima, V. Marinović je i ove godine izložio ono što su najnovija evropska dostignuća u ovoj oblasti, što je, posebno kod nekih, učesnika Savetovanja izazvalo veliko interesovanje.

Autor Jože Škrilec, dipl. inž. prometa iz Slovenije i koautor Denis Jalačević, univ. dipl. inž. prometa su uradili veoma iterasantan i koristan rad na temu: „Upotreba alata za digitalnu forenziku vozila“.

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor Jože Škrilec, koji je, pored ostalog, istakao: „Intenzivni razvoj automobilske industrije i tehnologije je, pored ostalog, doveo i do toga da moderna vozila ostavljaju malo tragova, na osnovu kojih se mogu napraviti pouzdane analize saobraćajnih nezgoda. Tehnički razvoj automobilske industrije, s jedne strane otežava analiziranje saobraćajnih nezgoda, a sa druge strane pruža mogućnosti za rešenja. Da bi se ostvario uspešan rad vozila, mnogo elektronskih uređaja na vozilu „komuniciraju među sobom“. Ove informacije se mogu upotrebiti za formiranje jedne celine, kod analiziranja saobraćajnih nezgoda. Kod „fingiranih“ saobraćajnih nezgoda, bez upotrebe novih metoda, nemoguće je sakupiti dovoljno dokaza, da bi se dokazala prevara. „Fingirane“ saobraćajne nezgode, obično se izvode tako da stvarno dođe do kontakta među vozilima. Ako se deformacije uklapaju sa položajem vozila kod sudara, veoma je teško dokazati da se tu radi o „fingiranoj“ saobraćajnoj nezgodi, bez inovativnog



prisupa u rešavanju tog problema.

Navodeći princip rada pri primeni „alata za digitalnu forenziku“ pri otkrivanju prevara u osiguranju, **autor J. Škrilec je, kao Zaključak**, naveo sledeće:

„Poznato je da standardne metode rekonstrukcije saobraćajnih nezgoda imaju svoje granice realnosti. Isto tako, poznato je da elektronski uređaji u vozilima sadrže veoma važne podatke vezane za saobraćajne nezgode i identitet samog vozila. Od velike je važnosti, da se dobijeni podaci interpretiraju na pravi način i sa velikim oprezom, da ne bi dolazilo do grešaka i lažnih interpretacija. Upotreba alata za digitalnu forenziku vozila, je budućnost za rekonstrukciju saobraćajnih nezgoda i za otkrivanje prevara u osiguranju vozila. Bez inovativnih pristupa, nemoguće je dokazati prevare u osiguranju vozila. Pomoću alata za digitalnu forenziku, prevare se mogu otkriti.“ (Opširno u Zborniku radova!)

Sledeći Rad na temu „Kompjuterski modeli sudara vozila“ koji je pripremio i učesnicima Savetovanja izložio dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob. pri čemu je istakao:



"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 kompjuterski modeli ove dve tehnike." Kao Zaključak, autor je, pored ostalog, naveo: „Evidentno je da je rekonstrukcija sudara vozila bila predmet mnogih istraživanja tokom poslednjih 40 godina i mnogo naučnih radova napisano je na ovu temu. Početna ideja u ovom radu bila je da se na osnovu sprovednih istraživanja u [1], kao nastavak rada [2], u okviru ovog rada da uvid u kompjuterske modele dve aktuelne metode rekonstrukcije sudarne faze.

Diskretna metoda parcijalno modeluje sudarnu fazu (impulsnim modelom) i fazu nakon sudara (modelom za simulaciju kretanja vozila), dok kontinualna metoda objedinjuje ove dve faze tako da neprekidno analizira kretanje vozila pre, za vreme i nakon sudara (verzija SMAC modela). U okviru rada dat je prikaz impulsnog kompjuterskog modela sudara automobila za potrebe ekspertiza saobraćajnih nezgoda, s ciljem uspostavljanja modela za proračun brzina automobila prilikom sudara. Fizički model programiran je u programskom jeziku Visual Basic Application. Razvijen je jednostavan impulsni model sudara u formi radnih tabela. Primenom ovog modela veštak može da odredi sudarne brzine automobila, kao i parametre kojima se može opisati intenzitet sudara." (Opširno u Zborniku radova!)

Dr Nenad Milutinović, kao autor i Marko Maslač, dipl. inž. saob. kao koautor, su pripremili veoma interesantan i koristan Rad na temu: Nove verzije PC-CRASH i Virtual CRASH, koji je, učesnicima savetovanja prezentovao autor N. Milutinović pri čemu je, pored ostalog naveo:

„Stalni razvoj metoda za analizu saobraćajnih nezgoda prati i unapređenje softverskih alata koji se koriste u ovoj oblasti. U radu će biti prikazani programi za analizu saobraćajnih nezgoda koji se najviše koriste u domaćoj praksi (PC-CRASH i Virtual CRASH) i to u onom delu koji se tiče novina u nadogradnjama poslednjih verzija ovih softvera. Sve ove novine imaju za cilj da omoguće korisnicima jednostavnu upotrebu alata, kao i kvalitetniju, odnosno poudanju analizu saobraćajnih nezgoda.“

Posle detaljne analize sa primerima analizu, naveden je i sledeći zaključak:

„Imajući u vidu obim ovog rada, ovde su prikazane samo najvažnije novine onih softvera koji se najviše koriste u domaćoj praksi (PC-CRASH i Virtual CRASH). Sve novine treba da omoguće sprovođenje kvalitetnijih analiza saobraćajnih nezgoda, ali korisnici treba pažljivo da ih prouče kako bi bili u stanju da svaku od mogućnosti softvera što bolje iskoriste prilikom izrade ekspertiza saobraćajnih nezgoda. Stalni

razvoj metoda za analizu saobraćajnih nezgoda prate i unapređenja softverskih alata koji se koriste u ovoj oblasti. Tako se veoma često osnovne verzije ovih softvera nadograđuju. Ove nadogradnje su različite prirode i kreću se od jednostavnih do gotovo revolucionarnih. Sve one imaju za cilj da omoguće korisnicima jednostavnu upotrebu i da omoguće kvalitetniju analizu saobraćajnih nezgoda. Taj kvalitet se odnosi na pouzdanost i preciznost dobijenih rezultata sprovedene analize saobraćajne nezgode. Klasične metode analize saobraćajnih nezgoda imaju prilično restriktivan skup pretpostavki i ograničenja. Brojni matematički modeli u okviru tradicionalnih analitičkih tehnika svojom koncepcijom ne obuhvataju kompletnu dinamiku vozila. Tradicionalne metode ne daju odgovore na pitanja o tačnosti trajektorija vozila, o tačnosti karakteristika deformacija na vozilima i drugim karakteristikama dinamike učesnika saobraćajne nezgode. Opravdanost primene kompjuterskih programa u analizi saobraćajnih nezgoda je nesporna. Primećuje se da u poslednje vreme potreba za kompjuterskom analizom saobraćajnih nezgoda sve veća. Ovo ne znači da se u ekspertizama ne mogu primeniti druge metode osim kompjuterske analize, već da i u situacijama kada se analiza sprovodi primenom bilo koje klasične analitičke metode poželjno je da se izvrši provera dobijenih rezultata. Takvu metodologiju u ekspertizama saobraćajnih nezgoda, koja se postavlja kao standard u radu naučnih ustanova, trebalo bi uvesti i u rad pravnih i fizičkih lica koja se bave poslovima veštačenja saobraćajnih nezgoda." (Opširno u Zborniku radova!)

Dodela priznanja

Prepodnevni program, prvog dana Savetovanja je završen tradicionalnom dodelom priznanja istaknutim stručnjacima i kolektivima za ostvarene rezultate u svom radu. Ove godine, priznanja su dodeljena Fahrudinu Kovačeviću, dipl. inž. saob. iz Sarajeva i Kolektivu Hotela „Čigota“. Obrazloženje predloga, ispred Odbor za dodelu priznanja je prezentovao predsednik Odbora, prof. dr Drsgoljub Šotra gde su navedeni sledeći podaci:

KOVAČEVIĆ FAHRUDIN, dipl. inž. saob.

- Rođen je 1961. godine u Brezi, Bosna i Hercegovina.
- Osnovnu i srednju tehničku školu je završio u Brezi.
- Tehničku vojnu akademiju, smjer saobraćaj, je završio u Zagrebu.
- Dugo godina je radio na operativnim, upravnim i nastavničkim poslovima.
- Radio je na organizaciji i izvođenju obuke vozača svih kategorija.
- Ima bogato radno iskustvo i na remontu i održavanju vozila.
- Obavljao je dužnost i „voditelja Stanice za tehnički pregled vozila.“
- Trenutno je zaposlen u „Triglav osiguranju d.d.“ Sarajevo.
- Već dugo je i vještak saobraćajne struke gde obavlja vještačenja saobraćajnih nezgoda za sudove širom BiH, pa i regiona.
- Iza njega su na stotine, uspješno obavljenih i „odbranijenih“ vještačenja saobraćajnih nezgoda pri čemu koristi savremene metode rada.
- Redovno učestvuje, većinom kao autor zapaženih stručnih radova, na raznim savetovanjima sa temama iz oblasti bezbednosti saobraćaja, ili sa temama iz oblasti osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju.
- Redovni je učesnik „naših savetovanja“ sa zapaženim stručnim radovima iz oblasti „bezbednosti saobraćaja“, „vještačenja saobraćajnih nezgoda“, kao i iz oblasti „osiguranja motornih vozila u drumskom saobraćaju“.
- Riječju: vrijedan, stručan, uporan i radan čovjek, zbog čega je i predložen da bude nosilac ovog PRIZNANJA.

Priznanje je, gospodinu Fahrudinu Kovačeviću, uz prigodne reči pohvale, uručio prof. dr Radoslav Dragač.



Prof. Šotra je dao obrazloženje predloga i za dodelu Priznanja Hotelu „Čigota“ , gde su navedeni sledeći podaci:

HOTEL I SPECIJALNA BOLNICA „ČIGOTA“

- Nalazi se u centru Zlatibora, na 1000 m nadmorske visine.
- Objekat raspolaže sa 360 ležajeva u 30 apartmana, 67 jednokrevetnih, 79 dvokrevetnih, 9 trokrevetnih i 2 četvorokrevetne sobe.
- Hotel raspolaže i sa adekvatnim restoranskim prostorom koji čine: glavni restoran sa 370 mesta, zatim ekskluzivni restoran „Zlatiborsko nebo“ sa 150 i aperitiv bar sa 90 mesta, gde goste očekuje veoma ljubazno osoblje i dobra hrana.
- Postoje svi uslovi za održavanje kongresa, simpozijuma, savetovanja, seminara, gde su učesnicima na raspolaganju: kongresna sala (365 mesta) dve male sale sa 60, odnosno 50 mesta uz kvalitetno ozvučenje, videoprojektore, fipčartove i drugu neophodnu opremu.
- Hotel posluje u sklopu Medicinskog centra „Čigota“.
- Ova renomirana Ustanova pruža usluge iz endokrinologije, nuklearne i fizikalne medicine.
- U Sbjiji, regionu, pa i šire, je posebno poznata po tome što se, između ostalog veoma uspešno, bavi dijagnostikom i lečenjem oboljenja štitaste žlezde.
- Postoje svi uslovi da se u ovom Hotelu provede sadržajan rekreativni odmor: zatvoreni bazen, fitnes sala, teretana i otvoreni sportski tereni.
- Gostima Hotela su na raspolaganju usluge: biblioteka, galerija, kozmetički i frizerski salon i relaks centar.
- Velika pažnja se posvećuje i kulturnim dešavanjima (književne večeri, pozorišne predstave, koncerti, izložbe,..).

ZBOG SVEGA OVOGA I ZBOG GOSTOPRIMSTVA DIVNIH LJUDI KOJI RADE U OVOM HOTELU, MI SMO, VEĆ 8. GODINU, NJIHOVI GOSTI.

Ispred kolektiva Hotela „Čigota“, Priznanje je primio v.d. direktora SB „ČIGOTA“, dr Aleksandar Simić.



U njihovu čast, priređen je prigodan „Koktel“, gde su se učesnici Savetovanja, u prijatnoj atmosferi, družili.

Foto - zapis (učesnici Savetovanja na „Koktelu“)





Prezentacijom rada na temu: „Mogući model interne zaštite osiguravajućih društava od prevara u osiguranju u domenu šteta – dijalektički pristup primene indikatora prevara implementiranih kroz informatički sistem podrške likvidaciji šteta“ koji su pripremili autor Nataša Četković, dipl. maš. inž. i koautor Predrag Četković, dipl. pravnik, započeo je poslepodnevni, radni deo Savetovanja. Rad je, učesnicima savetovanja izložila N. Četković, pri čemu je, pored ostalog, istakla:

„Ako uzmemo u obzir nespornu činjenicu da prevare u osiguranju, kao pojavni oblik vrste kriminala, postoje koliko i osiguravajuće kompanije, da su u R. Srbiji prevare u osiguranju u značajnoj ekspanziji već duži niz godina, za očekivati je samo progresivan porast ovih kriminalnih dela u budućem periodu. Što je međusobna saradnja osiguravajućih društava na nižem nivou, to doprinosi progresivnom rastu kriminalnih aktivnosti. Cilj rada je da pruži pomoć društvima za osiguranje, kako bi organizovali posebnu službu koja će se baviti sprečavanjem prevara u osiguranju na način kako to predviđa Smernica br. 6 Narodne banke Srbije (NBS).“ Autor Rada, N. Četković je, u daljem izlaganju navela, da je u Radu **„obrađen jedan opšti model zaštite kroz analizu i obradu prijavljenog štetnog događaja, u svim granama osiguranja.“** U 1. delu Rada je dat odgovor na pitanje: **„Šta su indikatori prevara, kako ih prepoznati i kako grupisati?“** U 2. delu Rada je detaljno navedena **„specifikacija predloženih indikatora za tržište R Srbije“**, dok se u 3. delu nalazi odgovor na postavljeno pitanje: **„Kako sistem treba da funkcioniše?“** Na samom kraju, u 4. delu ovog, veoma interesantnog i korisnog Rada, kao jedna vrsta **Zaključka**, pod naslovom: **„Zatvaranja slučaja šteta“** navedene su i preporuke za efikasniji rad u praksi. (Opširno u Zborniku radova!)



Isti autor, Nataša Četković, dipl. maš. inž. je pripremila i učesnicima Savetovanja, prezentovala Rad na temu: „Multidisciplinarni pristup u otkrivanju prevara u osiguranju motornih vozila na bazi integrisanja mašinskog i saobraćajnog veštačenja“, pri čemu je, pored ostalog, navela:

„Rizik prevara u osiguranju motornih vozila zadnjih godina progresivno raste. Odštetni zahtevi sa povredama lica praćeni su besprekorno sačinjenom medicinskom dokumentacijom. Zapisnici sa uviđaja o saobraćajnim nezgodama urađeni su često nestručno i površno. Uglavnom nisu priložene adekvatne skice sa lica mesta, niti je objašnjen tok saobraćajne nezgode. Evropski izveštaji o saobraćajnim nezgodama često služe pojedincima i organizovanim grupama da lako ostvare protivpravnu imovinsku korist putem zahteva a isplatu materijalnih i nematerijalnih šteta kroz simulirane saobraćajne nezgode. Takvim licima predstavlja osnovnu delatnost organizovanje prevara u osiguranju, a česti i uspešni zahtevi podstiču ih da iznova ponavljaju kriminalna dela. Ovaj rad zato i ima za cilj da se modifikuje pristup veštaka kod izrade veštačenja u nezgodama koje imaju obeležja sumnje da se nisu dogodile na mestu i na način kako je to

opisano u izjavama osiguranika, oštećenog, svedoka, pa čak i u uviđajnoj dokumentaciji.“
Posle toga su usledile analize i obrazloženja karakterističnih primera iz prakse, na osnovu kojih su navedene tvrdnje i dokumentovane. (Opširno u Zborniku radova!)

Autor, prof. dr Pavle Gladović i koautori: M.Sci Dušan Radosavljević, dipl. inž. saob. i MSci Milan Stanković, dipl. inž saob. pripremili su Rad na temu: „Ocena prihvatljivosti rizika u osiguranju odgovornosti drumskog prevoznika po konvenciji CMR“.

Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao prof. dr Pavle Gladović, koji je, u uvodnom delu naveo:



„Međunarodni drumski transport robe regulisan je međunarodnim konvencijama od kojih je najznačajnija Konvencija o ugovoru za međunarodni prevoz robe u drumskom saobraćaju (CMR). Prema ovoj konvenciji, prevoznik je odgovoran, ukoliko dođe do gubitka robe, oštećenja, ili zakašnjenja u isporuci. U radu se daje ocena odgovornosti prevoznika odnosno rizika, a na osnovu toga i mere za smanjenje rizika. Te ocene se odnose na individualno rešavanje problema, vezano za konkretnog prevoznika, a ne na uopštena rešenja.“ Posle detaljnog izlaganja, prof. Gladović je u **Zaključku** naveo:

„U ovom radu, najveći naglasak u razmatranju odredbi CMR Konvencije, stavljen je na odgovornost prevoznika, odnosno ocenu kada je prevoznik odgovoran za štete na robi primljenoj na prevoz.

Na osnovu svega navedenog, može se zaključiti da je osiguranje odgovornosti drumskog prevoznika za štete na robi primljenoj na prevoz vrlo značajno, kako za osiguravače, tako i za osiguranike, tj. same prevoznike. Prevoznicima ova vrsta osiguravajućeg pokrivača znači mnogo. Na osnovu dosadašnjih iskustava i analize rizika, kada su prevoznici odgovorni po CMR Konvenciji, mogu se dati određene smernice prevoznicima u kom pravcu treba rešavati probleme iz prakse, sve u cilju smanjenja rizika od strane prevoznika:

- Sprovođenje obuke za profesionalno osposobljavanje menadžera u nacionalnom i međunarodnom drumskom transportu.
- Sprovođenje obuke za profesionalne vozače.

Ovaj rad predstavlja pokušaj da se problematika ovog interesantnog osiguranja otvori što širem auditorijumu i da podstakne dalje radove i istraživanja na ovu temu a da ujedno pomogne i onima koji su već, na neki način, uključeni u ovu problematiku, u smislu davanja odgovora na određena pitanja i nedoumice iz prakse.“ (Opširno u Zborniku radova!)

Rad na temu: „Značaj pravilnog formiranja zaključka prilikom izrade nalaza i mišljenja veštaka“ su pripremili: autor dr Dejan Bogičević i koautori dr Tomislav Marinković i Milan Stanković, dipl. inž. saob. Učesnicima savetovanja, Rad je prezentovao autor dr D. Bogičević pri čemu je, pored ostalog, naveo:



„Prilikom izrade Nalaza i mišljenja veštaka, jedan od zadataka veštaka saobraćajno-tehničke struke jeste i pravilno definisanje zaključka do kog je veštak došao. Zaključak veštaka, predstavlja jedan od najznačajnijih delova nalaza i definisanje zaključka podrazumeva utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode, odnosno utvrđivanje mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode. U najvećem broju slučajeva, zaključak do koga dođe veštak saobraćajno-tehničke struke predstavlja osnov da Sud donese presudu. Iz navedenog razloga u radu će biti prikazani karakteristični primeri saobraćajnih nezgoda kod kojih postoji dilema u pogledu izvođenja zaključka.“

Posle detaljno prezentiranog Rada, autor je, pored ostalog, istaka da je „u radu prikazan uticaj „Zaključka“ saobraćajno-tehničkog veštačenja na sudske postupke kroz različite primere iz prakse.

Primeri pokazuju da različiti veštaci mogu dati različito „Mišljenje i zaključak“ na potpuno isti „Nalaz“ u istom predmetu. Da bi se izbegle ovakve situacije, neophodno je da veštak saobraćajno – tehničke struke u „Zaključku“ precizno i pravilno identifikuje ko je od učesnika nezgode načinio koji propust, kao i kako je koji od definisanih propusta uticao na nastanak nezgode. Pravilno utvrđivanje i definisanje opasne situacije, odnosno koji učesnik u saobraćaju je i na koji način „stvorio“ opasnu situaciju, predstavlja polazni osnov za definisanje zaključka veštaka. Pravilno shvatanje opasne situacije utiče na utvrđivanje mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode, odnosno na utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode. Tokom sudskog postupka saobraćajno - tehnički veštaci i sudije moraju striktno razlikovati tehničku uzročnu vezu od uzročne veze u krivično - pravnom smislu. Utvrđivanje tehničke uzročne veze saobraćajne nezgode spada u nadležnost veštaka, a utvrđivanje uzročne veze u krivično - pravnom smislu spada u domen rada, odnosno kompetenciju suda.“ (Opširno u Zborniku radova!)

Dr Dejan Bogićević je, učesnicima Savetovanja, govorio i o problematici koja se odnosi na obrazovni sistem u drumskom saobraćaju, pri čemu je, po tezama, obrazlagao temu sa radnim naslovom: „Reforma obrazovnog sistema u drumskom saobraćaju u skladu sa potrebama privrede i društva u celini“, istakavši, pored ostalog i to, da: „visoko obrazovanje igra značajnu ulogu u podsticanju privrednog i društvenog razvoja u Srbiji, pa samim tim buduće reforme treba da budu zasnovane na naprednim znanjima i veštinama u različitim oblastima, pa tako i u oblasti Drumskog saobraćaja. Promene u visokom obrazovanju su neophodne za uspešan razvoj srpskog društva u celini, ali i samih visokoškolskih ustanova. Pokretanje reformskih procesa u visokom obrazovanju u skladu sa potrebama privrede vodi unapređenju ekonomskog i socijalnog blagostanja zemlje.“

Veoma zapažen Rad na temu: „Kako se zaštititi od greške pravosudnih organa koji donose odluke u sudskim postupcima na osnovu pogrešnih veštačenja“ su pripremili autor, prof. dr Radoslav Dragač i koautor, mr Mijana Đorđević. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. R. Dragač, koji je, pored ostalog, naglasio:

„U slučajevima složenih i po posledicama teškim saobraćajnim nezgodama u kojima stradaju lica, ili nastaje veća materijalna šteta, utvrđuju se uzroci takvih nezgoda u sudskim postupcima. U nekim slučajevima to dugo traje, jer se izvode dodatni dokazi ako uviđaj na mestu nezgode nije pravilno i stručno obavljen i sa angažovanjem istražnog sudije. Neki veštaci i bez pouzdano utvrđenih potrebnih podataka obavljaju veštačenja koja potom dopunjavaju na osnovu naknadnih podataka koji se pribavljaju na predloge zainteresovanih stranaka i često nisu realni za utvrđivanje pravog činjeničnog stanja. Zbog toga kad se odluke suda zasnivaju na nestručnim nalazima i mišljenjima veštaka, presude se u žalbenim postupcima preispituju i poništavaju, a suđenja obnavljaju do donošenja održive odluke.



Uvođenje stručnog savetnika omogućeno je strankama da u većem obimu proveravaju rad veštaka i na taj način se ostvari veći uticaj na poboljšavanje rada veštaka. Sve češće određeni Instituti i fakulteti za obavljanje veštačenja formiraju Komisije sa većim brojem članova bez označavanja njihove specijalnosti i potrebe za sastav komisije od 5 do 10 članova i u slučajevima kad sud to ne traži. Dobija se utisak da se to čini zbog uveravanja stranaka da se tad obezbeđuje veći kvalitet u radu. Međutim, analizom takvih nalaza veštaka utvrđeno je da se oni više puta dopunjavaju jer su nepotpuni, nejasni, neargumentovani i zasnovani na nestručnim osnovama. Brojni slučajevi lakših nezgoda mogu da se rasprave i bez veštačenja, ali složeniji slučajevi teških nezgoda iziskuju veštačenje sa angažovanjem proverenih stručnih veštaka." (Opširno u Zborniku radova!)

Autor, Darko Mugoša, dipl. pravnik i koautor Igor Radojević, dipl. inž. iz „Lovćen osiguranja“ Podgorica, su pripremili Rad sa radnim naslovom: „Specifičnosti vansudskog postupka za naknadu štete u osiguranju“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor D. Mugoša pri čemu je, pored ostalog, istakao da se „šteta i osiguranja, u mnogim svojim osobinama, razlikuju od pravnog pojma

štete i naknade štete po opštim pravilima građanskog prava. O ovim razlikama ne vodi se dovoljno računa prilikom zaključivanja ugovora o osiguranju. Krivicu za to snose obje ugovorne stranke, osiguravači, kada prilikom zaključenja ugovora o osiguranju uopšte ne uruče opšte, ili posebne uslove osiguranja, ili dovoljno ne objasne polisnu korisniku osiguranja. Osiguranici, kada se prilikom zaključenja ugovora o osiguranju pasivno ponašaju, odnosno, kada ne zatraže da im se razjasni ono što će se ugovoriti, ili kada uručene uslove ne čitaju. Po ostvarenju osiguranog slučaja, nastaju problemi i sudski sporovi, jer osiguranici traže naknadu štete na onaj način kako su shvatili ugovor o osiguranju, pa službenici koji vrše poslove procjene i likvidacije šteta često bivaju izloženi raznim neprijatnim situacijama. Na osnovu svega navedenog može se zaključiti da vansudski postupak za naknadu štete u osiguranju omogućava osiguravajućim društvima da svojom



profesionalnošću, ljubaznošću i predusretljivošću zaposlenih koji se bave rešavanjem odštetnih zahtjeva osiguranika, izvjestan vid reklame i mogućnost razvijanja većeg obima posla što je cilj svakog modernog biznisa pa i osiguranja. Vansudski postupak ima nekoliko specifičnosti: brži je od sudskog, nije neophodno angažovanje stručnih lica (advokata, vještaka) pa je stoga mnogo jeftiniji, omogućava osiguraniku da uz pomoć stručnih lica iz osiguranja najefikasnije riješi problem koji je nastao usled nestanka ili uništenja dobara koja su bila osigurana, kao i to da se zajedničkim rešavanjem odštetnih zahtjeva stiče međusobno povjerenje i podstiče poslovna saradnja ili naprotiv, nakon duge i iscrpljujuće parnice poslovna saradnja se najčešće raskida i na štetu osiguranja i osiguranika." (Opširno u Zborniku radova!)

Mr Nihad Strojil, dipl. inž. saob. je pripremio i učesnicima Savetovanja, prezentovao Rad na temu: „Put i putna infrastruktura - stanje i održavanje kao faktor bezbednosti saobraćaja“, pri čemu je, pored ostalog, rekao:

„U ovom radu se iznose osnovne postavke i faktori za usvajanje geometrijskih elemenata kolovoza u svrhu postizanja veće bezbednosti od saobraćajnog udesa, naročito u zimskim uslovima saobraćaja. Put i putna infrastruktura, kao i njihovo održavanje puteva u zimskim i letnjim uslovima je kompleksno i zahteva optimalnu i fleksibilnu angažovanost da bi se saobraćaj mogao normalno i bezbedno odvijati. Da bi se postigla racionalnost u održavanju puteva, kako u zimskom periodu, tako i u letnjim periodima neminovna je koordinacija između onih koji održavaju puteve, učesnika u saobraćaju, policije koja reguliše saobraćaj, kao i kvalitetna blagovremena informisanost o uslovima i stanju na putevima. Na temelju napred iznetih konstatacija, može se zaključiti da naš drumski saobraćaj karakteristiše upravo nezadovoljavajuća kultura ponašanja svih učesnika u saobraćaju u smislu poštovanja zakonskih propisa i međusobne tolerancije.



S tim u vezi, primarne preventivne aktivnosti, radi povećanja bezbednosti u saobraćaju, trebalo bi usmeriti na intenzivnije obrazovanje od predškolskih do visokoškolskih institucija, zatim preko javnih predavanja, sredstava javnog informisanja, snimanjem kratkometražnih filmova, zatim znatno pooštrene kontrole svih učesnika u saobraćaju. Zbog svojih međusobnih uticaja između puta, vozača i vozila, nemoguće je sa sigurnošću utvrditi uticaje pojedinih elemenata projektne geometrije na bezbednost i stepen događanja saobraćajnih nezgoda. Imajući u vidu ove veze, može se napraviti plan povećanja bezbednosti puta rehabilitacije, ili rekonstrukcije, tako da se sa što manjim troškovima postigne veći nivo bezbednosti puta." (Opširno u Zborniku radova!)

Foto – zapis (učesnici Savetovanja)



Rad na temu: „Ekspertni pristup za izradu nalaza i mišljenja pri analizi saobraćajne nezgode“, za Savetovanje su pripremili: autor, prof. dr Osman Lindov i koautori Arnes Hadžiosmanović, dipl. ing. saob, Aziz Kovačević, dipl. ing. saob. i Dževad Ćesir, dipl. ing. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio A. Hadžiosmanović, koji je, pored ostalog, istakao:



„Adekvatnim pristupom i ekspertnim naznakama pri izradi Ekspertize saobraćajne nezgode poštujući jasna pravila za izradu iste, greške u izradi kao i nerazumijevanje stranaka u postupku a vezane za nastanak i propuste saobraćajne nezgode, treba svesti na minimum. Današnja vještačenja saobraćajnih nezgoda, odnosno ekspertize

saobraćajnih nezgoda uglavnom zasnivaju na neformulisanoj, odnosno nejasnoj, zadatku vještačenja od strane naručioca istih, prvenstveno od postupajućih sudija. Danas, jučer a vjerovatno i sutra dobijaćemo različite varijante izrade vještačenja gdje vještaci vrlo često po vlastitom nahođenju analiziraju različite segmente saobraćajne nezgode a sve zbog nejasno i nestručno datog „projektnog zadatka“. U varijanti gdje vještaku nije jasno dat zadatak vještačenja ili je isti nejasan, vrlo često dolazi do pogrešnih zaključaka, ili ispuštanja, odnosno ne analiziranja bitnih elemenata nastanka saobraćajne nezgode. Stoga se poštujući jasno navedena poglavlja izrade Ekspertize saobraćajne nezgode, odnosno određenih pravila kod izrade ekspertize saobraćajne nezgode, mogu se izbjeći sve opasnosti nejasnog, ili neprecizno postavljenog zadatka pred vještaka, odnosno instituciju.“ (Opširno u Zborniku radova!)

U nastavku rada Savetovanja, Rad na temu: „Mogućnosti smanjenja uticaja drumskog saobraćaja na zagađivanje životne sredine“, koji su pripremili: autor, dr Živorad Ristić, dipl. inž. saob. i koautor, Jelena Đukić, dipl. ecc. učesnicima Savetovana je prezentovala J. Đukić, pri čemu je naglasila:

„Drumski saobraćaj je najagresivniji vid saobraćaja po životnu sredinu. Navedeno se ogleda kroz potrošnju prirodnih resursa za proizvodnju i pogon automobila, ispuštanje velike količine prašine i drugih štetnih materija u atmosferu, zemlju i vodu i stvaranje buke. Evropska Unija čini napore na uređenju ove oblasti kako bi se smanjio uticaj automobilske saobraćaja na životnu sredinu kroz dizajniranje automobila sa upotrebom alternativnih goriva i većeg korišćenja recikliranih materijala, kao i kroz veće iskorišćavanje otpadnih materija u proizvodnji, eksploataciji i na kraju životnog ciklusa automobila.

Cilj kome se teži je da količina štetnih emisija treba da se slaže sa ciljevima koje je postavila EU. Prelazak na ekološki održiv saobraćajni sistem zahteva dodatne napore u određenom broju oblasti. Bitno je da razvoj ka više ekološkim i energetski efikasnim sredstvima prevoza bude nastavljen.

Mora se uvećati korišćenje goriva iz obnovljivih izvora. Kako bi se odgovorilo na zahteve EU da se do 2050. godine izbace automobili na fosilna goriva iz upotrebe potrebno je raditi na usavršavanju i iznalaženju alternativnih vidova energije za pogon. Takođe su potrebne mere za uvećanje efikasnosti sistema transporta kako u transportu tereta tako i u transportu putnika. Mora se nastaviti sa naporima da se razvoj infrastrukture i održavanje prilagode ekološkim zahtevima, kako bi se obezbedila harmonija sa prirodnim okruženjem. Vrlo je važno posvetiti posebnu pažnju dizajnu i konstrukciji automobila kroz smanjenje otpada (u procesu proizvodnje, korišćenja i povlačenja iz upotrebe) i korišćenje recikliranih materijala uz maksimalno smanjenje ugradnje opasnih materijala u vozilo. Neophodno je urediti zakonsku regulativu u oblasti sakupljanja, rukovanja i reciklaže automobila, uz poseban naglasak na postupanje sa opasnim materijama u postupku reciklaže istrošenih automobila.“



Autor, Zoran Jelić, dipl. inž. saobraćaja i koautor Vladimir Erac, dipl. inž saobraćaja su pripremili rad na temu: „Realnost srednjeg stručnog obrazovanja u području rada saobraćaja“. Rad je, Učesnicima Savetovanja, prezentovao autor, Z. Jelić, pri čemu je posebno istaknuto:



„U okviru srednjoškolskog stručnog obrazovanja, u području rada saobraćaja, obavlja se školovanje trogodišnjeg zanimanja: vozač motornih vozila, rukovalac sredstvima unutrašnjeg saobraćaja i četvorogodišnjih zanimanja: tehničar drumskog saobraćaja, tehničar unutrašnjeg transporta i tehničar za bezbednost saobraćaja - ogled. U okviru jednogodišnjeg specijalističkog obrazovanja školuju se sledeći obrazovni profili: tehničar drumskog saobraćaja – specijalista, vozač motornog vozila – specijalista, vozač autobusa – specijalista, vozač motornih vozila – instruktor. Kreiranje jednog praktičnog, održivog mehanizma saradnje srednjih škola i poslodavaca u izvođenju praktične nastave i učeničkih praksi doprineće boljoj usklađenosti sistema srednjeg stručnog obrazovanja i tržišta rada i naposljetku povećanju zaposlenosti mladih.

Kontinuirana institucionalna saradnja srednjih stručnih škola i poslodavaca, naročito u prilagođavanju dela obrazovnih planova i programa potrebama lokalne i regionalne privrede kao i organizovanja stručnih praksi, je neophodna da bi se unapredila efikasnost srednjeg stručnog obrazovanja i adekvatnost kvalifikacija mladih koji izlaze na tržište rada. Profesionalna praksa, kao direktna spona srednjoškolaca i budućih poslodavaca, treba da bude koncipirana u skladu sa potrebama i mogućnostima, kao i strateškim planom lokalnog i regionalnog ekonomskog razvoja, na način koji stimuliše poslodavce da na što bolji i adekvatniji način doprinesu razvoju kompetencija učenika. U cilju poboljšanja kvaliteta praktične nastave treba obezbediti zakonski okvir za održavanje adekvatnih stručnih praksi, donošenje zakonske i podzakonske regulative za finansijsku stimulaciju (poreske olakšice) poslodavaca u čijim se privrednim društvima realizuje praktična nastava. Neophodno je unaprediti i kompetencije nastavnika koji realizuju praktičnu nastavu putem njihovog umrežavanja i kontinuirane saradnje sa poslodavcima i osposobljavanje nastavnika u srednjim stručnim školama za upravljanje projektima kojima se omogućava osavremenjavanje opreme kabineta praktične nastave i samog nastavnog sadržaja i procesa. (Opširno u Zborniku radova!)

Autor Marko Maslač, master inž. saob. i koautori: dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob.; Zoran Jelić, dipl inž saob. i Vladimir Erac, dipl. inž. sab. pripremili su rad na temu: „Upotreba zaštitnih kaciga vozač i putnika na dvotočkašima u Beogradu“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor M. Maslač istakavši da je

„procenat nekorišćenja zaštitne kacige najznačajniji faktor koji utiče na stopu smrtnosti vozača i putnika na dvotočkašima, što su pokazala mnoga istraživanja sprovedena u svetu. Imajući to u vidu, cilj ovog istraživanja bio je da se utvrdi stopa nošenja zaštitnih kaciga od strane vozača i putnika na dvotočkašima u Beogradu, kao i da se izvrši poređenje između dve grupe dvotočkaša, mopeda i motocikla. Pored toga, istraživanje je obuhvatilo i pol vozača dvotočkaša, tip zaštitne kacige, pravilnu upotrebu kao i registacioni status dvotočkaša. U cilju što kvalitetnije analize kao smernica su korišćenja relevantna strana istraživanja sprovedena na ovu temu. U vezi sa tim obavljeno je snimanje na određenim lokacijama u gradu (pet lokacija), u dva termina, u toku jednog dana. Rezultati su pokazali da je ukupan procenat korišćenja zaštitnih kaciga vozača dvotočkaša iznosio 86.8%, dok je taj procenat kod putnika iznosio 62.5%.



Najzastupljeniji tip zaštitne kacige koji su koristili vozači dvotočkaša je otvoreni tip zaštitne kacige sa 43.9%. Imajući u vidu navedene podatke, zaključak je da je neophodno posvetiti više pažnje edukaciji ove ugrožene kategorije učesnika u saobraćaju o značaju korišćenja zaštitne kacige." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad na temu: "Novine u sistemu aktivne bezbednosti vozila" pripremili su: autor Marko Maslač, master inž. saob. i koautor Marija Vićentijević, inž. saob. Rad je izložio autor, M. Maslač, pri čemu je, pored ostalog, naglasio:

„U radu je analizirano nekoliko novih sistema aktivne bezbednostivozila koji su pojavili u automobilskej industiji poslednjih godina. Pored objašnjenog principa rada ovih sistema, nabrojane su i njihove prednosti i nedostaci, u odnosu na već godina prisutne sisteme aktivne bezbednosti vozila. Svi sistemi aktivne bezbednosti moraju se međusobno dopunjavati i nadovezivati jedan na drugi, jer samo tako se može postići smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, odnosno povećanje nivoa bezbednosti saobraćaja. O važnosti upotrebe ovih sistema suviše je govoriti, ako se zna kolike ekonomske i društvene gubitke prouzrokuju saobraćajne nezgode. U prilog važnosti ove teme idu i odluke Evropske komisije (European Commission), Uprave za nacionalnu bezbdnost na putevima (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) i drugih institucija koje već u bližoj budućnosti obavezuju proizvođača vozila da neki od sistema aktivne bezbednosti postanu obavezni u novoproizvedena vozila. Cilj svih mera i aktivnosti koje se sprovode na polju bezbednosti saobraćaja, mora biti stvaranje bezbednog saobraćaja, što u idealnom slučaju podrazumeva saobraćaj bez saobraćajne nezgode. Ovako postavljen cilj predstavlja teško dostižnu tačku, ali nesporno i jednu ispravnu kojoj treba težiti u procesu upravljanja bezbednošću saobraćaja." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad pod naslovom: „Efikasna i brza obrada šteta na vozilima korišćenjem raspoloživih aplikacija“, za Savetovanje su pripremili: autor, mr Nebojša Zdravković, dipl. ing. maš. i koautori mr Nedžad Aganović, dipl. ing. maš. i Arnes Hadžiosmanović, dipl. ing. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao autor N. Zdravković, pri čemu je, pored osalog, naveo da je

„za kvalitetnu procjenu štete pored kvalificiranog kadra potrebna određena oprema za defektaciju posebno elektronskih sklopova, kao i softveri koji služe kao podrška korisnicima, kako bi finalna obrada šteta bila potpuno efikasna i nadasve brza i ekspeditivna. Pored korišćenja raznih pomagala, prvenstveno kataloga cena vozila važećih u nekoj od država, koriste se i katalogi cena i drugih zemalja, pa se posećuju pojedini internet portali, što je sasvim normalno i pojedinačno traže uslovi prodaje – kupnje pojedinih vozila, koriste se cenovnici dodatne opreme pojedinačno, pa se to zbraja i ustaljenim metodama koje iziskuju dosta vremena dolazi do orijentacione cene vozila, kako novonabavne, tako i trenutne tržišne vrednosti vozila, koji opet unosi deo sumnje u tačnost te vrednosti. U sadašnjem trenutku procjena i obrada šteta na vozilima postaje sve kompleksnija i mora pratiti razvoj, kako u zemlji tako i u okruženju, pa i u čitavom svetu. Procjena šteta na motornim vozilima nameće potrebu korišćenja savremenih softwer-a koji omogućavaju brz, efikasan, a samim tim i lakši i jednostavniji način rada." (Opširno u Zborniku radova!)



Rad na temu: „Saobraćajne nezgode prouzrokovane učešćem nepoznatih vozila“ su pripremili: autor Miloš Milanović, dipl. pravnik i koautor, Miroslav Govedarica, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao M. Milanović, koji je, pored ostalog, istakao:

„U praksi krivičnog prava, ali i osiguravajućoj praksi naknade šteta, problem saobraćajnih nezgoda, uzrokovanih od strane NN vozila, egzistira jako dugo

i izaziva polemike raznih vrsta. Ukoliko ostavimo po strani saobraćajne nezgode uzrokovane radnjama vozača NN vozila u kojima nije došlo do međusobnog kontakta između vozila učesnika nezgode, kada na licu mesta nezgode nema dovoljno materijalnih tragova koji sa sigurnošću potvrđuju učešće NN vozila i osvrnemo se samo na saobraćajne nezgode u kojima je NN vozilo ostavilo dovoljno materijalnih tragova, opet nam ostaje čest problem dokazivanja odgovornosti vozača NN vozila koji je nakon saobraćajne nezgode napustio lice mesta. U praksi često nailazimo na prećutni stav prema kome samo napuštanja lica mesta saobraćajne nezgode predstavlja prezumpciju odgovornosti vozača koji je mesto nezgode napustio, a što vrlo često nije slučaj.



Pored toga što saobraćajna nezgoda može biti izazvana i bez ikakve subjektivne odgovornosti vozača NN vozila, saobraćajna nezgoda vrlo često može biti i produkt podeljene odgovornosti, te se ovoj problematici mora prići sa više pažnje i uz detaljniju analizu svih činilaca i pokazatelja koji upućuju, ili dokazuju odgovornost kako nepoznatog tako i poznatog učesnika nezgode."

Posle detaljnog objašnjenja navedenog problema, M. Milanović je, **u vidu zaključka**, dao i predlog rešenje navodeći:

„Saobraćajne nezgode uzrokovane upotrebom NN motornog vozila, zbog svoje specifičnosti i posebnog zakonskog tretmana, moraju biti predmet detaljnije analize svih subjekata koji utiču na krajnji ishod, a to je utvrđivanje krivične odgovornosti učesnika i naknada štete trećim oštećenim licima. U tom smislu, organ nadležan za vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda, u svakom slučaju kada postoje indicije da je u saobraćajnoj nezgodi učestvovalo NN vozilo, mora imati detaljniji, precizniji i stručniji pristup prikupljanju dokaza i materijalnih tragova, jer postoji realna mogućnost da se svaki ovakav propust direktno reflektuje i odrazi na izbegavanje krivične odgovornosti učesnika i pravo trećih oštećenih lica na naknadu pretrpljene štete.

Sa druge strane, mišljenja smo da rešenja koja su data Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju nisu najracionalnija i da su ista produkt namere zakonodavca da zaštiti sredstva Garantnog fonda, a da se pri tom nije vodilo računa o osnovnim principima pravde i pravičnosti, zbog čega su treća oštećena lica stavljena u neravnopravniji položaj u odnosu na situaciju kada su svi učesnici nezgode poznati, jer su za ostvarivanje prava na naknadu štete u obavezi da dokazuju isključivu odgovornost vozača NN vozila.

Mišljenja smo da položaj trećih oštećenih lica koja su štetu pretrpela upotrebom NN motornog vozila mora biti ravnopravan sa položajem trećih oštećenih lica koja su štetu pretrpela u saobraćajnoj nezgodi u kojoj su svi učesnici nezgode poznati. U tom smislu, neophodno bi bilo izmeniti stav 2. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju i za ovakve slučajeve predvideti solidarnu odgovornost svih učesnika nezgode saglasno članu 178. stav 4. Zakona o obligacionim odnosima. Međutim, a kako društva za osiguranje ne bi bila dovedena u položaj da bez mogućnosti refundacije vrše isplate trećim oštećenim licima za štete za koje njihovi osiguranici nisu odgovorni, neophodno bi bilo izmeniti i odredbe člana 77. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju i predvideti mogućnost regresa prema Grantnom fondu za sve štete za koje u skladu sa zakonom postoji obaveza ove institucije na naknadu štete trećim oštećenim licima." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad koji je kod učesnika Savetoanija izazvao posebno interesovanje i iz razloga što do sada nije bilo sličnih istraživanja, na temu: „Ispitivanje i analiza mogućnosti usporenja bicikla pri intenzivnom kočenju“, uradili su: autor Fahrudin Kovačević, dipl. ing. saob. i katori Jasmin Bijedić, dipl. ing. maš. i mr sc. Nebojša Zdravković, dipl. ing. maš.



Rad je, uz detaljna objašnjenja o pristupu i načinu istraživanja prezentovao F. Kovačević, pri čemu je istakao: „Svakim danom povećava se broj građana koji koriste bicikl kao prevozno sredstvo, ali i sredstvo za sport i rekreaciju. Masovnije korištenje u saobraćaju ukazuje na potrebu posjedovanja tehničko eksploatacionih karakteristika koje će stvoriti preduslove za sigurno učešće bicikla u saobraćaju. Savremena konstrukciona rješenja na ramu, pneumaticima, prenosu i kočnicama bicikla dozvoljavaju njegovu upotrebu na cestama i u terenski uslovima uz postizanje brzina koje u incidentnoj situaciji nisu zanemarive. Učešće bicikla u saobraćaju neminovno za sobom nosi i mogućnost dešavanja saobraćajne nezgode.

Saobraćajne nezgode sa učešćem bicikliste predstavljaju poseban problem analitičarima saobraćajnih nezgoda. Vrijednosti moguće ostvarivog usporenja i dužina tragova kočenja važni su podaci za korektan proračun brzine kretanja i sačinjavanje vremensko prostorne analize saobraćajne nezgode sa učešćem bicikliste. Zakonskim propisima Bosne i Hercegovine nisu definisane tehničke karakteristike bicikla. Sigurnosni zahtjevi i metode ispitivanja bicikla definisani su Evropskim standardima. Stanje kočionog sistema, a samim tim iznos moguće ostvarivog usporenja, može se dobiti ispitivanjem kočionog sistema vozila u laboratorijskim uslovima i u stvarnim uslovima uz korištenje mjernih uređaja. Iznos moguće ostvarivog usporenja najbolje je dobiti mjerenjem u stvarnim uslovima. 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. Pri kočenju bicikla na suhom asfaltnom kolovozu upotrebom zadnje kočnice uz pomaganje prednjom kočnicom, kao relevantna vrijednost usporenja mogu se usvojiti vrijednost od cca 5,5 m/s².“

Rad na temu: „Mogućnosti poboljšanja bezbednosti saobraćaja primenom inteligentnih transportnih sistema“ pripremili su: autor, mr Nada Stojanović i koautori, dr Tomislav Marinković i Milan Stanković, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovala mr N. Stojanović, istakavši da „specijalizovani sistem za satelitsko praćenje vozila GPS omogućava neprekidni nadzor

saobraćaja 24 sata dnevno. Koristi se za kontrolu, zaštitu i upravljanje voznim parkovima. Najnovija tehnologija u oblasti satelitskog nadzora primenjuje se u Zapadnoj Evropi a delom i kod nas. Osim lociranja, nadgledanja i upravljanja vozilima u realnom vremenu, sistem omogućava arhiviranje podataka u cilju njihovog naknadnog pretraživanja, korišćenja za pravljenje raznih izveštaja i baze podataka. Cilj rada jeste pregledni prikaz mogućnosti i opravdanosti uvođenja GPS sistema kroz određene primere primene. Dosadašnji rezultati primene inteligentnih transportnih sistema(GPS,..) u mnogim primerima postojeće prakse u svetu, ukazuju na značajna poboljšanja bezbednosti saobraćaja (10-30%). Potrebno je sistemski i sveobuhvatno proučavati saobraćajne opasnosti, štetnosti i rizike i preventivno djelovati različitim načinima, merama i postupcima na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, a isto tako posledično i na smanjenje broja nepotrebnih negativnih uticaja na ljude i životnu sredinu. Različite ITS usluge i tehnologije koje doprinose bezbednosti u saobraćaju neophodno je uključiti u nacionalne Programe bezbednosti u saobraćaju. Programom se zadaju ciljevi koji se žele postići, aktivnosti i njihovi nosioci, prioritetni pravci, vrednovanje rezultata, itd.“ (Opširno u Zborniku radova!)



Foto – zapis (Učesnici savetovanja)



Autor, prof. dr Svetozar Kostić i koautori: prof. dr Pavle Gladović, doc. dr Zoran Papić i Msc Nenad Saulić, dipl. inž. saob. pripremili su Rad na temu: „Percepcija rizika od strane vozača pri opasnim situacijama u saobraćaju.“ Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao profesor S. Kostić koji je, pored ostalog, istakao:

„Sve promene okolnosti koje dovode do opasne situacije u saobraćaju sistematizovano je u pet klasa, a nakon detaljne analize izdvojeno je 20 najopasnijih situacija. Međutim, tada se pojavila prava dilema, kako vozač vrši percepciju opasnosti na putu. Da li je u mogućnosti da ih sve prepozna, blagovremeno shvati, donese pravilnu odluku i adekvatno reaguje. Zato su u radu analizirane sve izdvojene opasne situacije i definisan selektivni postupak njihovog prepoznavanja, putem nekoliko logičnih pitanja.“ Pored toga, uz detaljna objašnjenja, autor je naveo sledeće: „Brojni uticajni faktori mogu se svrstati u više grupa, i to prema fazama nastajanja, a načešće se karakterišu tri faze i to:

1. *uslove i okolnosti* - koje indirektno doprinose nastanku opasne situacije i daju logističku podršku



2. *uzrocima saobraćajnih nezgoda* - kao druge faze u nastanku nezgode i
3. *greške učesnika* - koje neposredno dovode do nezgode.

U radu su definisani kriterijumi - kada određene promene postaju opasna, odnosno koji je to bezbedan način da se na njih reaguje u cilju izbegavanja nastale opasnosti i donosi odluke za adekvatno reagovanje. Kako bi se vozačima olakšalo da na vreme i pravilno procene opasnu situaciju, definisano je 20 najčešćih promena okolnosti koje dovede do opasne situacije, sistematizovane u posebnom pregledu (P-1). Ove promene su detaljno objašnjene, sa utvrđenim kriterijumima stepena opasnosti i optimalnim merama za njihovo izbegavanja. Takođe, preciziran je postupak prepoznavanja konkretnih opasnosti i to jednostavnom selekcijom pitanja sa konkretnim odgovorom: (DA – NE)." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad na temu: „Analiza parametara kvaliteta usluga javnog gradskog prevoza putnika“ su pripremili: autor Milan Stanković, dipl. inž. saob. i koautori, dr Dejan Bogičević, dipl. inž. saob.; Aleksandar Martinović, student i Milutin Đorđević, student. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao autor, M. Stanković, pri čemu je istakao: „Zadovoljenje potreba i zahteva korisnika predstavlja sredstvo za postizanje zadovoljstva korisnika kao i za upravljanje transportnim zahtevima. Na taj način dolazi se do



konkretnog unapređenja strukture što ima za posledicu poboljšanje efikasnosti i funkcionalnosti sistema javnog gradskog prevoza putnika. Doživljavanje kvaliteta sistema javnog prevoza od strane korisnika subjektivnog je karaktera, pa se korisnik stvarno ponaša prema svojoj proceni podobnosti prevoza, koja po pravilu nije objektivna. Rad obuhvata praćenje zahtevanog kvaliteta usluge u JGPP-u, na taj način što će se anketiranjem korisnika prevoza, dobiti odgovori na pitanja relevantni za dalju analizu kvaliteta sistema javnog prevoza.“

U zaključku ovog rada je, pored ostalog, istaknuto da „nismo dovoljno spremni da bi ispratili uticaje spoljne sredine i promene u ambijentu koje generišu putovanja. Nema dobrog sistema bez dobre usluge.

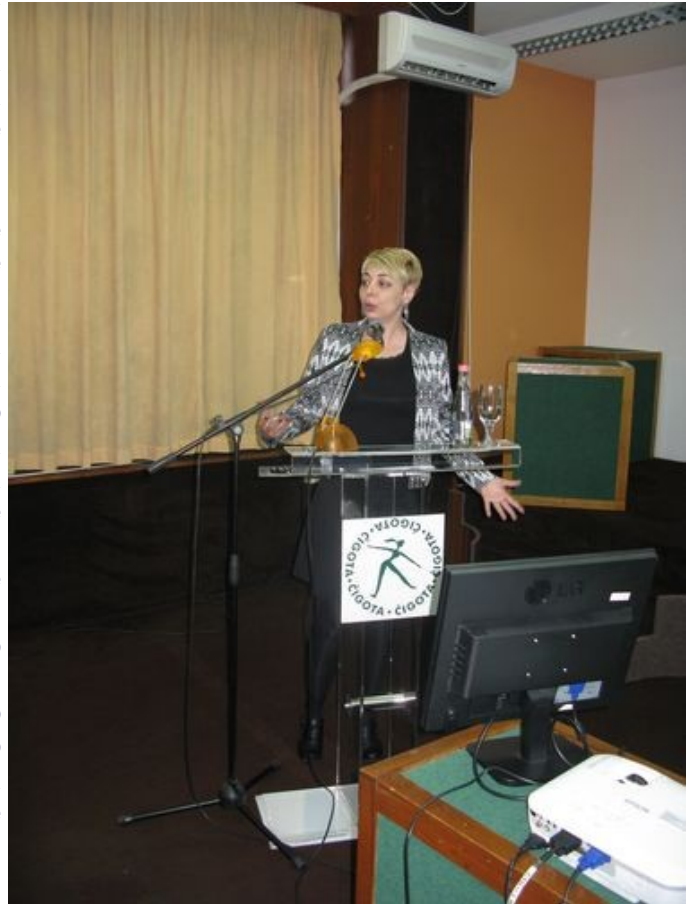
Živimo u vremenu kada prevoznike niko ne treba da pita, njihovo je samo davoze, pa je nemoguće očekivati da ekonomičnost i rentabilnost prevoza donosi visoku zaradu. Ipak realan pristup je moguć jedino na osnovu funkcionalnosti i efikasnosti sistema JGPP-a jer se jedino tako može govoriti o kvalitetu usluge, gledano sa strane korisnika i prevoznika koji neće u potpunosti iskoristiti kapacitete vozila, pošto je on zadužen isključivo za sprovođenje operativne odluke, tj. realizaciju unapred definisanog reda vožnje. Permanentna analiza sopstvenih iskustava treba da ukaže na tendenciju koja nije u skladu sa planiranom organizacijom, kako bi se unapred pripremljenim merama moglo reagovati. Poverenje putnika se teško i dugoročno stiče, a naglo gubi." (Opširno u Zborniku radova!)

Autor, Branko Pavlović, dipl. maš. inž. i koautor, Milena Stamatović, dipl. pravnik, su pripremili Rad na temu: Problemi subjektivnog pristupa pri proceni i likvidaciji šteta“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovala M. Stamatović, pri čemu je, pored ostalog, navela:

„Problematika procene i likvidacije šteta jeste jedan od osetljivijih problema u našem sistemu osiguranja. Ne postoje jedinstvena pravila niti jedinstveni kriterijumi koji se primenjuju. To stvara niz problema pri primeni načela materijalne istine kao i pravičnosti pri likvidaciji i proceni šteta. Praćenje tendencija savremenog evropskog zakonodavstva nameće nova i drugačija rešenja, koja bi omogućila približavanje aktuelne osiguravajuće i sudske prakse, kao i praksi evropske unije evropsko zakonodavstvo, vansudski postupak, sudski postupak. Naš zakonodavac nije dovoljno precizno dao predloge za rešavanje ove problematike. U zakonu je ostavljena praznina,

predviđena su društva za posredovanje, društva za zastupanje, ali je obrada, procena kao i likvidacija ostavljena u domenu osiguravajućih društava. Ono što se može zaključiti iz pojedinih rešenja koja iznalazi evropsko zakonodavstvo i zakonodavna tela evropske unije jeste da postoji tendencija da se postepeno ove uloge dodele posebnim stručnim pravnim licima. U Evropskom parlamentu trenutno se raspravlja o preinačenjima direktive o posredovanju u osiguranju-IMD 2, posebno o standardima o obrazovanju i osposobljenosti zastupnika. Tumačenjem rešenja direktive, posebno specijalizovane brokerske kuće bavile bi se isključivo poslovima procene i likvidacije šteta, bazirane na principima utvrđivanja materijalne istine, realne visine kao i osnova štete. Na taj način, cela oblast procene i likvidacije prešla bi u jurisdikciju nezavisnih privrednih društava. Takva društva bi se bavila procenom i likvidacijom kao svojom osnovnom delatnosti, kao telo nezavisno od osiguravajućih društava." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad pod naslovom: „Mogućnosti primene novog sistema obuke kandidata na teritoriji Južnog Banata“ pripremili su: autor, prof. dr Svetozar Kostić i koautori: Snežana Milić, Msc Nenad Saulić, dipl. inž. saob. i Petar Rašeta, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao N. Saulić, naglasivši da je



„ krajem oktobra 2013. godine istekao rok za prijavu i novu registraciju auto škola, i da postupak njihove preregistracije ide vrlo sporo. Do sada novu dozvolu za rad dobilo je samo 5% od ukupnog broja evidentiranih auto škola (900). Razloge treba tražiti u vrlo strogim uslovima koje treba da ispune auto škole, sporom postupku utvrđivanja neophodnih uslova od strane radnika MUP-a, kao i malom razumevanju i pomoći od strane lokalne zajednice. Realno stanje i problemi su vrlo slikovito i detaljno prikazani na primeru auto škola na području Južnog Banata. Obuka ljudi za saobraćaj ne znači samo upoznati ih sa saobraćajnim propisima i razviti osnovne veštine za rukovanje komandama vozila i ako im je neophodno dati i takva znanja. Posebno je značajno da pored obrazovnih treba postići i odgovarajuće vaspitne efekte. Zato kroz odgovarajuću pripremu, posebno u toku obuke kod budućih vozača, treba razviti (naučiti): potrebna znanja o saobraćajnim propisima; shvatanje da propisi ne smetaju i ne sputavaju, već su uslov da se preživi na putu; intelektualne veštine potrebne za

koncentraciju, osmatranje, planiranje; svest o opasnostima koje nastaju zbog nepravilnog učešća u saobraćaju; osećanje odgovornosti zbog korišćenja opasnih stvari itd." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad na temu: „Neke od dilema u vezi kočenja i tragova kočenja vozila“, pripremili su: autor, doc. dr Zoran Papić i koautori: prof. dr Vuk Bogdanović; doc. dr Milan Simeunović i MSc Nenad Saulić, dipl. inž. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao docent dr Z. Papić, istakavši:

„Tragovi kočenja na kolovoznoj površini osnovni su pokazatelj brzine kretanja vozila. Pored toga, u slučaju saobraćajnih nezgoda, njihova pojava ukazuje na nameru vozača da izbegne nezgodu, ili ublaži njene posledice. U postupku ekspertiza saobraćajnih nezgoda, tragovi kočenja vozila na kolovozu čine osnovu za sprovođenje vremensko - prostorne analize toka nezgode. I pored brojnih istraživanja vezanih za ovu problematiku, u praksi saobraćajno - tehničkog veštačenja uočene su određene dileme i nedoslednosti, zbog kojih kočenje vozila, odnosno numeričke vrednosti koje ga karakterišu, mogu biti tumačene na različite načine. U okviru ovog rada pokušali su se dati odgovori na neka od pitanja koja su predmet dilema i neusaglašenosti, a vezana su za kočenje i tragove kočenja, kao jedan od osnovnih pokazatelja u postupku proračuna brzine kretanja vozila. Zaključci su izvedeni na osnovu više nezavisnih eksperimentalnih istraživanja i sastoje se u sledećem:

- na kolovozu ne mogu ostati vidljivi tragovi kočenja ukoliko ne dođe do blokiranja točka. Na suvom asfaltnom kolovoznom zastoru, do toga ne može doći kod usporenja manjih od 5,5 m/s²,
- merodavna dužina puta kočenja dobija se tako što se ukupna dužina izmerenih tragova kočenja umanjuje za dužinu međuosovinskog odstojanja vozila. Brzina utvrđena na osnovu izmerene dužine vidljivih tragova kočenja može se smatrati minimalnom,
- izmerena vrednost kočionog koeficijenta na vanrednom tehničkom pregledu je isključivo pokazatelj ispravnosti kočionog sistema u skladu sa definisanim kriterijumima i ne može se koristiti kao pouzdan pokazatelj usporenja vozila u realnim uslovima, kao i to da
- brzina vozila nema značajnog uticaja na pad efikasnosti kočnica prilikom forsiranog kočenja." (Opširno u Zborniku radova!)

Autor Marko Marković, dipl. inž. saob. i koautor, dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob. su pripremili rad na temu: „Trening bezbedne vožnje kao mere preventivne u smanjenju broja nezgoda na primeru voznog parka koji se bavi prevozom za sopstvene potrebe“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor, M. Marković koji je, pored ostalog, naveo sledeće:



„Sa aspekta preduzeća koje obavlja prevoz za sopstvene potrebe problem nezgoda meže biti sagledavan kroz prizmu preventivnog reagovanja, kontinuiranog usavršavanja vozača, kao i kroz pojačan sistem nadzora i kontrole. Pri zapošljavanju radnika koji u opisu radnog mesta imaju upravljanje vozilom, potrebno je vršiti selekciju u smislu dužine vozačkog staža, veštine upravljanja vozilom koja bi bila proverena na licu mesta od strane ovlašćenih institucija, a takođe i ispitati i prethodni vozački staž. Ova karakteristika trebala bi ozbiljno biti razmatrana pri zasnivanju radnog odnosa budućeg korisnika vozila. Permanentno održavanje nivoa bezbednog upravljanja vozilom moglo bi se stimulisati mogućnošću povoljnog otkupa korišćenog vozila nakon predviđenog vremena eksploatacije čime bi

racionalono upravljanje vozilom postalo interes korisnika. Takođe, uspostavljanje evidencije saobraćajnih prekršaja, zasnovano na bazi istih uz praćenje i evidentiranje bodova nakon (zbog) učinjenih prekršaja mogu pomoći pri podizanju svesti korisnika vozila.

Jedinstvena evidencija koja je transparentna može posredno podići nivo saobraćajne kulture jer će korisnici imati saznanje o tome da se njihovi prekršaji prate i evidentiraju te prilikom korišćenja vozila imaće veću svest o poštovanju saobraćajnih propisa." (Opširno u Zborniku radova!)

Foto – zapis (Učesnici Savetovanja)



Autor Tibor Bodolo, dipl. inž. maš. i koautor, Aleksandar Adam, master inž. ind. inženjerstva, pripremili su Rad na temu: „Uvećana vrednost vozila nakon popravke i amortizacija delova“. Rad je, učesnicima Savetovanja, izložio autor, T. Bodolo, pri čemu je, pored ostalog, naveo da je

„ovaj rad rezultat višegodišnjeg rada na proceni šteta na vozilima kako u vansudskoj tako i u sudskoj praksi sa ciljem da naglasi problematiku obračuna tzv. „amortizacije delova“ koja se često primenjuje u praksi i to na delove koji su predviđeni za zamenu. Kao rezultat intencije osiguravača da smanje izdatke po osnovu naknade šteta na motornim vozilima, u praksi se primenjuje odbitak na ime amortizacije i za one delove koji ne podležu obračunu iste. Osim toga, oštećeni se upućuju na primenu alternativnih rezervnih delova, ili čak polovnih. Međutim, primena amortizacije na delove kao što su limarija, plastični delovi, stakla, tapacirung, delovi motora i većina delova koji imaju vek trajanja kao i samo vozilo nije u skladu sa pravilima struke i uputstvima proizvođača. Prodavac polovnog vozila ne može postići veću cenu vozila zbog toga što je zamenio npr. blatobran novim jer je tom popravkom samo doveo svoje vozilo u stanje pre nezgode.



Nadalje oštećeni ne može u prodavnici kupiti rezervni deo u pola cene samo zato što mu je zamena potrebna na starijem vozilu. Primena alternativnih delova, iako ekonomski razumljiva, nije u skladu sa uputstvima proizvođača. Obračunom štete na bazi alternativnih delova, oštećeni se indirektno upućuje u neovlašćene servise koji se nalaze van ovlašćene servisne mreže odnosno van sistema kontrole kvaliteta koju je propisao proizvođač, ne vodeći pri tom računa da je vozilo opasna stvar koja se mora održavati u skladu sa važećim pravilima stuke i propisima proizvođača." (Opširno u Zborniku radova!)

Rad na temu: „Analiza uzroka i posledica saobraćajnih nezgoda na putevima u Crnoj Gori“ su pripremili: autor, prof. dr Vladimir Pajković i koautor, mr Mirjana Grdinić, koja je i prezentovala Rad, učesnicima Savetovanja, pri čemu je, pored ostalog, navela:

„Izveštaji Svetske zdravstvene organizacije govore da godišnje više od 1,24 miliona ljudi izgubi život u saobraćajnim nezgodama na putevima, dok oko 50 miliona pretrpi ozbiljne povrede. Stopa smrtnosti na putevima u Crnoj Gori poslednjih godina varira, i mada se zvanična statistika trudi da pokaže neke pozitivne trendove, još uvek je i do 50% iznad EU proseka, dok je stepen motorizacije i dalje značajno niži. U radu su analizirani osnovni uzroci i posledice saobraćajnih nezgoda u Crnoj Gori, i mere koje se preduzimaju da se stanje popravi. Stanje bezbednosti saobraćaja na crnogorskim putevima je godinama zabrinjavajuće. U poslednjoj deceniji svi osnovni pokazatelji bezbednosti saobraćaja su pogoršani: broj saobraćajnih nezgoda na godišnjem nivou povećan je za 63.2%, broj poginulih za 17.3%, dok je broj povređenih povećan za 8.6%. Međutim, u 2011. i 2012. godini evidentiran je nagli, statistički teško objašnjiv, pad broja nezgoda i broja stradalih. Najveći broj nezgoda beležen je u letnjim mesecima, jun – avgust, što je posledica povećanog broja vozila na putevima usled turističke sezone. A najveći rizik u saobraćaju na CG putevima imaju vozači, sa godišnjom stopom od preko 40% u strukturi poginulih lica.“ (Opširno u Zborniku radova!)



Autor, prof. dr Vuk Bogdanović i koautori: doc. dr Zoran Papić; MSc Nenad Ruškić, dipl. inž. saob. i MSc Nenad Saulić, dipl. inž. saob. pripremili su Rad na temu: „Primena video zapisa u analizi saobraćajnih nezgoda“. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao profesor V. Bogdanović koji je, pored ostalog, naveo da:



„često ne postoji dovoljno pouzdanih materijalnih podataka za definisanje mesta kontakta, brzine kretanja učesnika nezgode i sprovedenje vremensko-prostorne analize toka saobraćajne nezgode. U takvim situacijama, veštačenje saobraćajne nezgode svodi se na analizu izjava učesnika i svedoka, koje su po pravilu kontradiktorne. Analizom dve potpuno različite saobraćajne situacije po istom događaju dobijaju se različiti rezultati, pa su i zaključci u vezi propusta učesnika nezgode najčešće suprotni. U poslednje vreme, videozapisi se često koriste kao dokaz prilikom analize saobraćajnih nezgoda. U mnogim gradovima, na najopterećenijim raskrscima, ali i na ostalim delovima ulične mreže, postavljene su kamere za video nadzor. Pored video zapisa sa kamera za nadzor saobraćaja, za analizu saobraćajnih nezgoda mogu se upotrebiti video zapisi sa kamera za video nadzor objekata u blizini saobraćajnica.

U radu je prikazana analiza saobraćajnih nezgoda na osnovu video zapisa sa kamere za nadzor saobraćaja. Pored toga, prikazana je i analiza saobraćajne nezgode na osnovu video zapisa sa kamere za nadzor objekta u blizini raskrsnice. Upotreba video zapisa u analizi saobraćajnih nezgoda u budućnosti će biti sve masovnija, zbog činjenice da se sve više saobraćajnica u gradovima nalazi pod video nadzorom. Analizom video zapisa sa kamera za video nadzor mogu se utvrditi putanje i način kretanja učesnika pre nezgode, pozicije učesnika nezgode u momentu nezgode i mesto kontakta. Ukoliko je saobraćaj na raskrsnici regulisan svetlosnom signalizacijom, analizom video zapisa mogu se utvrditi i koji svetlosno signalni pojmovi su bili upaljeni u karakterističnim trenucima. Upotrebom različitih metoda, mogu se utvrditi i

drugi parametri neophodni za analizu saobraćajne nezgode kao što je brzina kretanja, režim kretanja, odnosno veličina ubrzanja, ili usporenja vozila koja su učestvovala u nezgodi. Osim video zapisa sa kamera kojima se vrši nadzor nad saobraćajem, za analizu saobraćajnih nezgoda veoma često se mogu koristiti i video zapisi sa kamera za nadzor objekata koji se nalaze u blizini saobraćajnica gde se dogodila saobraćajna nezgoda. Ovi video zapisi se zbog kvaliteta ne mogu koristiti za određivanje tehničkih parametara, ali mogu poslužiti za utvrđivanje nekih važnih činjenica, kao što su podaci o radu svetlosne signalizacije u karakterističnim trenucima i režimu kretanja učesnika nezgode." (Opširno u Zborniku radova!)

Napomena: Ostali radovi, koji su se našli u Programu savetovanja, a koji, iz opravdanih razloga, nisu mogli biti prezentirani učesnicima Savetovanja, nalaze se u "Zborniku radova - Savetovanje, 2014."

„Okrugli sto“

Posle izlaganja autora i koautora radova, organizovana je stručna rasprava („okrugli sto“) na kome su zainteresovani učesnici Savetovanja, u međusobnoj, stručnoj, raspravi pokušali da usklade različita mišljenja o načinu rešavanja već postojećih, problema, kao i nekih stručnih pitanja i dilema koje su proizašle iz izlaganja autora navedenih radova. Rasprava je vođena o nekoliko bitnih, aktuelnih, pitanja i nedoumica. Veći deo rasprave se odnosio na probleme pravne prirode koje su istakli predstavnici „Dunav osiguranja“, a na koje je reagovao i dao svoje viđenje advokat M. Milisavljević.

Foto – zapis („Okrugli sto)



U stručnoj raspravi, o tim i drugim pitanjima, učestvovao je značajan broj učesnika Savetovanja. Razmatrana su i neka druga, aktuelna, pitanja iz različitih oblasti. Posle iscrpne rasprave usledila je i analiza rada tek održanog Savetovanja pri čemu su učesnici, na neki način, dali ocenu uspešnosti rada Savetovanja kroz sledeći, opšti

Zaključak:

1. Savetovanje je održano pod veoma teškim okolnostima, zbog nezapamćenog nevremena i poplava, čime je bio veoma otežan dolazak učesnika na Savetovanja. Međutim, odziv učesnika je bio iznad svih očekivanja.
2. Učesnici Savetovanja su jedinstveni u oceni da su prispeli radovi bili kvalitetni, raznovrsni i veoma korisni i da je ovo bilo jedno od najkorisnijih i najkvalitetnijih, od svih, do sada održanih, savetovanja.
3. Tehnička funkcija na čelu sa inženjerom Vladislavom Protićem je, kao i do sada, dala puni doprinos da prezentacije radova i saradnja sa autorima budu na najvišem nivou.
4. Kao i do sada i ove godine su uslovi, koje pruža Hotel „Čigota“ za održavanje ovakvog naučno - stručnog Skupa, u svakom pogledu, bili izvanredni.
5. Prihvaćen je predlog da se i sledeće godine na istom mestu, kao nastavak, sa istom tematikom, održi 9. po redu Savetovanje, pri čemu je preciziran i datum održavanja:



SAVETOVANJA

14 – 15. MAJA, 2015. GODINE

Za Organizacioni odbor,
prof. dr Dragoljub Šotra

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D. Šotra', written over a light blue grid background.