

SAVETOVANJE - 2016.

IZVEŠTAJ I ZAKLJUČCI

Jubilarno (10. po redu) Savetovanje, je održano na Zlatiboru, 19 - 21. maja, 2016. u Kongresnoj dvorani hotela „Čigota“. Kroz izlaganje radova i vođenje naučne i stručne rasprave, posebno iz oblasti:

- osiguranja motornih vozila,
- procene šteta na motornim vozilima,
- veštačenja saobraćajnih nezgoda,
- transporta robe i putnika,
- zastupanja na sudu (pravni aspekt) i
- obrazovanja i osposobljavanja kadrova,

učesnici Savetovanja su nastojali da dođu do novih saznanja i prihvatljivih rešenja za otklanjanje uočenih slabosti u svim segmentima funkcionisanja sistema drumskog saobraćaja. Može se reći da je to bio nastavak višegodišnjeg rada na iznalaženju prihvatljivih metoda (koristeći multidisciplinarni pristup) u rešavanju postojećih problema u navedenim oblastima.

Kao član Radnog predsedništva, Skupu je predsedavao prof. dr Dragoljub Šotra, koji je pozdravio prisutne učesnike 10. jubilarnog Savetovanja i dao krak osvrt na put koji smo prošli i ono što je učinjeno u proteklih 10 godina.



POZDRAVNA REČ

Tačno pre 10 godina, tačnije 8. maja 2006. godine, na ovom istom mjestu, u isto vrijeme, započeli smo jedan veoma težak, značajan, posao za koji smo unaprijed znali da se nikad ne može završiti, ali smo isto tako znali da je naša dužnost i obaveza da u kontinuitetu radimo i dajemo puni doprinos uspešnom funkcionisanju sistema drumskog saobraćaja.

Ideja je bila da se na jednom mjestu okupe svi zainteresovani koji su, na bilo koji način, vezani za sistem drumskog saobraćaja i probleme koji se javljaju pri njegovom funkcionisanju, kao i to da struka i nauka budu u prvom planu. Pored toga, cilj je bio da se, koliko je to moguće, konstantno prate savremena dostignuća kod nas i u svijetu i da se saznanja, iz oblasti našeg interesovanja, putem stručnih, ili naučnih radova i kroz sručne rasprave, prezentiju učesnicima Savetovanja na jasan i prihvatljiv način.



Realizacija

Na početku, mnogi su bili skeptični da se , na ovakav način, na jednom mjestu, isti problem, može sagledavati od strane stručnih ljudi koji dolaze iz različitih sredina, često opterećeni interesima firme iz koje dolaze, nažalost, ne rijetko i ličnim interesima. Mi koji smo začetnici takve ideje imali smo sreću što su naš cilj pravilno shvatili i u njega vjerovali i oni koji su nam mogli pružiti materijalnu i svaku drugu neophodnu pomoć. Bez njih sigurno ne bismo mogli postići i dostići ono gdje smo danas. To nije bila podrška samo materijalne prirode, već i podrška od strane njihovih stručnih ljudi koji su uzeli aktivno učešće u radu Savjetovanja, bilo kao autori vrijednih stručnih radova, bilo kao učesnici savetovanja kroz stručne rasprave, posebno u slučajevima nekih aktuelnih problema u drumskom saobraćaju. Uz zahvalnost, spomenimo ih.

DUNAV OSIGURANJE, firma koja je bila i ostala veoma važan zamajac u podršci i realizaciji svih naprednih, korisnih, progresivnih ideja ne samo u drumskom saobraćaju već uopšte. Od početka, veoma značajna pomoć je dolazila i od stručnih ljudi iz te Kompanije i kroz radove koje su prezentovali na Savetovanjima u ovi proteklih 10 godina, a koji su, po pravilu, bili „životni“ sa aktuelnim temama.

DRINA OSIGURANJE, firma za koju se može reći da je skoro „rasla“ i razvijala se uporedo sa nama, da bi danas predstavljala jednu od vodećih osiguravajućih kuća u regionu, koja je uređena po svim standardima koji su nepochodni da se koriste u oblasti osiguranja, posebno kad su u pitanju: stručnost, ekspeditivnost, tačnost, korektnost koja podrazumijeva profesionalan odnos prema osiguranicima. Mislim da nema skoro ni jedne korisne „inovacije“ za koju su njihovi nadležni, stručni, ljudi saznali ovdje, ili na nekom drugom mjestu, a da nije našla primjenu u Drina osiguranju. Njihova pomoć u radu i razvoju, do sada održanih savetovanja, je nemerljiva.

FIRMI MARINKOVIĆ – HOFMANN, dugujemo ogromnu zahvalnost na svim vidovima pomoći koja traje od početka rada ovakvog vida savetovanja do danas. Oni su bili svjedoci svih naših teškoća kroz koje smo prošli i glavni oslonac za prevazilaženje problema koji su u nekim momentima izgledali nerešivi. Pored toga, mi smo, na svakom od, do sada održanih savetovanja, rad počinjali izlaganjem stručnjaka iz njihove Kompanije sa temama koje su se, po pravilu, odnosile na trenutna tehnička dostignuća kod nas i u svijetu,

koja se odnose, na unapređenje pregleda i praćenja tehničke ispravnosti vozila kao jedne od bitnih komponenata ukupne bezbednosti drumskog saobraćaja. Zbog toga, u ime svih učesnika, do sada održanih savetovanja koji su prošli kroz ovu Kongresnu dvoranu, ljudima iz Kompanije MARINKOVIĆ – HOFMANN, upućujemo jedno veliko – Hvala!

AMS OSIGURANJE iz Beograda, još jedan veoma stabilan oslonac u radu Savetovanja (u svakom pogledu), od samog početka rada do danas. Imali smo sreću da smo u ovoj firmi uvek nailazili na razumevanje i podršku njihovih rukovodnih, stručnih, ljudi. Iz te osiguravajuće kuće su dolazile, pored raznih vidova podrške i pomoći i nove ideje kao i konstruktivni predlozi za rešavanje nekih od aktuelnih, postojećih problema. Radovi koji su pred učesnicima savetovanja bili prezentovani od strane stručnih ljudi iz ove osiguravajuće kuće su, po pravilu, bili veoma zapaženi i korisni, posebno oni u kojima je bila zastupljena aktuelna „životna“ tematika. Za sve što su do sada uradili dugujemo im veliku zahvalnost, posebno i zbog toga što nam podrška i pomoć iz AMS OSIGURANJA stiže konstantno.

LOVČEN OSIGURANJE je još jedana osiguravajuća kuća koja je od prvog dana u ovom poslu i koja je značajnim dijelom, u raznim vidovima, pomogla da u proteklom desetogodišnjem periodu dostignemo zavidan nivo uspešnosti u organizaciji i rada Savetovanja. Skoro sve što je do sada rečeno za osiguravajuće kuće i njihov doprinos dosadašnjem radu savetovanja, može se reći i za LOVČEN OSIGURANJE, koje je, bilo i ostalo, siguran oslonac za uspešan rad savetovanja.

Hotel „ČIGOTA“

Od prvog dana, u ovom zdanju smo se osećali kao u svojoj kući. To je sigurno doprinelo da se među učesnicima savetovanja postepeno, pored poznanstva, razvije i prijateljstvo koje je, posebno danas, neophodno za uspešnu saradnju u bilo kom poslu. Koliko znam, za svih ovih 10 godina našeg dolaska i rada u hotelu „Čigota“ nije bilo ni jedne ozbiljne primedbe koja bi mogla da ugrozi našu saradnju. Rukovodstvu i osoblju Hotela, zbog svega što su nam, uz gostoprimstvo, pružili i pružaju upućujemo iskrenu zahvalnost.

Podrška nauke i struke

Kao čovek koji je, ispred Agencije „Expert“, predložio ovakav način rada, morao sam tražiti pomoć, kako starijih tako i mlađih kolega, istaknutih naučnih i stručnih radnika – i dobio sam je. Ne mogu ih sve nabrojati, ali sam siguran da mi ostale kolege neće zameriti ako ovom prilikom istaknem samo dva imena: prof. dr Jovan Todorović i prof. dr Radoslav Dragač, kojima dugujemo zahvalnost za nesebičnu pomoć i angažovanje u radu, za sve ove protekle godine. Polako ali sigurno, iz svih krajeva bivše Jugoslavije, iz godine u godinu, stizali su učesnici i autori sa kvalitetnim radovima. Imam osećaj, ili mi se možda čini zbog toga što to želim, da učesnici Savetovanja, bilo da dolaze kao autori, ili samo kao učesnici, iz raznih instituta, fakulteta, viših i srednjih škola, osiguravajućih društava, transportnih preduzeća, pravosuđa, policije, ili dolaze kao pojedinci samostalno, na neki način „čuvaju“ ono najbolje da iznesu, saopšte, ili da postavie kao problem, baš na ovom Savetovanju. Svi nastoje da, ono što iznesu pred ovaj auditorijum u vidu rada, saopštenja, ili diskusije, ima svoju težinu u vidu makar i malog doprinosa struci, nauci, ili metodologiji sagledavanja i rešavanja nekog od mogućih aktuelnih gorućih problema.

Centri stručnog i naučnog delovanja

Kako ja sagledavam razvoj stručne i naučne misli iz navedenih oblasti kojim se bavimo, čini mi se da je, na širem planu, nastao značajan pomak u pozitivnom smislu. Naime, bez obzira na probleme sa kojima se danas susrećemo, smatram da je napravljen veliki pomak u shvatanju značaja pristupu rešavanja problema koji se odnose na bezbednost drumskog saobraćaja, posebno kad je o sagledavanju značaja preventivnog delovanja u saobraćaju u cilju podizana nivoa aktivne bezbednosti saobraćaja. Što se tiče rada centara iz regiona i tu je došlo do pozitivnog pomaka u radu i delovanju u raznim sverama sistema drumskog saobraćaja. Mi smo im veoma zahvalni što su nas, sve ove godine pratili i pružali neophodnu, veoma korisnu, pomoć. Zbog svega što je do sada učinjeno proteklih godina i zbog vas, učesnika Savetovanja, koji dajete puni doprinos kvalitetu rada Savetovanja u nastojanju da svako sledeće bude bolje i sadržajnije, neću preterati ako kažem da je ovo Savetovanje, po mnogo čemu jedinstveno u regionu pa i šire.

Dostignuća

Evo samo nekoliko bitnih specifičnosti koje karakterišu rad Savetovanja i dostignuća koja su evidentna:

- U radu Savetovanja, struka i nauka je stavljena na prvo mesto koje joj i pripada.
- Zastupljenost stručnih i naučnih radova iz skoro svih oblasti iz sistema drumskog saobraćaja.

- Veliki broj stručnih i naučnih radova koji se nalaze u zbornicima radova, koji su postavljeni na sajt Agencije „Expert“ pa su tako učinjeni dostupnim svima koji se bave problemima drumskog saobraćaja, posebno njegovom bezbednošću.
- Uglavnom se nova stručna i naučna saznanja, stečena na savetovanjima, primenjuju u praksi.
- Razmena mišljenja i raznih predloga koji se odnose na način rešavanja konkretnih problema iz prakse, postala je praksa.
- Druženja i prijateljstva stečena tokom održavanja savetovanja, su od neprocenjive važnosti za njihovu saradnju i nakon održanih savetovanja.

Ostalo započeto, a nedorečeno! Teme:

- Razmatranje uticaja na bezbednost saobraćaja psihološkog stanja učesnika u saobraćaju.
- Medijacija – primena u rešavanju sporova u mirnom postupku u oblastima kojima se mi bavimo.

Kao znak priznanja institucijama i pojedincima za ogroman doprinos uspešnom radu i napretku savetovanja u poteklom desetogodišnjem periodu, u drugom pozivu za 10. jubilarno Savetovanje je, pored ostalog, navedeno: „PUNIH 10 GODINA GRADILI SMO USPEH ZAJEDNO, KORAK PO KORAK“. Oni su bili naš oslonac u radu i napredovanju od početka do danas!

Uz zahvalnost se sećamo njihove podrške i pomoći:



Na razne načine se ogleda podrška i pomoć predstavnika i drugih osiguravajućih društava:

AS, DDOR, GENERALI, GLOBOS, MERKUR, SAVA, TRIGLAV, MILENIJUM, UNIQA, WIENER STADTISCHE, SWISS, ASA, AXA, BOBAR, AURA, BOSNA SUNCE, BRČKO GAS, CROATIA, EUROHERC, NEŠKOVIĆ, SAVA MONTENEGRO, GARANT, KRAJINA, EUROS, SARAJEVO, VGT, ZOVKO, MIKROFIN, ALBSIG, EUROLINK,

zatim, predstavnika:

FAKULTETA, INSTITUTA, VISOKIH ŠKOLA STRUKOVNIH STUDIJA, SREDNJIH TEHNIČKIH ŠKOLA, AUTO ŠKOLA, TRANSPORTNIH ORGANIZACIJA, TEHNIČKIH PREGLEDA VOZILA, VIŠE PIVREDNIH KOMORA, AGENCIJE ZA BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA I UDRUŽENJA OSIGURAVAČA,

kao i pojedinaca:

VEŠTAKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, SUDIJA, TUŽILACA, ADVOKATA, LEKARA, PSIOLOGA I SVI ONIH KOJI SU HTELI DA NA JEDNOM MESTU ČUJU NEŠTO ŠTO (MOŽDA) DO TADA NISU ZNALI.

Sa posebnim zadovoljstvom, poštovanjem i zahvalnošću, želimo da istaknemo zasluge dva profesora koji su čitav svoj radni vek koji još traje, posvetili predanom, pedagoškom, naučnom i stručnom radu, usmerenom ka podizanju nivoa bezbednosti saobraćaja. Posebno, u proteklih 10 godina dali su, svojim angažovanjem, nemerljiv doprinos uspešnom radu i napretku Savetovanja.



Prof. dr Jovan Todorović



Prof. dr Radoslav Dragač

Pozdravnu reč učesnicima Savetovanja je uputio predstavnik „**Drina osiguranja**“ – generalni pokrovitelj ovog 10. Savetovanja, izvršni direktor sektora za procenu i likvidaciju šteta, dipl. inž. Nenad Čonjić. Na početku, u svom obraćanju učesnicima Savetovanja, Čonjić je rekao:



„Želim da, ispred Drina osiguranja, generalnog pokrovitelja ovog 10. jubilarnog Savetovanja, pozdravim ovaj uvaženi Skup, a ujedno i da se zahvalim prof. dr Dragoljubu Šotri koji je uložio ogroman trud kako bi ovaj naučno – stručni skup došao do zavidnog nivoa na kome se nalazi sad.

Posebno mi je drago kada svake godine vidim sve veći broj mladih autora i koautora da učestvuju na ovim skupovima. Ubijedjen sam da će i ovo Savjetovanje, kao i prethodnih godina, biti od velike pomoći i u rešavanju naših tekućih problema.

Ponosni smo što smo, na ovom istom mjestu, u ovoj istoj sali, bili svjedoci početka rada Savjetovanja i što danas, sa ponosom, možemo konstatovati da je pređen težak put i da je urađen veliki i značajan posao.“

Posle toga, gospodin Čonjić je dao osvrt na razvoj, rad i dostignuća „Drina osiguranja“, za koje je rekao da je izraslo u jedno od najuspješnijih osiguravajućih društava čija organizacija i način rada mogu služiti za primjer. I na kraju, gospodin Čonjić je poželio svim učesnicima Savetovanja, „uspješan rad i ugodan boravak na Zlatiboru.“

Ispred „Lovćen osiguranja“ skup je pozdravio **mr Igor Radojević, dipl. inž.** koji je istakao da je ponosan što po 10. put uzima učešće u radu savetovanja i što se nastavlja razmjena znanja i iskustava na

ovakav način. Pored toga mr Radojević je istakao:



„Kompanija „Lovćen osiguranje“ je vezana za ovaj naučno – stručni skup jer su sami počeci rada ovog savjetovanja bili zajednički. Ponosan sam što smo, već na početku, uvideli važnost organizovanja ovakvih savjetovanja i što smo odlučili da ispratimo rad i ideje Agencije „Expert“ na čelu sa prof. Šotrom u naporima da se i na ovakav način pokuša podignuti nivo bezbjednosti saobraćaja. Posebno ističem značaj sticanja novog stručnog znanja koje se, na razne načine, može dobiti tokom Savjetovanja i primjeniti u praksi. Raduje me što svake godine, iz svih krajeva bivše Jugoslavije, dolaze moje kolege i daju, svojim učešćem, doprinos u radu ovog naučno – stručnog Skupa. Prijateljstva, koja su nastala tokom druženja i rada, svih ovih 10 godina su najveće blago. Zahvaljujem se prof. Šotri koji je i pored mnogih teškoća, istrajao u kontinuitetu rada, što je bilo odlučujuće da Savjetovanje dostigne kvalitet, značaj, nivo i ugled koji ima danas. U nadi da ćemo zajedno proslaviti i 20. jubilej, želim vam uspješan rad i ugodan boravak na Zlatiboru.“



Prijatno iznenađenje, za sve prisutne, a posebno za predsednika Organizacionog odbora svih do sada održanih savetovanja, **prof. dr Drgoljuba Šotru**, su priredili domaćini – predstavnici Hotela „Čigota“. Pozdravljajući učesnike Savetovanja, PR Hotela Maja Vermezović je rekla:

„Drago mi je što je predsedavajući, prof. Šotra, u jednom momentu, za naš Hotel upotrebio reči „naša kuća“ jer iskreno želimo da se tako i osećata.

Cenjeni gosti učesnici Savetovanja, uvaženi organizatori, dame i gospodo!

Čast mi je da vas, u ime Specijalne bolnice „Čigota“, pozdravim i izrazim veliku zadovoljstvo što smo, evo, po 10. put vaši domaćini. Poželeću vam ugodan boravak na Zlatiboru, pre svega u „Čigoti“, ne sumnjajući u uspešan rad Savetovanja i neizostavan, zaslužan provod na „završnoj, svečanoj, večeri“. Takođe želim da iskoristim priliku da vas pozovem, ukoliko vam vreme dozvoli, da se upoznate i sa svim blagodetima „Čigote“, jer „Čigota“ ima šta da ponudi s obzirom na pedesetjednogodišnju dugu tradiciju. Još jednom se zahvaljujem prof. Šotri na divnim rečima i izrazima zahvalnosti i zadovoljstva, u njegovom uvodnom izlaganju.



U ime ovog desetogodišnjeg druženja i poverenja, „Čigota“ želi da se zahvali Agenciji „Expert“, prof Šotri i svima vama, naravno, što ste ovde i želim da i u narednom periodu imamo ovako uspešnu saradnju i da obeležimo i 20. jubilej ovde kod nas.

Ja ću zamoliti prof. Šotru da mi se pridruži kako bi mu u znak zahvalnosti za dosadašnju uspešnu saradnju i za buduću, nadam se, još uspešniju saradnju uručila sliku na kome je predstavljen jedan Zlatiborski pejisaž da ga podseća na Zlatibor, „Čigotu“, savetovanja, druženja i po svemu na jedan lep i uspešan dio života.“



Primajući sliku, prof. Šotra se zahvalio rečima:

„Zaista je ovo za mene jedno izuzetno prijatno iznenađenje. Zahvaljujem se rukovodstvu i osoblju Hotela „Čigota“ na ovako divnom poklonu koji će, u to budite sigurni, predstavljati jedan veoma drag detalj u mom stanu koji će me podsećati na vas - naše domaćine i na učesnike svih do sada održanih savetovanja koji su, boravili i radili u ovoj prelepoj Kongresnoj dvorani.“

Ispred autora, koji su, u proteklom desetogodišnjem periodu, na ovom mestu, prezentovali više stotina kvalitetnih radova, svim učesnicima Savetovanja, a posebno svojim kolegama, obratila se **dipl. inž. Nataša Četković.**



U kratkom obraćanju g-đa Četković je istakla:

„Poštovane kolege!

Posebno mi je drago da sam i ove godine ponovo sa vama. Prošle godine sam poslala Rad, ali nisam, iz porodičnih razloga, mogla prisustvovati, pa je Rad, na moju molbu, učesnicima Savetovanja, uspešno prezentovao kolega Ristić u šta nisam ni sumnjala.

Želim da vam kažem da ja volim našu struku, ja volim tehniku. Volela bih da i ovi mladi ljudi, kojih je svake godine na savetovanjima sve više, istinski cene i vole ono što rade. Struku moramo da negujemo i menjamo uz motivaciju koju nam pružaju naše starije kolege i naši profesori.

Želela bih da, kao i do sada, sve ono za šta smatrate da ste napravili uspešno, da predstavlja korak napred u ovoj oblasti, baš ovde prezentujete na ovom Savetovanju. Time ispunjavamo dužnost i obavezu prema svima koji ulažu ogroman napor da svako naredno savetovanje bude uspešnije od prethodnog.

Ne bih volela da zamislim maj bez ovog Savetovanja.

Želim nam uspešan rad i boravak na Zlatiboru.“

Učesnicima Savetovanja se obratio i **generalni direktor AMS OSIGURANJA, prof. dr Vučeta Mandić,** koji je rekao:

„Moram priznati da prvi put prisustvujem ovakvom jednom skupu na kome se razmatra, uglavnom, tematika iz oblasti saobraćajnih nezgoda. Dolazim iz AMSO koje je od prvog dana bilo aktivan učesnik i sponzor ovim savetovanjima. Donirali smo i pomagali onoliko koliko smo mogli. Prisustvo nas 7, ili 8 ovom Savetovanju pokazuje koliki značaj pridajemo i koliko cenimo ovaj Skup.“

Čini mi se veoma interesantnom jedna tema koju je prof. Šotra pokrenuo pre 10 godina, a to je „**Medijacija**“. Postoji i knjiga čiji je autor prof. Šotra u izdanju AMSO, iz koje se vidi šta i na koji način se „princip medijacije“ može primeniti i u sporovima koji nastaju kao posledica saobraćajnih nezgoda.



Hoću da skrenem vašu pažnju na još dve stvari:

Analizirajući Program ovoga Skupa (naravno sve su to značajne teme) primetio sam da **nedostaje tema iz ekologije**. Setimo se jedne od misli Nikole Tesle gde kaže: „Nema stvari koja je bila tako vredna proučavanja do prirode“.

Recimo, na jednom od skupova kojim sam prisustvovao, a koji se bavio zaštitom životne sredine, jedan od radova je bio sa naslovom: „Potencijalno zagađenje životne sredine od strane vozila koja transportuju opasne materije“. **Predlažem da za iduću godinu, bar jedna od tema za Savetovanje, bude iz ekologije.**

Drugi predlog bi se odnosio na uvođenje vrednovanja učesnika savetovanja poenima (učesnici 5 poena, predavači 10) što se koristi na nekim sličnim savetovanjima iz drugih oblasti, a što se može verifikovati u Privrednoj komori.“

Uspeh u radu vam mogu poželeti, ali kad pogledam koliko je radova pristiglo, nisam siguran da ćete moći imati i „ugodan odmor na Zlatiboru.“

Ispred Firme MARINKOVIĆ - HOFMANN koja je, može se reći, stalni sponzor svih, do sada održanih, savetovanja, učesnicima ovog naučno – stručnog skupa se obratio **generalni menadžer Vlada Marinković**, koji je istakao zadovoljstvo što su on i ljudi iz njegove Firme, pre 10 godina, bili svedoci početka rada 1. Savetovanja i rada ostalih savetovanja sve do danas. Marinković je naglasio da je, za to vreme, postignut ogroman napredak, da danas imamo Savetovanje evropskog nivoa, te da je ispunjen zadovoljstvom što su on i njegova Firma, dali doprinos tom uspehu.



Kao i prethodnih godina, Vlada Marinković je sa koautorima pripremio Rad na temu:

Nove tendencije u tehničkom pregledu vozila i umrežavanje sistema

Vlada Marinković; doc. dr Aleksandar Manojlović; Dragan Simović, dipl. inž.

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao V. Marinković, pri čemu je istakao:

„U Radu se obrađuje problem uspostavljanja kvalitetnog sistema tehničkog pregleda putem osmišljenog formiranja, povezivanja, praćenja rada i kontrole stanica tehničkog pregleda. Pažnja se posvećuje sistemu MCTCNet koji je primenjen u Italiji. Preporučuje se, uz obrazloženje realizovanje integrisanog sistema tehničkih pregleda na nivou države kojim bi se racionalno pozitivno delovalo na bezbednost saobraćaja. Realizovanjem integrisanog sistema tehničkih pregleda na nivou države dobija se racionalan sistem koji kvalitetno radi i čiji rezultati rada omogućavaju sopstveno usavršavanje. Dobrim planiranjem i organizacijom posla, posebno ako se uzme u obzir ukupan efekat na bezbednost saobraćaja, moguće je ostvariti prihvatljivu cenu sistema.

Država dobija pozitivne reference u međunarodnim poređenjima jer na savremen način pomaže rešavanju problema u bezbednosti saobraćaja.”

(Detaljno u Zborniku radova – 2016. strana 142.)

Veoma interesantnu i zapaženu prezentaciju na temu:

„POLOVNI AUTOMOBILI – PROCENA TRŽIŠNE VRADNOSI – NOVE USLUGE“

je, za učesnike Savetovanja, održao **Igor Rajić**, predstavnik **Firme INFOSTUD 3 doo, Subotica.**



Posle toga, održana je još jedna prezentacija koja je izazvala veliko interesovanje kod učesnika Savetovanja na temu:

„FORENZIČKA REKONSTRUKCIJA SAOBRAĆAJNE NEZGODE PRIMENOM LASERSKOG „FARO FOKUS“ 3D SKENERA I SOFTVERA „FARO REALITY“

Prezentacijau su održali predstavnici **Centra za forenzička istraživanja (CFI doo) Novi Sad: Bojan Crnobrnja**, ispred firme **TEXIMP doo** Beograd, distributera FARO proizvoda; **Danilo Bjelica**, dipl. inž. geod. (saradnik); **Nedžmedin Mehmetaj**, dipl. inž. saob.; **Nenad Šipka**, dipl. ecc. (direktor), Centar za forenzička istraživanja Novi Sad.



Predstavnici renomirane **Fireme DEKRA AUTOMOTIV**: **Tomislav Kralj, dipl. ing. saob.;** **Krunoslav Hrupec, dipl. maš. ing. i Velimir Jeremić, dipl. pravnik,** održali su veoma interesantnu prezentaciju koja je pobudila veliko interesovanje kod učesnika savetovanja na temu:

„Prezentacija korporativnih usluga u regionu sa fokusom na pružanje jednobazne usluge kroz CRM evidencije.“



Dodela priznanja

Kao i u prethodnim godinama i ove godine, zaslužnim institucijama i pojedincima uručena su priznanja.

Prvo priznanje je uručeno predstavniku **Visoke tehnička škole strukovnih studija iz Kragujevca uz sledeće OBRAZLOŽENJE:**

- Viša tehnička škola Kragujevac je osnovana 1959. godine
- Od 1959/60. godine iznedrila je veliki broj inženjera koji su se kasnije dokazali u privredi, državnoj upravi, obrazovanju, nauci ...
- Tokom vremena menjani su programi i oblik obrazovanja
- Od 2007. godine radi kao visoka strukovna škola koja školuje studente na 1. i 2. stepenu visokog obrazovanja
- Sada ima akreditovana četiri programa na osnovnim studijama: Informatika, Drumski saobraćaj, Urbano inženjerstvo, Motori i vozila
- Pored toga postoje i tri programa specijalističkih studija: Informacione tehnologije i sistemi, Upravljanjem drumskim saobraćajem i Inženjerska ekologija
- U školi je aktivno oko 800 studenata
- Godišnje se upiše preko 250 studenata
- Nastava se izvodi po važećim nastavnim planovima i programima uz primenu savremenih učila i metoda rada
- Saradnja sa privredom je na zavidnom nivou
- Što se tiče Drumskog saobraćaja, velika pažnja se poklanja aspektu bezbednosi drumskog saobraćaja u celini
- Ponosni smo na činjenicu da je Škola, od prvog dana, uzela aktivno učešće u radu ovog Savetovanja, kroz izradu i prezentovanje stručnih radova i kroz druge vidove saradnje
- Posebno smo ponosni i na postignute rezultate ovog Savetovanja u proteklom desetogodišnjem periodu čiji su sudionici bili i profesori VŠSS Kragujevac

Priznanje su uručili prof. dr Radoslav Dragač i dipl. inž. Nataša Četković.



Ispred VTŠSS Priznanje je primio dr Nenad Milutinović. Uručujući Priznanje, prof. Dragač je istakao:

„Moram da kažem da sam ponosan rezultatima i aktivnošću mladog kolege Milutinovića, kome želim sve najbolje u životu i da nastavi da i ubuduće bude vredan i uspešan kao i do sada i da doprinosi razvoju naučne oblasti kojom se bavi, posebno oblasti veštačenja. Želio bih da čestitam kolektivu VTŠSS u Kragujevcu dobijanje ovog značajnog Priznanja, za koje se nadam da će članovima kolektiva, biti podsticaj za još bolji i plodonosniji rad.“

Zahvaljujući se na uručenom priznanju, dr Milutinović je, pored ostalog, rekao:

„Mi ovde možemo da se ponosimo „dekadom bezbednosti saobraćaja“, zahvaljujući prof. Šotri koji je uspeo da, u ovom desetogodišnjem periodu, organizuje savetovanja koja su, iz godine u godinu, sve uspešnija i organizovanija sa kvalitetnim radovima, zašto su zaslužni, svakako i autori. Ja vam se, u ime zaposlenih u Viskoj tehničkoj školi strukovnih studija, u Kragujevcu, zahvaljujem na ovom, za nas zaista, velikom Priznanju.“



Drugo priznanje je dodeljeno **Višoj tehničkoj školi strukovnih studija iz Niša** sa sledećim **OBRAZLOŽENJEM:**

- Ugledna visokoškolska institucija sa 40 godina dugom tradicijom u visokom obrazovanju
- Škola je 2007. godine postala akreditovana, samostalna državna ustanova
- Ostvaruje osnovne strukovne i specijalističke studije (prvi i drugi stepen visokog obrazovanja) u okviru tehničko – tehnoloških nauka
- Savremeni i inovativan pristup učenju, obezbeđuje studentima praktična znanja i potrebne kompetencije koje zahteva „tržište rada“
- Više od 20.000 svršenih studenata koji profesionalno obavljaju svoje poslove, potvrda je kvalitetnog rada Škole
- Škola realizuje sledeće studijske programe: Drumski saobraćaj, Komunikacione tehnologije, Savremene računarske tehnologije, Industrijsko inženjerstvo, Zaštita životne sredine i Građevinsko inženjerstvo
- Na studijama drugog stepena realizuju se sledeći programi: Bezbednost drumskog saobraćaja, Komunikacione tehnologije, Savremene računarske tehnologije, Inženjerstvo zaštite životne sredine i Komunalno inženjerstvo
- U Školi radi 42 nastavnika i saradnika od čega 20 doktora nauka, 8 magistara i 15 asistenata
- Škola upisuje ukupno 520 studenata, od toga 360 studenata na osnovnim studijama i 160 na specijalističkim studijama
- Posедуje jaku nastavno - stručnu bazu koja broji preko 150 preduzeća iz regiona
- Realizovan je veliki broj stručnih projekata u saradnji sa privredom, posebno u saradnji sa Agencijom za bezbednost saobraćaja Republike Srbije i lokalnim samoupravama
- U školi je formirana Komisija za izradu nalaza i mišljenja veštaka koja već godinama uspešno radi
- Realizovano 5 međunarodnih projekata pod pokroviteljstvom EACEA
- Škola je 2016 uvela standard ISO 9001/2015

Ispred VTŠSS Priznanje je primio prof. dr Dejan Bogičević.



Uručujući Priznanje, profesor Dragač je rekao:

„Radujem se što imam priliku da ovo Priznanje, koje je namenjeno zaposlenim u VTŠSS u Nišu, upućujem preko ruku mladog kolege dr Dejana Bogičevića koji je, umnogome, zaslužan što se saobraćajni centri polako izmeštaju iz Beograda i u druge krajeve Srbije, konkretno u ovom slučaju, zaslužan je za formiranje takvog jednog značajnog Centra u Nišu. Želim da kolega Bogičević i ostale kolege iz VTŠSS Niš, koji, svake godine učestvuju na ovom Savetovanju sa zapaženim radovima, uspešno prenose stečena znanja i na mlađe kolege – studente i da im budu podrška u razvoju i stručnom napredovanju, kao što smo mi bili podrška njima. Samo sa takvim radom, svi ovi napori dobijaju pravi smisao.“

Primajući Priznanje, dr Dejan Bogičević je, pored ostalog, naglasio:

„Zahvaljujem se, najpre, organizatoru ovog Skupa koji nam je dodelio ovo značajno Priznanje koje dolazi u godini kada Visoka tehnička škola strukovnih studija u Nišu, slavi 40 godina svog postojanja. Iskoristio bih priliku da vas pozdravim ispred kolektiva VTŠSS iz Niša, zaposlenih i studenata.“

U daljem obraćanju učesnicima Savetovanja, dr Bogičević je dao širi osvrt na rad i razvoj Škole, kao i na značajna dostignuća koja su evidentna. Posebno je istakao koliki značaj ima VŠSS u Nišu za južni region Srbije, pa i šire.

Dr Bogičević je zadovoljstvo podelio sa svojim kolegama iz VTŠSS, redovnim učesnicima savetovanja – autorima i koautorima značajnih radova koji dolaze iz te renomirane institucije.



Ove godine, kao pojedincu, Priznanje je dodeljeno **maš. inž. Vladislavu Protiću, uz sledeće OBRAZLOŽENJE:**

- Rođen 27. januara 1961. u Beogradu
- OBRAZOVANJE
- Mašinski fakultet u Beogradu, mašinski inženjer
- RADNO ISKUSTVO
- Kompanija „Dunav osiguranje“ a.d.o., Beograd (1987.-)
- Operater u računskom centru (1987-1997.)
- Specijalista za standard i kvalitet (1997-2014.)
- Direktor Sektora za standard i kvalitet (2014-)
- OSTALO
- Sertifikat Internog proveravača ISO 9001 (Sertifikat SGS-a od 2003.)
- Sertifikat administratora SharePoint 2010 (Sertifikat Microsoft-a od 2013.)
- Sertifikat za standard ISO 10002 Zadovoljstvo korisnika-Postupanje sa prigovorima
- Član tima za uvođenje i sertifikaciju standarda ISO 9001 u Dunav Osiguranju (1997-2000. godina)
- Kreator intranet Portala Dunav osiguranja (2006. godine)
- Član tima za uvođenje i sertifikaciju standarda ISO 9001 u „Dunav osiguranju“ a.d. Banja Luka (2010. godina)
- Predstavnik rukovodstva za kvalitet Dunav osiguranja (od 2014. godine)
- Glavni menadžer za uvođenje i sertifikaciju ISO 27001 u Dunav osiguranju (od januara 2016. godine)

Uručujući Priznanje, Vladislavu Protiću, profesor Dragač je istakao:

„Želim da gospodina Protića pozdravim i da mu srdačno čestitam na Priznanju koje mu danas uručujemo. Da nije bilo njega i da ga neće biti, ovi naši radovi i svi naši skupovi bi, verovatno, izgledali drugačije. Zahvaljujući njemu, naši radovi i prezentacije su uvijek bili korektno obrađeni i pripremljeni. Njegova saradnja sa autorima je uvek bila na visokom nivou. Za sve što je do sada uradio, u cilju podizanja nivoa i ugleda ovog Savetovanja, ja mu se u vaše i svoje ime zahvaljujem.“



Zahvaljujući se na uručenom Priznanju, inž. Protić je rekao:

„Ja neću dugo da vas zadržavam sa svojim govorom. Zahvaljujem se profesoru Šotri na ovih lepih 10 godina provedenih na ovim savetovanjima i što sam imao priliku da vas sve upoznam i da budem sa vama svih ovih 10 godina. Nadam se (što je već neko rekao) da ćemo zajedno proslaviti i 20 godina uspešnog rada. Zahvaljujem se na ovom lepom Priznanju koje ste mi uručili i koje ima dodatnu težinu i zbog toga što sam ga dobio na 10. po redu, jubilarnom Savetovanju.“



Rad na temu:
„Rekonstrukcija sudara prednjeg i zadnjeg dela vozila pri malim brzinama“, koji su pripremili:

Dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob.; dr Milosav Đorđević, dipl. maš. inž.; dr Miroslav Božović, dipl. inž. saob.; Visoka tehnička škola strukovnih studija, Kragujevac, učesnicima Savetovanja je izložio **dr N. Milutinović**, u kome je, pored ostalog navedeno:

„Sudari između prednjeg i zadnjeg dela automobila pri brzinama ispod 20 km/h karakteristični su po malim materijalnim štetama i iznenađujuće čestim povredama, koje su uglavnom vezuju za povrede vrata. Sudari vozila pri malim brzinama imaju drugačije karakteristike od sudara vozila pri većim brzinama i moraju se drugačije tretirati. Razni modeli za rekonstrukciju sudara, su zbog složenosti problema i specifičnosti pojedinih parametara za ovu vrstu sudara, nepraktični za određivanje parametara kojima se ocenjuje mogućnosti nastanka povreda sa tehničkog aspekta. Ovaj rad istražuje realne modele sudara automobila koji determinišu ubrzanje, brzine i sudarnu silu, kao funkciju trajanja sudara, kočenja i elastičnosti sudara, s posebnim osvrtom na praktične vrednosti relevantnih parametara i na preporuke za njihovo korišćenje.“



Pored ostalog, u Radu je pokazano „koje su praktične vrednosti sudarnih parametara u sudarima odpozadi i koje baze podataka omogućavaju praktičnu primenu rezultata kreš testova u veštačenju saobraćajnih nezgoda. Može se zaključiti da se radi o specifičnoj vrsti sudara, naročito u pogledu trajanja, elastičnosti i intenziteta, te treba voditi računa o vremenu sudara, koeficijentu restitucije i silama kočenja.“ (**Detaljno u Zborniku radova – 2016. strana 27.**)

EKSPERIMENT JE USPEO!

Na predlog autora, **B. Eng. Miroslava Marinkovića**, razvojnog inženjera – konstruktora karoserija, Mercedes – Benc, Sindelfingen i njegovih kolega – koautora iz VTŠSS iz Niša, po prvi put, Rad koji su pripremili je bio vizuelno prezentovan učesnicima Savetovanja u dvorani , a komentarisao ga je **M. Marinković** iz Štutgarta. Na sreću, ovaj svojevrsan eksperimen je u potpunosti uspio, na iznenađenje i oduševljenje učesnika Savetovanja, zahvaljujući, u dobroj meri i našim stručnim ljudima kao i savremenoj opremi koja se nalazi u Kongresna dvorana hotela „Čigoa“, gde se Savetovanje održava.

Rad na temu:

Elektrifikacija Zastave 750 i uticaj dodatne mase na performanse vozila

pripremili su: **B. Eng. Miroslav Marinković**, razvojni inženjer – konstruktor karoserije, Mercedes – Benc, Sindelfingen; **dr Tomislav Marinković**, dipl. inž. saob.; **dr Dejan Bogićavić**, dipl. inž. saob.; **mr Nada Stojanović**, dipl. maš. inž. i **Milan Stanković**, dipl. inž. saob., svi iz VTŠSS iz Niša

Rad je vizuelno prezentovan učesnicima Savetovanja u dvorani, a komentarisao ga je M. Marinković iz Štutgarta.

U Radu je, pored ostalog navedeno:

„Strogi kriterijumi u potrošnji goriva, i povećana briga o očuvanju životne sredine postavljaju nove standarde u konceptnoj fazi razvoja automobila u auto industriji. Elektrifikacija budućih vozila zahteva od proizvođača upotrebu savremenih materijala kako bi se uštedela masa vozila, ali i primenu alternativnih pogona i goriva. Primena istih kod već postojećih vozila predstavlja teži zadatak.“

Posle detaljne analize u Radu je naveden i sledeći „Zaljučak“:

„Ovim radom se želi prikazati mogućnost primene alternativnih pogona na vozilu proizvedenom sedamdesetih godina prošlog veka. Cilj je njegova dalja upotreba u gradskim uslovima i pored strogih standarda EU-a u budućnosti. Stroge direktive EU-a, kao i lokalni zakoni pojedinih zemalja članica, zabranjuju upotrebu starih vozila u užim gradskim zonama. Kao jedan od ciljeva, postavljena je i upotreba isključivo električnih ili hibridnih vozila. Na taj način će se značajno ograničiti upotreba starijih tipova automobila. U ovom radu će biti predstavljena mogućnost preuredjenja već postojećeg vozila sa konvencionalnog na alternativni pogon. Cilj je očuvanje starog izgleda vozila uz njegovu svakodnevnu upotrebu u uslovima gradske vožnje. Ovim radom je na jednostavan način prikazana mogućnost definisanja baterije potrebne za elektrifikaciju pogona već postojećeg vozila. Definisanjem Matlab/Simulink modela, moguća je laka primena i prilagodjavanje na svaki tip vozila.

Definisanjem parametara kao što su: masa vozila, njegova c_w -vrednost, prenos u menjaču, izrada modela motora i menjača daju mogućnost tzv. modularne izgradnje i primene u sličnim istraživanjima. Na osnovu ovog modela moguće je na relativno brz način odrediti kako potrošnju goriva u postojećem vozilu, tako i potrebnu električnu energiju za vožnju u zadanom novoevropskom voznom ciklusu. Na osnovu dobijenih podataka prilikom simulacije vožnje, izračunata je potrebna količina električne energije koja bi Zastava 750 se jednim punjenjem mogla da pređe put od 100 km. Na osnovu dostupnih informacija o ćelijama koje čine bateriju, moguće je definisati i konfiguraciju iste i na taj način utvrditi potrebnu dodatnu masu vozila. Još jednom simulacijom vožnje, pod novim okolnostima, dolazi se do neznatnog povećanja potrošnje električne energije.

Povećanje energije iznosi 0,55 kWh za predjenih 100 km i povećanom masom od 100 kg. Ovo se objašnjava time, što se u novoevropskom voznom ciklusu ne obraća pažnja na silu otpora uspona, kao i na to da se ovakva vožnja u velikom broju slučajeva razlikuje od realne vožnje na saobraćajnicama, konfiguracije puta, stanja kolovoza i od stila vožnje svakog vozača pojedinačno. Potrebno je još dati da se u ovom radu simulacija vožnje završava kod 1000-te sekunde ciklusa i da se na taj način očekuje manja potrošnja i mogućnost manjih grešaka u proračunu.

Osim toga, veoma je teško doći do pouzdanih tehničkih podataka za vozilo razvijano u 60-tim godinama prošlog veka. Jos ostaje da se doda da je i sa novim normama koje od strane evropskog parlamenta treba da stupe na snagu, moguće već postojeće i tehnološki zastarele koncepte automobila prilagoditi novonastaloj situaciji. Već danas se u mnogim većim evropskim gradovima.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 381.)**

Rad na temu:

„**Ispitivanje oštećenja na vozilima trodimenzionalnim modelovanjem**“, pripremili su:

doc. dr Zoran Papić; prof. dr Vuk Bogdanović, MSc Goran Štetin; MSc Nenad Saulić, Departman za saobraćaj, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad

Učesnicima Savetovanja, Rad je izložio **MSc G. Štetin.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

“Razvoj 3-D fotogrametrije i pratećih softverskih paketa za fotogrametrijsku analizu omogućio je detaljnije sagledavanje mesta nezgode, kao i tragova i oštećenja na vozilima koja su učestvovala u saobraćajnim nezgodama.



Jedan od programskih paketa koji se koristi u tu svrhu je Photo Modeler Scanner, koji omogućava da se planiranim fotografisanjem vozila sačini njegov trodimenzionalni model. Poređenjem kontura ovakvog modela oštećenog i neoštećenog vozila može se steći detaljna slika o intenzitetu i karakteristikama deformacija na vozilu koje je učestvovalo u sudaru. Analizom trodimenzionalnog modela vozila mogu se dobiti podaci o dubini deformacija relevantni za proračun EES vrednosti, položaju udarnog pravca, međusobnoj kompatibilnosti oštećenja i sl. U radu je prikazan postupak formiranja 3-D modela vozila na osnovu planiranog fotografisanja neoštećenog vozila primenom programskog paketa PhotoModeler Scanner. Ovako formiran model je nakon toga upoređen sa trodimenzionalnim modelom istog tipa vozila sačinjenog na osnovu fotografija sa uviđaja saobraćajne nezgode.”

Posle detaljne analize, u Zaključku je navedeno:

“Fotogrametrijska metoda predstavlja jednu od najbržih metoda prikupljanja podataka o geometriji vozila. S druge strane, *PhotoModeler* programski paket daje veoma efikasno rešenje i veoma kvalitetne i realistične izlazne rezultate. Jednostavan je za korišćenje, a sposoban da modelira i veoma kompleksne detalje sa zadovoljavajućom tačnošću.”

“Ako se ovome doda i mogućnost kreiranja 3D modela na osnovu fotografija iz uviđajne dokumentacije koje su sačinjene nepoznatom kamerom, onda je jasno koje sve prednosti pruža moderno softversko rešenje 3D fotogrametrije. Pored mogućnosti direktnog merenja dubine oštećenja na vozilima, dobijeni modeli se mogu eksportovati u različitim formatima i dalje koristiti u CAD programima. Informacija o dubini oštećenja je takođe dalje upotrebljiva za računanje EES vrednosti, položaja udarnog pravca, utvrđivanje međusobne kompatibilnosti oštećenja itd., a u kombinaciji sa softverima koji se bave simulacijama saobraćajnih nezgoda čine veoma moćan alat u sudskom postupku.” **(Detaljno u Zborniku radova, strana 348.)**

Rad na temu:

„Nove tehnologije i pravni legitimitet novog metoda pristupa obračunu ostatka vozila analiziran iz perspektive oštećenog, osiguravača i sudskog veštaka“, pripremili su:

Nataša Četković, dipl. ing. maš., sudski veštak za oblast mašinske tehnike; Gordan Dimitrijević, dipl. ing. maš. regionalni menadžer Kompanije „Audatex“

Učesnicima Savetovanja, Rad je prezentovala **N. Četković** u kome je, pored ostalog, navedeno da:

„.....rad ima za cilj da pruži informacije o postojanju i primeni nove tehnologije u obračunu ostataka vozila u postupku liovidacije šteta od strane osiguravajućih društava R Srbije. Pristup nema zakonsku formu, ali ni zakonsko ograničenje. Zakonska forma nije ni potrebna, jer ova Kompanija poseduje licencu za

distribuiranje softverskog rešenja na svim kontinentima i u preko 40 zemalja sveta, pa je tako pronašla svoje mesto i u R Srbiji pre mnogo godina. Činjenica je da autoindustrija i tržište polovnih vozila „živi“ u dijalektičkom okruženju, što zahteva i permanento usklađivanje struke sa praksom. Opravdanje da se ne primene tržišni uslovi jednog realnog okruženja, nikako se ne može tražiti u činjenici da stručna domicilna literatura ne koristi u dovoljnoj meri moderne „alate“ u praćenju bilo koje struke, pa i struke iz ovog domena. Tržište samostalno pomera granice, odnos ponude i tražnje je jedina validna procena vrednosti u korelaciji roba i usluga, što ima za posledicu dijalektičke, ali i nadalje stručne promene u primeni struke i odbacivanje nekada utvrđenih pravila u literaturi koja je napisana u vremenu pre 25 godina.“



Posle detaljne analize, u Zaključku je, pored ostalog, navedeno da smo:

„...dugi niz godina svedoci da su sudski veštaci insistirali na realnom obeštećenju oštećenog, što je ponekad značilo da je neophodno „izaći“ iz okvira „paušalno-procentualne metode“ obračunavanja visine ekonomskih totalnih šteta, obzirom da je ovakav pristup imao svojih očiglednih mana. Pre svega iz razloga što dobijeni iznosi visine obračunate štete nisu bili u skladu sa trenutnom ponudom i tražnjom domaćeg tržišta za određenim tipovima polovnih vozila, što implicitno znači ni za havarisanim ostacima takvih polovnih vozila.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 43.)**

Rad na temu:

Prevare u osiguranju vozila

je pripremio i učesnicima Savetovanja prezentovao, *prof. dr Radoslav Dragač*

U uvodnom delu Rada je, pored ostalog, navedeno:

“Radi nadoknade štete pričinjene na motornim vozilima pojedinci pokušavaju lažnom prijavom nezgode i dokumentacije o njoj, prevarom da je naplate od osiguravajuće organizacije. U tom cilju lažno prijavljuju učešće vozila u saobraćajnoj nezgodi, dogovaraju njen događaj sa drugim vozačem osiguranog vozila ili je sami namerno izaivaju da bi u njoj dodatnim oštećenjem vozila sakrili staro i ostvari naknadu štete od osiguranja na teret polise obaveznog osiguranja vozača koji prihvati odgovornost za uzrokovanje nezgode.”



“Osiguravajuće organizacije sumnjive prijave proveravaju pribavljenim stručnim nalazima i mišljenjima i kad za to imaju validne dokaze odbijaju prijave ili ih osporavaju u sudskim postupcima koje nezadovoljne stranke pokreću podkrepljene nalazima pribavljenim od angažovanih stručnih lica. U sporovima na sudu raspravlja se o osnovanosti zahteva, a organ postupka odlučuje na osnovu ocene dokaza podnosioca zahteva i nalaza i mišljenja sudskog veštaka. U slučajevima kad je tužena osiguravajuća organizacija neosnovano odbila zahtev za likvidaciju štete, a podnosilac pruži dokaze organu postupka koji se potvrde nalazima i mišljenjem sudskih veštaka i stručnih savetnika, ona se obavezuje da prijavljenu štetu nadoknadi sa dodatnim troškovima vođenja postupka.”

Posle detaljne analize autor je u zaključku naveo:

“Brojnost slučajeva u kojima se prevarom pokušava likvidirati šteta od strane osiguravajućih organizacija se smanjuje i ako pojedinci na razne načine pokušavaju da tim putem likvidiraju štetu nastalu na svom vozilu. Danas su izmenama propisa o osiguranju vozila, postupaka za prijavljivanje i snimanje nezgode, povećanje i oštrije sankcionisanje prekršaja sa kojima je uzrokovana nezgoda i novim tehnologijama u proizvodnji vozila stvorene obimnije prepreke koje sa većom merom odvrćaju sklone ovakvim oblicima prevare u osiguranju motornih vozila. **(Detaljno u Zborniku radova, strana 64.)**

Drugi Rad na temu:

Uticaj grešaka u identifikaciji i obradi tragova na obavljanje veštačenja saobraćajnih nezgoda su pripremili, *prof. dr Radoslav Dragač i Ognjen Đorđević, dipl. inž.*

Učesnicima Savetovanja, Rad je izložio prof. Dragač, pri čemu je naveo:

„Saobraćajno tehničkim veštačenjem se obrađuju tragovi (na putu, vozilu, licima, objektima i dr.) , oštećenja na vozilima i objektima, povrede lica prouzrokovane u saobraćajnim nezgodama, sa ciljem određivanja činjenica na osnovu kojih se formira nalaz i mišljenje veštaka. Valjanost tako utvrđenih činjenica ne zavisi samo od načina obrade koji se sprovodi u postupku obavljanja veštačenja, već i od pravilnog lociranja i fiksiranja (merenja, opisivanja, skiciranja i fotografisanja tragova, oštećenja vozila i povreda lica) , identifikovanja i tumačenja njihovog porekla. Veštak pri izradi veštačenja treba da koristi samo one tragove čije je poreklo, veličina i lokacija pouzdano određena i da na osnovu njih određuje činjenice značajne za određivanje mesta sudara, brzine kretanja i međusobnog položaja učesnika nezgode na sudarnoj poziciji i njihove položaje u kretanju do mesta sudara i nakon njega do zaustavne pozicije. Odgovore na sva ova pitanja veštak nalazi u pojedinačnoj i skupnoj (analitičkoj i grafičkoj) analizi svih tragova (na putu, vozilu, objektima, licima i dr.).“

Posle detaljne razrade primera iz prakse, usledio je i detaljan Zaključak. **(Detaljno, u Zborniku radova, strana 506.)**

Rad na temu:

„Uticaj bonus – malus primene sistema na razvoj tržišta osiguranja od autoodgovornosti u Srbiji“

uradio je i učesnicima Savetovanja prezentovao:

Ljubomir Zec, master ecc., Kompanija „Dunav osiguranje“, Beograd

U Radu je autor, pored ostalog, naveo:

„Predmet istraživanja ovog master rada je uticaj bonus-malus sistema na razvoj tržišta osiguranja od autoodgovornosti u Republici Srbiji. U radu su detaljno opisane karakteristike tržišta osiguranja motornih vozila, sa posebnim fokusom na primenu bonus-malus sistema. Analizirane su pozitivni i negativni efekti primene ovog sistema u Republici Srbiji, a uporednom analizom tržišta osiguranja razvijenih evropskih zemalja, predložena su određena rešenja koja se mogu primeniti i kod nas. Metodnom analize detaljno su predstavljeni osnovni učesnici na tržištu osiguranja od autoodgovornosti. Poseban aspekt istraživanja predstavljaju faktori koji posredno utiču na tržište osiguranja od autoodgovornosti, kao što su saobraćajna infrastruktura, prosečna starost vozila i zakonska regulativa.“



Posle detaljne razrade autor u Zaključku, pored ostalog, ističe:

”Iako se po ovim karakteristikama, srpsko tržište dosta razlikuje od uređenih tržišta osiguranja od autoodgovornosti ekonomski razvijenijih zemalja Evrope, moguće je napraviti određeno poređenje i predložiti rešenja za unapređenje bonus-malus sistema u Srbiji, a time i celog tržišta osiguranja od autoodgovornosti kod nas. Prednost bonus-malus sistema u Evropi, svakako je postojanje više premijskih razreda u okviru kojih se osiguranici na dosta precizniji način klasifikuju. Sistem koji je propisan na našem tržištu okrenut je ka kažnjavanju nesavesnih vozača, proporcionalo mnogo više nego što nagrađuje osiguranike koji nemaju prijavljenih štetnih događaja. Proširivanjem definisanih dvanaest premijskih stepena, moguće je preciznije obračunati premiju osiguranja za svakog vozača posebno, a na taj način obezbedio bi se uticaj primene ovog sistema na ponašanje svakog osiguranika. Prednosti evropskih bonus-malus sistema svakako zaslužuju detaljnu analizu i rešenja za primenu u okviru bonus-malus sistema na tržištu osiguranja od autoodgovornosti u Srbiji.” **(Detaljno u Zborniku radova, strana 113.)**

Rad na temu:

„Uporedna analiza obrazovanja instruktora vožnje u Republici Srbiji i zemljama u okruženju“, pripremili su:

Prof. dr Dejan Bogićević, dipl. inž. saob.; *Vladimir Popović, dipl. inž. saob.;* *Milan Stanković, dipl. inž. saob.,* *Visoka tehnička škola struk. studija, Niš*

Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovao **prof. Bogićević.**

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Instruktori vožnje su ključne osobe u prenošenju znanja iz bezbednosti u saobraćaju i stavova na buduće vozače. Nemoguće je da se svi aspekti značajni za bezbednu vožnju provere putem testa, odnosno vozačkog ispita. Stoga je uspešno prenošenje ključnih poruka od suštinske važnosti za bezbednu vožnju. Cilj ovog rada je da u kratkim crtama prikaže minimalne evropske zahteve koji se postavljaju pred buduće kandidate za instruktore vožnje tokom njihovog obrazovanja.“

Posle, detaljno datih, analiza usledio je i Zaključak u kome je posebno istaknuo:

„Profesionalno obučeni instruktori vožnje imaju na raspolaganju širok izbor nastavnih metoda. Ove metode omogućavaju instruktoru da dostigne specifične ciljeve tokom obuke. Samo na ovaj način instruktor može da nađe pravu ravnotežu između metoda i tema uz poštovanje individualnih potreba svakog kandidata u procesu obuke.“



Posle, detaljno datih, analiza usledio je i Zaključak u kome je istaknuto da:

„Profesionalno obučeni instruktori vožnje imaju na raspolaganju širok izbor nastavnih metoda. Ove metode omogućavaju instruktoru da dostigne specifične ciljeve tokom obuke. Samo na ovaj način instruktor može da nađe pravu ravnotežu između metoda i tema uz poštovanje individualnih potreba svakog kandidata u procesu obuke.“

Profesionalni odnos između instruktora i kandidata je od posebne važnosti tokom procesa obuke. Instruktor treba da bude sposoban da posmatra i zapaža misaoni proces i emocionalne signale koje šalje kandidat a on mora biti istovremeno sposoban da prepozna sopstvene. Pozitivno okruženje za učenje je najvažnije za proces učenja u procesu obuke kandidata. Zbog toga su najpre predstavljene metode uspostavljanja i održavanja odnosa između instruktora i đaka, a zatim ih prate specifične nastavne metode koje su instruktorima potrebne.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 53.)**

Rad na temu:

Primjena zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju u Crnoj Gori – isključenje odgovornosti osiguravača kod obaveznog osiguranja od autoodgovornosti

pripremili su:

Darko Mugoša, dipl. prav.; mr Igor Radojević, dipl. ing.; Lovćen osiguranje, Podgorica
Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao **D. Mugoša.**

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju Crne Gore donijet je 26.07.2012, sa kojim je izmijenjen postojeći Zakon iz 2006 godine. Ovaj zakon je donio nekoliko novina od kojih su najvažnije ukidanje respiro roka, povećanje osiguranih suma i izmjena odredaba o isključenjima odgovornosti osiguravača. Početak primjene ovog Zakona, sa njegovim izmjenama, u Crnoj Gori sa sobom je nosila i određene dileme, koje su autori ovog rada dali kroz komentare.“



„Navedeni zakonski članovi čija je analiza i primjena u praksi obradjena, su po mišljenju autora ovog rada najinteresniji iz Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju Crne Gore. Interesantno će biti u budućnosti, kako će se na rad i poslovanje osiguravajućih društava odraziti promjena osigurane sume kao gornje granice obaveze osiguravača, a pri činjenici da se stavovi sudske prakse nijesu mijenjali. U tom smislu nije radjena analiza primjene Zakona, jer za sada nije ni bilo posledica.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 77.)**

Rad na temu:

Dinamika i mehatronika vozila u funkciji bezbednosti saobraćaja

pripremili su:

Prof. dr Rajko Radonjić; doc. dr Danijela Miloradović; doc. dr Dragan Taranović; prof. dr Dragoljub Radonjić, Univerzitet u Kragujevcu, Fakultet inženjerskih nauka, Kragujevac

Rad je, učesnicima Savetovanje prezentovao **prof. R. Radonjić.**

U radu je, pored ostalog, navedeno:

„Mehatronika ima sve značajniju primenu u konstrukciji motornih vozila. Brzina implementiranja novih mehatroničkih sistema u motornim vozilima, vezana je sa vrstom, kategorijom i specifičnošću samog vozila. Iz ovih razloga, zastupljenost novih mehatroničkih sistema, među poslednjim je našla primenu kod motocikala, kao jednoj od najspeficijnijih vrsta motornih vozila. Prednosti novih sistema aktivne kontole kretanja, su značajne sa aspekta efikasnijeg i bezbednijeg upravljanja, a samim tim i smanjenja broja saobraćajnih nezgoda.“



Posle, detaljno datih objašnjenja, u Zaključku stoji da je:

„...konvencionalni sistemi na motornim vozilima, sve više ustupaju mesto savremenim mehatroničkim sistemima. U radu su identifikovane karakteristike kočenja i ukazano je na probleme upravljanja motocikla, kao specifičnim motornim vozilom, korišćenjem kombinovanih teorijsko-eksperimentalnih istraživanja. U eksperimentalnim ispitivanjima su uočeni određeni nedostaci koji se odnose, kako na sama ispitivana vozila, tako i na ponašanje vozača u procesu kočenja i upravljanja motociklom. Dobijeni rezultati u ovom radu pokazuju da je vozač u pojedinim slučajevima kočenja, kao i zaleta, postigao granične performanse motocikla sa aspekta prijanjanja (pneumatici-kolovoz). Sa druge strane neponovljivost rezultata u istim uslovima eksperimenta je potvrda da je vozač optimirao dejstvo na komande u smislu postizanja kompromisa između performansi kočenja, odnosno zaleta i stabilnosti kretanja pri ovim režimima. Analizirajući dobijene rezultate sa aspekta zahteva nivoa bezbednosti, ovi rezultati i izneti stavovi idu u prilog zahtevima za intenzivniju primenu tehnologije aktivne kontrole u dinamičkom sistemu motocikla. U prilog povećanju funkcionalnosti i bezbednosti upravljanja motociklom, dat je i pregled savremenih mehatroničkih sistema, sa naznakom na dalja tehnološka usavršavanja.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 562.)**

Rad na temu:

Korelacija između indikatora bezbednosti i statistike saobraćajnih nezgoda pripremili su:

Prof. dr Aleksandra Janković; prof. dr Rajko Radonjić, Univerzitet u Kragujevcu, Fakultet inženjerskih nauka, Kragujevac; mr Branislav Aleksandrović, Visoka tehnička škola strukovnih studija, Kragujevac; prof. dr Dragoljub Radonjić, Univerzitet u Kragujevcu, Fakultet inženjerskih nauka, Kragujevac
I ovaj Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao **prof. R. Radonjić.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„U ovom radu su istaknuti aktuelni problemi u oblasti bezbednosti drumskog saobraćaja. Razmotrene su mogućnosti za procenu nivoa bezbednosti saobraćaja. Upoređene su različite definicije pokazatelja stanja bezbednosti saobraćaja. Razvijen je model strukture podsistema vozač – vozilo – put, u okviru dinamičkog sistema drumskog saobraćaja sa ciljem istraživanja relacija između indikatora kao promenljivih stanja sistema i statističkih podataka o nezgodama kao izlaznih promenljivih.“

Posle detaljne analize, na kraju Rada je dat i Zaključak gde je, pored ostalog, istaknuto:

„Tehnički progres u razvoju motornih vozila i drumskog saobraćaja donosi određene rizike u pogledu bezbednosti ljudi, materijalnih dobara i okruženja. Pokazatelji broja i strukture saobraćajnih nezgoda i

njihovih posledica daju se u apsolutnim i relativnim iznosima. U brojnim radovima iz bezbednosti saobraćaja za ocenu nivoa i stanja koriste se kovariacione i regresione metode za formiranje modela različite strukture i parametara . U predmetnom radu, interakciju regulacionog podsistema, vozač-vozilo-put, i uticaj istog, na nivo bezbednosti, posmatrali smo u sklopu dinamičkog sistema drumskog saobraćaja. Na taj način formiran model je dobra baza za razumevanje relacija pri oceni ukupnog nivoa bezbednosti saobraćaja, adekvatnije vrednovanje korišćenih pokazatelja bezbednosti i pouzdanije utvrđivanje korelacija sa statistikom saobraćajnih nezgoda. Rezultati vrednovanja brzine kretanja vozila, (kao jednog od, u dosadašnjim radovima, najčešće korišćenog pokazatelja rizika ali i nivoa bezbednosti), dobijeni u ovom radu pokazali su da je uticaj brzine na dinamiku vozila veoma kompleksan i višeznačan, da je po prirodi vektorska veličina, za čiju determinaciju su potrebna tri parametra, is tog razloga se teško i neprecizno meri. Osim toga, zbog složenih interrelacija sa drugim varijablama dinamike vozila, kao pojedinačan pokazatelj ne može dati pouzdane informacije o globalnom uticaju dinamike vozila na nivo bezbednosti saobraćaja, ni pouzdano utvrđivanje korelacije između indikatora bezbednosti i statistike saobraćajnih nezgoda.“ **(Detaljno, u Zborniku radova, strana 479.)**

Rad na temu:

Mesto i uloga saobraćajnih škola i auto škola u sistemu saobraćajnog obrazovanja pripremilisu:

Dragan Panić, dipl. inž. saob.; Marija Živanović, dipl. psiholog; Maja Krstić, dipl. inž. saob.; Saobraćajna škola „Pinki“, Novi Sad

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Panić.

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Srednje stručne škole kao i autoškole u značajnoj meri utiču na formiranje stavova o bezbednosti u saobraćaju, kao i saobraćaju uopšte. Učenici koji pohađaju ove srednje škole prva saznanja o bezbednosti u saobraćaju u mogućnosti su da stiču u završnim godinama srednjoškolskog obrazovanja (trećoj i četvrtoj godini). Tada, nakon upoznavanja sa ciljem i značajem ovih predmeta može se govoriti o sticanju osnovnih saznanja o pojmu bezbednosti u saobraćaju.

Do tada, učenici su oslonjeni da dotadašnja saznanja iz ove oblasti koja se izučava u predmetima tehničko i informatičko obrazovanje u osnovnoj školi, kao i na ostale informacije, na kampanje koje se vode periodično tokom godine a što je nedovoljno kako bi se stekao pojam o značaju bezbednosti u saobraćaju.

Takođe, osnovni pojmovi o bezbednosti u saobraćaju stiču se pretežno u završnim razredima, kada učenici već, u određenoj meri, budu upoznati sa funkcionisanjem saobraćaja, pojedinim pogrešnim navikama, ili nekim neispravnim stavovima pa se tada može postaviti pitanje da li je učenje pravovremeno i koliko je u saglasnosti sa planom i programom koji se ostvaruje u autoškolama.“



Posle detaljnih objašnjenja, autori su u Zaključku, pored ostalog, naveli:

„Svake godine u saobraćaj se uključuju kao aktivni učesnici oko 50 hiljada novih vozača. Većinu od njih čine mladi vozači koji predstavljaju i najveću potencijalnu opasnost i rizik za stvaranje opasne situacije kao i saobraćajne nezgode. Da bi smanjili rizik, potrebno je kroz proces saobraćajnog obrazovanja stvoriti bezbednog učesnika u saobraćaju a najviše kroz permanentnu edukaciju kako kroz osnovnoškolsko tako i kroz srednjoškolsko obrazovanje a za one koji nemaju mogućnost ili ineteresovanje upisa u srednje saobraćajne škole da kroz obuku u auto školama steknu dovoljan broj informacija, veština i navika koje će moći adekvatno da primene u realnim okolnostima tj. direktnom učestvovanju u saobraćaju.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 328.)**

Rad na temu:

Mogućnosti primene robotizovanih vozila u saobraćaju

pripremili su: *Mr Nada Stojanović, dr Tomislav Marinković; Milan Stanković, dipl. inž. saob., Viša tehnička škola strukovnih studija, Niš*

Rad je, učesnicima savetovanja, prezentovala **mr N. Stojanović.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„Posebno značajni primeri primenjene robotike su automobili koji se kreću bez vozača, automatizovano koriste odgovarajuće napredne funkcije i senzore kao specijalizovani roboti. Ova funkcija je trenutno prisutna na malom broju modela, ali zahvaljujući Google-u koji širi svoju verziju ove tehnologije, među većinom velikih proizvođača automobila, očekuje se da će samostalna vožnja bilo kog automobila biti u standardnoj ponudi u auto-salonima u skoroj budućnosti. Stanje i mogućnosti razvoja vozila koja mogu samostalno da se kreću, vozila kojima nije potreban vozač koja poseduju karakteristike robota, šta je potrebno obezbediti za njihovo funkcionisanje i opravdanost primene ovih vozila u saobraćaju, pregledno je prikazano u radu.“



Posle detaljno datih objašnjenja i analiza, u Zaključku je navedeno da

„.....tokom poslednjih nekoliko godina, robotika i sistemi veštačke inteligencije napreduju mnogo brže nego u predhodnom periodu. Najnovije procene razvoja veštačke inteligencije i robotike ukazuju na to da će veliki broj ljudi, u bliskoj budućnosti, ostati bez posla zato što savremene tehnologije i uređaji preuzimaju određene poslove od ljudi. U ta zanimanja spadaju i vozači svih specijalizacija. Predviđanja su da će za deset godina autonomni automobili biti dozvoljeni na ulicama većine gradova u svetu. U svim razvijenijim zemljama zapada regulatorna tela i ministarstva saobraćaja ubrzano rade na kreaciji novih rešenja kojima će legalizovati korišćenje ili testiranje autonomnih automobila na putevima. Zatim, usled potrebe za sve efikasnijim saobraćajem, uređivaće se saobraćajnice na kojima će ljudima biti onemogućeno da sami upravljaju vozilima.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 274.)**

Rad na temu:

Razvoj dubinske analize saobraćajnih nezgoda u Republici Srpskoj sa osvrtom na iskustva iz Kraljevine Švedske

pripremili su: Milenko Džever, dipl. inž. saob., Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srpske; dr Danislav Drašković, dipl. inž. saobraćaja; Miliya Radović, dipl. inž. saob., Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srpske

Rad je učesnicima Savetovanja **prezentova M. Radović** u kome je, pored ostalog, navedeno:

„U ovom radu prikazane su dosadašnje aktivnosti u Republici Srpskoj na uspostavljanju procedure dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda. Dubinska analiza saobraćajne nezgode predstavlja proceduru detaljne analize uzroka nastanka saobraćajne nezgode radi utvrđivanja uticaja pojedinih faktora na nastanak iste, kao i utvrđivanje mehanizma nastanka povreda u saobraćajnoj nezgodi, a sve sa ciljem da se otklone uzroci koji dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda ili utiču na težinu povređivanja. Kraljevina Švedska je sa dubinskom analizom saobraćajnih nezgoda otpočela 1997. godine pa su ova iskustva dragocjena za sve one koji ovu proceduru tek planiraju uvesti.“



„Za razvoj dubinske analize saobraćajne nezgode neophodna je detaljna analiza pravnog sistema u Republici Srpskoj, te evidentiranje svih faktora koji utiču na sprovođenje dubinskih analiza, gdje se pri tom podrazumjevaju prepreke u postojećim zakonskim propisima, mogućnosti otklanjanja navedenih preperaka, formiranje i razvoj informacione osnove koja je neophodna da se koristi za potrebe dubinske analize saobraćajnih nezgoda. i dr.

Pored navedenog neophodno je istaći i dva vrlo važna aspekta neophodna za dalji razvoj i to: finansijski i aspekt zaštite podataka dobijenih kroz dubinsku analizu saobraćajnih nezgoda. Naime, kada se kaže finansijski aspekt, prvenstveno se misli na finansiranje timova koji će da vrše dubinsku analizu saobraćajnih nezgoda, te pratećih materijalnih troškova realizacije dubinske analize saobraćajnih nezgoda.

Takođe, iskustva mnogih zemalja u svijetu govore o značaju korištenja dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda, pri čemu su u radu prikazana i iskustva iz Kraljevine Švedske. U okviru par prikazanih primjera mogu se uočiti značajni podaci te izvući značajni zaključci iz proisteklih podataka. Pored navedenog formiranje centralne baze podataka je svakako, osnova za eikasnu i kvalitetnu izradu dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana, 121.)**

Rad na temu:

Fingirani vještaci saobraćajnih nezgoda - nauka, struka, neistine i zablude

pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao, **prof. dr Lindov Osman, dipl. ing. saob., Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Sarajevu**

U Radu je prikazano:

„...djelimično stanje u saobraćajnom vještačenju regionu u kojem su istraženi različiti aspekti nauke i struke koja se koristi u istraživanju i analizi nastanka saobraćajnih nezgoda. Poseban aspekt je dat na fingirane saobraćajne nezgode, odnosno saobraćajne nezgode koje su uradili „naručeni“ vještaci i kako se navodi u ovom radu „fingirani saobraćajni vještaci“. Dat je prikaz pojedinih analiza i „dogovora“ koji su daleko od nauke i struke a istu koriste u svojim zapažanjima, što dovodi u zabludu sve učesnike saobraćajne nezgode i što dovodi do sve veće degradacije struke u svim zemljama a posebno u našem regionu, odnosno na balkanskom području. Ovakva „praksa“ se vrlo brzo prelazi sve granice i koriste se takva loša iskustva u sve većem obimu i dolazi do „citiranosti“ bez ikakve provjere struke i znanja naučnika i

stručnjaka koji su istražili takvu pojavu. Istina je jedna, u tehničkoj praksi trebamo težiti jednoj istini koja je možda u cjelosti nedostižna ali zabluda je mnogo više i one su dostižne sa svih strana i ima ih u množini.“



Posle detaljno iznesene analize, usledio je i zaključak gde je autor naveo da je „nauka i struka su „rastegljiva“ kategorija u tehničkim naukama i tehničkoj praksi. Istina je jedna, u tehničkoj praksi trebamo težiti jednoj istini koja je možda u cjelosti nedostižna ali zabluda je mnogo više i one su dostižne sa svih strana i ima ih u množini.“ **(Detaljno, u Zborniku radova, strana 170.)**

Rad na temu:

Regulisanje saobraćaja na kružnim raskrsnicama

pripremili su: *prof. dr Vuk Bogdanović; doc. dr Zoran Papić; MSc Nenad Ruškić, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad*

Učesnicima Savetovanja, Rad je **prezentovao prof. Bogdanović**. U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Moderne kružne raskrsnice su sve više zastupljene na putnoj i uličnoj mreži u svim zemljama sveta. Za regulisanje saobraćaja na kružnim raskrsnicama koristi se vertikalna i horizontalna signalizacija, kao i opšta pravila saobraćaja. Signalizacijom se uspostavlja režim u kome vozila u zoni kruženja imaju prvenstvo prolaza u odnosu na vozila na prilazima raskrsnice. Međutim, pravila saobraćaja u zoni kruženja na većini raskrsnica se jedino mogu regulisati opštim pravilima saobraćaja. U mnogim zemljama jasno su definisane su tehnike regulisanja saobraćaja koja su namenjena isključivo za kružne raskrsnice i opšta pravila za kružne raskrsnice. U Srbiji ne postoje posebna pravila vezana za tehniku regulisanja saobraćaja na kružnim raskrsnicama niti posebna pravila saobraćaja za kružne raskrsnice. Iz tog razloga ni vozačima nije uvek jasno kako da se ponašaju na kružnim raskrsnicama. U okviru rada prikazane su tehnike regulisanja saobraćaja i pravila koje se primenjuju u svetu na kružnim raskrsnicama.“



Posle detaljno iznesene analize, usledio je i Zaključak u kome je navedeno:

„Pravila regulisanja saobraćaja na kružnim raskrsnicama u svetu su jasno definisana i podržana kroz pravilnike i tehnike regulisanja saobraćaja. Namena saobraćajnih traka na raskrsnicama koje imaju više od jedne saobraćajne trake na ulivnom grlu se definiše horizontalnim oznakama i odgovarajućom vertikalnom signalizacijom. Definisane namene saobraćajnih traka na prilazima kružne raskrsnice je osnovni uslov za definisanje pravila kretanja vozila zonom kruženja. U Srbiji ne postoje jasno definisana pravila saobraćaja na kružnoj raskrsnici niti su Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji definisani saobraćajni znaci koji bi podržali tako definisana pravila. Iz tog razloga se i vozači na kružnim raskrsnicama ne ponašaju u skladu sa pravilima ponašanja u svetu i uglavnom se na ulivnom grlu prestrojavaju u desnu saobraćajnu traku a u zoni kruženja spoljašnju saobraćajnu traku. Na takav način se umanjuje kapacitet kružne raskrsnice i stvaraju potencijalno opasne saobraćajne situacije koji se kroz kružnu raskrsnicu kreću pravilno, prema pravilima kretanja koja se primenjuju na modernim kružnim raskrsnicama u svetu.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 189.)**

Rad na temu:

Primjena digitalne forenzike u slučajevima kompleksnih, saobraćajnih nezgoda sa više učesnika koji su pripremili: *Jože Škrilec, dipl. inž. saob. , Murska Sobota, Slovenija; mr Igor Radojević, dipl. inž. , Lovćen osiguranje, Podgorica*

Učesnicima Savetovanja Rad je prezentovao **mr Radojević**, u kome je, pored ostalog, navedeno:

„Analiza saobraćajnih nezgoda predstavlja analizu okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda i analizu pod kojim uslovima bi se saobraćajna nezgoda mogla izbjeći. Lančani sudari predstavljaju najkompleksnije saobraćajne nezgode, za koje je zbog svojih specifičnosti, vrlo teško utvrditi uzroke nastanka i odgovornosti pojedinih učesnika.

Analiza ovakvih nezgoda je gotovo nemoguća bez upotrebe digitalne foreznike. Upotreba digitalne forenzike kod motornih vozila pokazala se kao veoma primjenljiva, za dalju analizu saobraćajnih nezgoda.“



„Standardne metode rekonstruisanja saobraćajnih nezgoda imaju svoje granice. Poznato je, da elektronski uređaji u vozilima sadrže veoma važne podatke vezane za saobraćajnu nezgodu 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, predstavlja budućnost za kvalitetnije rekonstruisanje saobraćajnih nesreća. Uz pomoć očitanih podataka jasno se vidi redosljed događaja, pa se zbog toga može tačno podijeliti odgovornost učesnika u saobraćajnoj nezgodi”. **(Detaljno u Zborniku radova, strana 7.)**

Autor, prof. dr Milomir Veselinović, dipl. inž. saob.; i koautori: Vojin Veselinović, struk. inž. saob. sc. i Dario Cerovac, dipl. inž. saob. master, Beograd, za ovo Savetovanje su pripremili 2 rada.

Prvi Rad, sa radnim naslovom:

Preduzimanje izbegavajuće radnje – dvosmerna obaveza vozača i pešaka,

Oba rada, učesnicima Savetovanja je izložio **prof. Veselinović.**

U prvom Radu je, pored ostalog, navedeno:

„Vreme je da se otvori ovo pitanje. Neodrživa je jednosmerna obaveza vozača prema pešacima. Neuporedivo veća ranjivost pešaka u saobraćajnim nezgodama u odnosu na vozače i putnike u vozilu ne treba dokazivati, ali se ne može dozvoliti zamena teza da je zaštita pešaka isključiva odgovornost vozača. I pešak mora da čuva svoj život. Predviđanje opasnost i preduzimanje izbegavajuće radnje treba biti i obaveza pešaka. Zato je potrebno uvesti recipročnu obavezu pešaka prema vozačima.“



U Zaključku Rada je istaknuto da je „...polazna osnova shvatanja uzročno-posledičnih ponašanja učesnika u saobraćajnim nezgodama je njihova nenamernost. Pored toga saobraćajne nezgode odnose društveno neprihvatljiv „danak u krvi“. Iz nenamernosti nezgoda proizilazi da se bezbednost saobraćaja zasniva i mora trajno zasnivati na izbegavanju tuđih propusta i grešaka. U te propuste u najširem smislu spadaju pored učesnika u saobraćaju i svi „indirektni učesnici“, koje možemo grupisati u kreatora saobraćajnih uslova. Postojeći saobraćajni propisi, po inerciji usvajaju odredbe koje apsolutno „štite pešake“ i kada moraju poštovati prednost vozilima i time dovode u zabludu pešake da ih zakon štiti, a ustvari ih ne obavezuje da moraju da čuvaju svoj život, preduzimanjem izbegavajuće radnje, a koju su objektivno mogli preduzeti.

Predloženom definicijom o opštoj obavezi pešaka prema vozačima, želi se inicirati kompetentna stručna, multidisciplinarna diskusija. Diskusija treba da rezultira; korigovanjem predložene definicije, argumentovanim odbacivanjem ili usvajanjem. Odbacivanje inicijative bez održivih argumenata, a onda naknadno prihvatanje nakon više godina, predstavljaće naknadnu pamet i odgovornost onih koji su snagom „autoriteta“ sprečili pravovremeno smanjivanje uzaludnog stradanja pešaka.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 85.)**

Govoreći o 2. Radu na temu:

Stalni indikatori mera unapređenja protočnosti i bezbednosti saobraćaja

prof. Veselinović je, pored ostalog, u Radu, naveo da

„...za kontinuirano unapređivanje bezbednosti saobraćaja neophodan je sistematizovan, dubinski analitičan i obavezujući postupak praćenja ponašanja učesnika u saobraćaju. Taj predstavljaju osnovne grupe indikatora za utvrđivanje međutavisnosti propusta u ponašanju učesnika u saobraćaju, propusta kreatora saobraćajnih uslova i propuste kreatora učesnika u saobraćaju, a na snovu kojih se preduzimaju adekvatne mera koje će uticati na unapređenje protočnosti i bezbednosti saobraćaja“.

Posle detaljne analize, usledio je i Zaključak u kome je, pored ostalog, navedeno:

„Praćenjem ponašanja učesnika u saobraćaju, kao rezultate objektivnih okolnost saobraćaja i subjektivne stvarnosti učesnika, omogućava se uspostavljanje jedinstvenog procesa: praćenja, kontrole, analize, upravljanja i predviđanja budućnosti rizika. Grupisanjem ponašanja učesnika u saobraćaju po kriterijumu (ne)propisnosti i (ne)bezbednosti treba formirati grupu indikatora integrisanih mera unapređivanja protočnosti i bezbednosti saobraćaja. Redukovati „naknadnu pamet“ uspostavljanjem indikatora mera unapređenja na osnovu ponašanja učesnika u saobraćaju.

Kontinuirano, dubinski analizirati međuzavisnosti objektivnih i subjektivnih uzroka nezgoda, odgovorno sprovesti mere sa očekivanim efektima i primenjivati savremene tehnologije.

Unapređivanje obuke i vaspitanja vozača i drugih učesnika u saobraćaju, staviti na prvo mesto, jer ta obuka traži najmanje sredstava, daje najveće i trajne efekte i za koje imamo dovoljno stručnih kadrova i novca. Sredstva za prevenciju koja se izdvajaju iz osiguranja mogu se efikasnije iskoristiti upravo u uspostavljanju indikatora mera za unapređenje bezbednosti saobraćaja, a na osnovu praćenja ponašanja osiguranika.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 530.)**

Rad na temu:

Osiguranje (poslovanje osiguravača i ponašanje osiguranika) u uslovima svetske finansijske i ekonomske krize

pripremili su: Jelena Đukić, dipl. ecc. i dr Živorad Ristić, dipl. inž. saob., Udruženje osiguravača Srbije. Učesnicima Savetovanja, Rad je predstavila, J. Đukić, gde je, pored ostalog, navedeno:

„U radu se analizira uticaj svetske ekonomske i finansijske krize na delatnost osiguranja u Svetu, Evropi i u Republici Srbiji. Izneti su zaključci o neophodnim merama koje treba preduzeti kako bi se osiguravači izborili sa krizom. Fokus je na izvornim poslovnim aktivnostima u osiguranju, obezbeđenju odgovarajućeg kapitala, kao i neophodnosti daljeg unapređenja upravljanja rizicima korišćenjem poznatih mehanizama, a posebno onih iz sistema Solventnosti II i naročito podsistema ORSA. Upravljanje rizikom i kapitalom globalnih, regionalnih i uslovno lokalnih osiguravača ispostavlja se neophodnim u cilju savladavanja i prevazilaženja ekonomskom i finansijskom krizom nametnutih problema u poslovanju.“



„Negativni faktori koji trenutno deluju na svetskoj ekonomskoj i finansijskoj sceni, odnose se i na delatnost osiguranja, nisu ohrabrujući i oni i dalje ozbiljno upozoravaju. To su: podizanje kamata u USA; cene sirove nafte na svetskom tržištu uporno padaju i dostigle su najniži nivo za poslednjih deset godina, s tendencijom daljeg pada; cene čelika i proizvoda obojene metalurgije drastično padaju; privreda NR Kine pokazuje znake umora i upozoravajućeg usporavanja; nestabilnost berzanskih tržišta, naročito dalekoistočnih; katastrofične prognoze o novom ekonomskom krah na berzama; nezaposlenost je i dalje visoka; „rupe“ u budžetima značajnih sistema su velike, malo poznate, nesagledive...itd. U 2015. godini, donet je novi Zakon o osiguranju kao i podzakonska akta tog zakona. Očekuje se da u 2016., i nadalje, nova regulativa uvede više reda među učesnike na tržištu osiguranja i obezbedi efikasniju primenu mehanizama za zaštitu osiguranika, korisnika osiguranika i trećih oštećenih lica. Da nije bilo povećanja premije osiguranja motornih vozila, koje, za sada, ne prati i najavljeno i kao razlog za povećanje korišteno sredstvo – povećanje šteta (nematerijalne nadoknade) – sigurno bi prisustvo krize bilo još očitije i lako cifarski dokazivo.“ **(Detaljno, u Zborniku radova, strana 336.)**

Rad na temu:

Korišćenje podataka sa tahografa u procesu organizacije rada vozača

pripremili su: doc. dr Aleksandar Manojlović, Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet; Miloš Milović, dipl.ing., Intico, Beograd i doc. dr Snežana Kaplarević, Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet

Učesnicima savetovanja, Rad je prezentovao M. Milović. U Radu je, pored ostalog, navedeno da je

„organizacija rada vozača uslovljena propisima o vremenu upravljanja i odmora vozača i propisima kojima se reguliše radno vreme članova posade vozila. S obzirom da propisi o vremenu upravljanja vozilom predviđaju i odgovornost preduzeća i odgovornog lica u preduzeću, izuzetno je značajna mogućnost upravljanja radom vozila i vozača u realnom vremenu, koju omogućuje integracija digitalnih tahografa, mobilnih i računarskih aplikacija i bežičnog prenosa podataka u jedan jedinstveni informacijski sistem za upravljanje radom voznog parka. Informacioni sistemi koji se koriste u transportnim preduzećima i kompanijama sa voznim parkovima razlikuju se po funkcijama i stepenu automatizacije, a njihov obuhvat (a samim tim i cena) zavise od veličine voznog parka.“



Posle detaljne analize, usledio je i Zaključak gde je navedeno:

"Jedno od unapređenja koje se uskoro očekuje je i pregled raspoloživih parking mesta za data komercijalna vozila na parkiralištima duž trase (nazvana funkcija upravljanja parking mestima), pomoću koje bi vozač ili rukovodilac voznog parka u realnom vremenu mogao i u toku vožnje, a dovoljno ranije (tj. na vreme) da isplanira korišćenje naredne pauze, a očekuje se i integracija sa uređajima za satelitsko pozicioniranje (GPS uređajima) što će značajno olakšati vozačima rukovanje digitalnim tahografom." (Detaljno u Zborniku radova, strana 69.)

Rad na temu:

Značaj implementacije standarda ISO 9001 - sistema menadžmenta kvalitetom i ISO/IEC 27001 – sistemi menadžmenta bezbednošću informacija u društvima za osiguranje

prezentovao je autor *Vladislav Protić, maš. inž. Kompanija „Dunav osiguranje“, Beograd*

U Radu je, pored ostalog, istaknuto da:

„...uspešno poslovanje Društava za osiguranje umnogome zavisi od adekvatno propisanih procedura, poštovanja istih u svakodnevnom poslovanju, kao i praćenju zadovoljstva korisnika usluge osiguranja pruženom uslugom. Okvir za navedeno daje standard ISO 9001-sistemi menadžmenta kvalitetom. NBS je u martu 2013. godine donela Odluku o minimalnim standardima upravljanja informacionim sistemom finansijske institucije. Ova odluka sadrži zahteve standarda ISO/IEC 27001 pa se Društva za osiguranje

sve češće odlučuju za sertifikaciju po zahtevima standarda ISO/IEC 27001-sistemi menadžmenta bezbednošću informacija.“



Autor je u Zaključku naveo sledeće:

„Standardi ISO 9001 i ISO/IEC 27001 sadrže zahteve čijim ispunjenjem, kao i sertifikacijom, Društva za osiguranje podižu svoje poslovanje na viši nivo, naročito kada je u pitanju zadovoljstvo korisnika usluge osiguranja pruženom uslugom, kao i bezbednost informacija koje Društva za osiguranje prikupljaju i poseduju, a odnose se na lične podatke fizičkih lica, kao i poverljive podatke pravnih lica. U radu je prikazana i međusobna povezanost ovih standarda sa pravnom regulativom Republike Srbije, koja pokazuje značaj koji država poklanja poslovanju Društava za osiguranje kao značajnim finansijskim institucijama. Sertifikacijom u skladu sa zahtevima ova dva standarda, Društva za osiguranje sebi obezbeđuju poslovanje u okvirima zakonskih i podzakonskih propisa.

Preporuka autora rada je da se što više Društava za osiguranje odluči za Sertifikaciju jer će time obezbediti sebi uspešno poslovanje, a korisnicima usluga osiguranja ispunjenje zahteva zbog kojih su se opredelili za određenu uslugu osiguranja i određeno Društvo za osiguranje.“**(Detaljno u Zborniku radova, strana 90.)**

Rad na temu:

Uticaj korupcije i zloupotreba struke u toku vještačenja saobraćajnih nezgoda i procjene materijalne štete je, učesnicima Savetovanja, prezentovao autor, **prof. dr Vladeta Radović, Mašinski fakultet, Podgorica**



U Radu je, pored ostalog, naveo:

„Prisutnost korupcije u toku vještačenja saobraćajne nezgode i procjene materijalne štete je velika. To negativno utiče na kvalitet vještačenja i duge sudske procese. Korupcija se ostvaruje zloupotrebom struke, kada pojedini vještaci koji su umreženi sa naručiocem ili su u sukobu interesa, prilagođavaju bitne parametre saobraćajne nezgode da bi dobili ciljni rezultat koji odgovara naručiocu. Cilj rada je da ukaže na problem, prikazujući primjer iz prakse zašto vještaci iste struke ne mogu da usaglase svoje nalaze i zašto sudski procesi traju tako dugo?“

Na osnovu izvršene analize, autor je dao i zaključke:

1. „Moguća je korupcija i zloupotreba struke u toku vještačenja saobraćajne nezgode kao i u procesu procjene materijalne štete.
2. Prisutnost korupcije se može smanjiti eliminacijom faktora koji to omogućavaju, odnosno strogom primjenom kodeska struke na način što će primjenom stručnih znanja i primjenom pravila i normi struke omogućiti izradu nalaza i mišljenja na osnovu kojih će sud donositi pravične presude učesnicima saobraćajne nezgode u skladu sa zakonom.
3. Potrebno je da se otkloni uzrok nemogućnosti usaglašavanja dva vještaka iste struke, čime bi se smanjila dužina trajanja procesa i potrebe za novim vještačenjima a time bi se smanjili materijalni troškovi učesnika sudskog procesa.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 452.)**

Rad na temu:

Uporedna analiza ponašanja pješaka prije i poslije uvođenja svjetlosne signalizacije – studija primjera Doboj

su pripremili Milan Milinković; Dunja Radonić, studenti, Saobraćajni fakultet, Doboj.

Rad je učesnicima Savetovanja **prezentovao Milan Milinković**. U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„Pješaci, kao učesnici u saobraćaju, predstavljaju najugroženiju kategoriju i kao takvi su najčešći prekršioci saobraćajnih propisa. Svaki treći pješak u Republici Srpskoj ne poštuje saobraćajne propise čime često rizikuje ne samo svoj život, već i život drugih učesnika u saobraćaju. U ovom radu je analizirano ponašanje pješaka na pješačkom prelazu prije i poslije uvođenja svjetlosne signalizacije sa namjerom da se utvrdi da li pješaci poštuju saobraćajne propise u većoj mjeri prije ili poslije postavljanja svjetlosne signalizacije.“



„Cilj istraživanja je da se ukaže na nepažnju i neopreznost pješaka prilikom prelaska kolovoza, odnosno da se utiče na nesavjesne pješake koji ne poštuju svjetlosnu signalizaciju i saobraćajnice prelaze na mjestima na kojima to nije dozvoljeno, time ugrožavajući i ometajući saobraćaj.“

Posle detaljne analize, usledila su i „Zaključna razmatranja“:

„Pješaci čine najveću jedinstvenu grupu učesnika u saobraćaju, jer su svi učesnici u saobraćaju pješaci u nekom trenutku. Zabrinjavajuće je da ljudi koji se kreću pješice podliježu većem riziku od saobraćajnih nezgoda uprkos relativno niskom izlaganju na putevima (u smislu provedenog vremena ili dužine putovanja). Saobraćajne nezgode sa smrtnim slučajem pješaka čine približno jednu petinu godišnjih saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom. Nesavjesno i neoprezno ponašanje pješaka prilikom prelaska kolovoza može dovesti do nastanka saobraćajne nezgode, obično sa teškim tjelesnim povredama ili sa smrtnim ishodom pješaka.“ (**Detaljno u Zborniku radova, strana 302.**)

Rad na temu:

Pravne posledice davanja lažnog iskaza veštaka

pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao **Novica Mihajlović**, dipl. pravnik, Kompanija „Dunav osiguranje“, Beograd

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Odredba člana 124. Zakonika o krivičnom postupku, propisuje da se u slučaju sumnje u istinitost veštačenja (čitaj lažan iskaz), određuje dopunsko veštačenje i ispitivanje veštaka, a ukoliko se ni nakon toga ne otklone sumnje, onda se određuje novo veštačenje. Stoga je veoma teško dokazivanje krivičnog dela davanje lažnog iskaza iz člana 335. Krivičnog zakonika, učinjeno od strane veštaka, a stiče se utisak da veštaci, koji su određeni naredbom organa postupka, ne trpe nikakve posledice zbog eventualno datih lažnih iskaza, jer mogu „popraviti“ svoje greške u toku sudskog postupka. Sa druge strane nestručni i sumnjivi nalazi i mišljenja mogu imati, a često i imaju posledice po okrivljena ili oštećena lica u krivičnom postupku, ili po stranke u parničnom postupku, koje neosnovano plaćaju štetu.“



Posle detaljne analize, autor je dao sledeći „Zaključak“:

„U sudskoj praksi nije evidentiran predmet u kojem je veštak saobraćajne osuđen zbog krivičnog dela davanje lažnog iskaza;
Međutim, pred Posebnim odeljenjem za organizovani postupak, u toku su krivični postupci protiv veštaka poljoprivredne struke;
Veoma je teško otkrivanje krivičnog dela davanja lažnog iskaza od strane veštaka, odnosno dokazivanje namere;
Ukoliko su veštačenja neargumentovana i nejasna, i ukoliko se sumnja u njihovu istinitost, sudovi uglavnom daju nalog za dopunu veštačenja ili nove naredbe za veštačenja;
Sudovi uglavnom (osim retkih izuzetaka) presude zasnivaju na nalazu i mišljenju veštaka, iako je nepotpun, nejasan
Na listu veštaka se imenuje skoro svako lice koje podnese prijavu i ispunjava osnovne uslove za obavljanje veštačenja, a neznatan je broj veštaka koji su razrešeni poslova veštačenja zbog nestručnosti.“

U cilju poboljšanja postojećeg stanja autor je predložio:

„Da osiguravajuća društva, u slučaju postojanja razloga iz člana 19. Zakona o sudskim veštacima, a posebno ukoliko se radi o nestručnim veštačenjima i veštačenjama i odnosu na koje postoji sumnja u njihovu istinitost, Ministarstvu pravde podnose predloge za razrešenje veštaka.
Da osiguravajuća društva, u slučaju postojanja sumnji u postupanje veštaka, podnose pritužbe na rad veštaka Urduženju sudskih veštaka zbog kršenja kodeksa veštaka ili drugih razloga.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 102.)**

Rad na temu:

Požari na motornim vozilima sa aspekta prevara u osiguranju

pripremili su: Tibor Bodolo, dipl. inž. saob. i Aleksandar Adam, dipl. inž. ind. inženjerstva, Centar za veštačenja i procene, Novi Sad.

Rad je, učesnicima Savetovanja **prezentovao T. Bodolo**. U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Utvrđivanje uzroka požara na vozilu i robe transportu je složen problem za čije rešavanje potrebno posebno stručno znanje i iskustvo na poznavanju požara kao pojave, materijala, konstrukcije vozila, iskustvo u uočavanju tragova na zgarištu, odabira pravih uzoraka radi daljeg ispitivanja sa precizno postavljenim zahtevom za ispitivanja. Utvrđivanje uzroka požara se zasniva **isključivo na materijalnim**

tragovima i pravilima struke, dok izjave svedoka treba oprezno uzimati u obzir ali nikako donositi mišljenje na osnovu njih. Ukoliko se osnovano sumnja da je uzrok požara namerna paljevina, utvrđivanje uzorka požara je još kompleksnije i zahteva metodološki pristup čije nepoštovanje može imati dalekosežne posledice. Takođe treba poznavati Uslove za obavezno i kasko osiguranje vozila i robe u transportu.“

Na svetskom nivou oko 18% prijavljenih požara pripada požaru na vozilima. Statistika je utvrdila da 29% požara na vozilu nastaje usled nesavesnog korišćenja ili usled nezgode, 28% požara nastaje usled greške na opremi ili nekog izvora toplote, **7% požara nastaje usled podmetanja**, 2,6% usled prenosa sa drugog požara dok je svega 0,3% viša sila, a da čak u 23% slučajeva nije moguće utvrditi uzrok požara.“



Nakon detaljne analize, autor je dao i „Zaključak“:

„Utvrđivanje uzroka požara na vozilu je samo po sebi veoma izazovan i složen problem za čije rešenje je potrebno posebno stručno znanje poznavanju materijala, konstrukcije vozila, iskustvo i upornost u uočavanju tragova na zgarištu, odabira pravih uzoraka radi daljeg ispitivanja sa precizno postavljenim zahtevom za ispitivanja.

Ukoliko se pak veštačenje uzroka požara vrši u uslovima sumnje da je požar podmetnut, veštaci moraju demonstrirati posebnu kompetentnost u sagledavanju svih mogućih uzroka požara, ma kako oni izgledali malo verovatnim. U skladu sa poznatom poslovicom da „ne postoji savršeni zločin“, gotovo uvek, postoje tragovi i dokazi koje počinioci prevare odnosno organizatori požara ne mogu sakriti ili pak na koje nisu mislili prilikom planiranja. Zadatak veštaka je da navedene činjenice utvrdi i identifikuje, ali mora voditi računa da to čini na objektivan način te da prethodna sumnja na prevaru zbog koje je i angažovan od strane osiguravajućeg društva, ne utiče na tok veštačenja i rezultuje eventualnim selektivnim izborom dokaza.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 458.)**

Drugi Rad na temu:

Početak digitalne forenzike u drumskom saobraćaju u Srbiji

pripremili su: dr Ištvan Bodolo, dipl. ing. saob.; Tibor Bodolo, dipl. maš. ing. i Mirko Vučinić, dipl. ing. saob.
Rad je, Učesnicima Savetovanja, **prezentovao Tibor Bodolo.**

U radu je, pored ostalog, navedeno:

„Razvoj i primena elektronike i informatičkih tehnologija u drumskim motornim vozilima korenito utiče na tržište rada i radne metode u svim sferama života. Što su vozila novija, više su opremljena podsistemima čije su elektronske komponente u stalnoj međusobnoj vezi i komunikaciji. Merni uređaji konstantno beleže veliki broj podataka od kojih je većina direktno upotrebljiva. Istražni i sudski postupci su se do sada,

oslanjali na stručna znanja i iskustva veštaka koji činjenice predstavljaju svojim znanjem i veštinom. U skoroj budućnosti, primat će preuzeti očitavanje podataka iz vozila što postupke čini brzim i efikasnijim već u prvom koraku. Sva savremena vozila, koja su opremljena elektronskim uređajima memorišu događaje koji će pomoći nadležnim organima da se relevantno činjenično stanje utvrdi sa većom izvesnošću i sigurnošću.“

Očekivani rezultati i efekti:

„CDR je nov forenzički uređaj koji omogućava pouzdano, brže i efikasnije vođenje postupaka pred državnim organima, pravnim licima i građanima u vezi utvrđivanja činjenica o događajima u drumskom saobraćaju.

Umesto računanja uz pretpostavljene ulazne parametre, umesto osnovanih pretpostavki baziranih na iskustvu i veštini, činjenice će se sve više i više utvrđivati na osnovu memorisanih parametara u vozilima koji služe kao osnov za zaključivanje u spornoj stvari.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 293.)**

Rad na temu:

Posledice incidentnih situacija u tunelima pri prevozu opasnih materija

pripremili su: dr Živorad Ristić, dipl. ing. saob. i Jelena Đukić, dipl. ecc., Udruženje osiguravača Srbije.

Rad je, učesnicima savetovanja, **prezentovao Ž. Ristić.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„Saobraćajne nezgode svakodnevno odnose veliki broj žrtava i nanose ogromne štete. Rizik se višestruko uvećava kada u nezgodama učestvuju vozila koja prevoze opasne materije posebno kada do nezgode dođe u zatvorenim prostorima (tunelima). Nažalost o ovim incidentima se ne vode odgovarajuće evidencije, koje bi osiguravačima davale mogućnost analize rizika radi kvalitetne procene istih i opredeljivanja odgovarajuće premije, koja taj rizik može da nosi.“



Posle detaljne analize, usledio je i „Zaključak“:

“Problematika analize nivoa rizika u osiguranju od odgovornosti pri prevozu opasnih materija treba da predstavlja realnu osnovu za sagledavanje i prognoziranje budućih šteta, a što je uslov za određivanje premije osiguranja. Ovo za sada nije moguće jer se o ovim pojavama ne vode odgovarajuće evidencije. Formiranje tarifa za osiguravača predstavlja jedan od najznačajnijih aspekata upravljanja rizicima. U ovom postupku je neophodno angažovanje stručnjaka iz multidisciplinarnih oblasti.

Pri formiranju tarifa treba voditi računa da svaka premijska pozicija (grupa ili podgrupa) može obuhvatiti najosnovnije faktore koji utiču na visinu premije, a da istovremeno predstavlja deo portfelja za koji je, sa stanovišta osiguravajuće struke, vremenskog i strukturnog izravnjanja rizika, premija određiva. Diferenciranje premije prema faktorima rizika je važno za stabilnost poslovanja osiguravača, jer u odsustvu diferenciranja premije može doći do premijske nestabilnosti i negativne selekcije rizika, što utiče na probleme sa solventnošću osiguravača. Osiguravači imaju finansijsku moć da insistiraju i finansiraju vođenje evidencije o incidentima u kojima su učestvovala vozila koja prevoze opasne materije, kako bi bili u mogućnosti da izvrše kvalitetnu analizu ovih događaja a shodno tome opredele i odgovarajuću premiju.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 197.)**

Rad na temu:

Sistemi potrebni za funkcije upravljanja i kretanja robotizovanih vozila

pripremili su: dr Tomislav Marinković; mr Nada Stojanović; Milan Stanković, dipl. inž. saob., Visokatehnička škola strukovnih studija, Niš

Rad je, učesnicima savetovanja, **prezentovao T. Marinković.**

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

“Kako bi se olakšalo odvijanje saobraćaja i poboljšala bezbednost u saobraćaju, u većini razvijenih zemalja inteligentni transportni sistemi su sve više u primeni. Napredni sistemi, koji nude različite vrste pomoći pri samoj vožnji kao što su navigacioni sistemi sa realnim informacijama o stanju u saobraćaju, sistemi za izbegavanje sudara, inteligentni savetnici brzine, automatizovani sistemi kočenja i dozvoljavanja ubrzanja, detekcija pospanosti vozača, automatsko parkiranje, prepoznavanje saobraćajnih znakova, mogu se korisno upotrebiti za izvršenje automatizovane kontrolisane akcije. Kooperativni sistemi u saobraćaju daju mogućnost optimalnog korišćenja saobraćajne infrastrukture, razmenu osnovnih informacija o lokaciji, brzini i smeru. Kako samostalno prepoznati nove situacije a zatim naučiti optimalne načine upravljanja njima je osnovna koncepcija autonomnih vozila. U radu će biti prikazani određeni primenjeni primeri automatizovanih sistema.”

Posle detaljne analize, usledio je i “Zaključak”:

“Upotrebom ITS-a, stvorena je mogućnost interakcije između pojedinih učesnika u saobraćaju, što daje pozitivne rezultate u kontekstu bezbednosti i intenziteta saobraćaja.

Automobili koji se kreću bez vozača, automatizovano koriste odgovarajuće napredne funkcije i senzore, poseduju karakteristike robota (specijalizovani roboti).

Primenjena tehnika i tehnologija za testiranje i upotrebu robotizovanih vozila visoko je sofisticirana. Značajno je zapaziti i faktor čovek koji treba da uvažava savete elektronskih uređaja i primenjuje ih u praksi pri korišćenju autonomnih vozila.” **(Detaljno u Zborniku radova, strana 311.)**

Rad na temu:

Uporedna analiza starih i novih istraživanja brzina kretanja pešaka

pripremili su: Marko Maslač, master inž. i dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob., Visoka tehnička škola strukovnih studija, Kragujevac.

Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao M. Maslač.**

U radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Pored mase i visine pešaka, koje se mogu jednostavno i pouzdano utvrditi, za analizu saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali pešaci, važna karakteristika je i brzina njihovog kretanja. Za utvrđivanje brzine kretanja pešaka, kao polazni osnov veštaci koriste rezultate eksperimentalnih istraživanja koja su sprovedena 70-ih godina prošlog veka, pa imajući u vidu konstantnu evoluciju čoveka (i u načinu života i anatomske osobine) u radu su prikazani i rezultati novijih istraživanja ovog parametra. Pored uporedne analize starih i novih istraživanja brzine kretanja pešaka, u radu su prikazani i rezultati sprovedenog istraživanja brzine kretanja pešaka u gradu Kragujevcu, kao doprinos novim istraživanjima i proveriti validnosti starih rezultata. Utvrđena je i zavisnost brzine kretanja pešaka od pola, starosti i površine kojom se kreće.“



Posle detaljne analize, usledio je sledeći Zaključak:

„Brzina pešaka je jedan od najvažnijih parametara, pored mase i visine pešaka, koje eksperti koriste prilikom analiziranja nezgoda. Za utvrđivanje brzine kretanja pešaka, kao polazni osnov veštaci koriste rezultate eksperimentalnih istraživanja koja su sprovedena sedamdesetih godina prošlog veka, pa imajući u vidu konstantnu evoluciju čoveka (i u načinu života i anatomske osobine) prednost treba dati rezultatima novijih istraživanja ovog parametra. Rezultati različitih eksperimenata koji se tiču brzine pešaka mogu se pronaći u udžbenicima. Ipak, većina eksperimenata je sprovedeno sedamdesetih godina dvadesetog veka. S toga, bilo je potrebno proveriti rezultate dostupne u udžbenicima. Tri instituta, članovi ENFS-a učestvovalo je u projektu koji je proučavao brzinu kretanja pešaka u saobraćaju i rezultati istraživanja prezentovani su u ovom radu. Potvrđene su pretpostavke da se rezultati iz sedamdesetih godina delimično razlikuju od današnjih. U radu su predstavljeni i rezultati istraživanja ubrzanja pešaka, pa je posebna pažnja skrenuta i na primenu dobijenih rezultata prilikom analiziranja mogućnosti izbegavanja nezgode. (Milutinović et Maslač, 2014).“ **(Detaljno u Zborniku radova, str??? 251.)**

Rad na temu:

Izbor trasa za kretanje vozila koja transportuju opasnu robu sa aspekta upravljanja rizikom pripremili su: dr Miroslav Božović, dipl. inž. saob. i Marko Maslač, dipl. inž.saob. Visoka tehnička škola strukovnih studija, Kragujevac. Rad je , učesnicima Savetovanja, **prezentovao M. Maslač.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„U radu je razmatran problem minimizacije specifičnog rizika pri transportu opasne robe kroz naselje. Razvijeni model baziran je dva ulazna parametra (verovatnoći nastanka i posledice saobraćajne nezgode) koji opisuju ovu vrstu rizika. Svaki od ulaznih parametara je definisan i normalizovan, na osnovu čega su dobijene uslovne vrednosti parametara. Verovatnoća nastanka saobraćajne nezgode definisana je na osnovu stope saobraćajnih nezgoda i lokalnih parametara na svakoj deonici, dok su posledice saobraćajne nezgode definisane brojem ugroženih stanovnika koji se nalaze u zoni uticaja opasne robe, udaljenošću osetljivih objekata i udaljenošću službi za hitne intervencije.“

„U našoj zemlji ne postoje dostupne baze podataka o saobraćajnim nezgoda u kojima učestvuju vozila koja transportuju opasnu robu, ali je na osnovu nekih analiza utvrđeno da se u proseku godišnje dogodi 18 saobraćajnih nezgoda na teritoriji Srbije, a u 80% slučajeva ovih nezgoda učestvuju vozila koja prevoze opasnu robu klase tri (nafta i njeni derivati). U Beogradu se u periodu od devet godina (2002. – 2010.) dogodilo 23 saobraćajnih nezgoda sa učešćem ovih vozila (Milovanović, 2012).“

„U okviru proseca upravljanja rizikom poseban akcenat treba staviti na bezbednost vozila koja transportuju opasnu robu imajući u vidu posledice koje saobraćajna nezgoda sa njihovim učešćem može izazvati. Ova vozila predstavljaju pokretne izvore opasnosti, a posledice po lokalno stanovništvo, koje može izazvati saobraćajna nezgoda su ogromne (Antić et al., 2015). Pravilan izbor trasa za kretanje ovih vozila kroz mrežu naselja minimizira specifični rizik.“ (Detaljno u Zborniku radova, strana 207.)

Rad na temu:

Laboratorijski i realni parametri kočenja sistema tegljač - poluprikolica

pirpremili su: Jasmin Bijedić, dipl. ing.; Fahrudin Kovačević, dipl. ing. i mr. sc. Nebojša Zdravković, dipl. ing.

Rad je , učesnicima savetovanja **prezentovao J. Bijedić.**

U radu je, pored ostalog, navedeno:

„Put kočenja je rastojanje koje vozilo prođe od početka izvođenja radnje kočenja do potpunog zaustavljanja vozila. Zavisi od niza faktora: uslova i stanja kolovoza (suh-mokar, uzbrdica-nizbrdica), pneumatika vozila, brzine vozila, efikasnosti kočnog mehanizma – mogućnosti usporjenja vozila.

Uobičajena praksa ispitivanja efikasnosti kočionog sistema na ispitinim valjcima u stanici tehničkog pregleda je laboratorijski način ispitivanja. Radnim procedurama definisane su koraci neophodni za punu kontrolu kočnog sistema vozila. Ispitivanje u realnim uslovima predstavlja nadogradnju na laboratorijsko ispitivanje. Konačni rezultati ispitivanja u realnim uslovima su podaci koji su upotrebljiv i relevantan podatak za izračun puta kočenja, odnosno definisanje brzine kretanja vozila.“



Posle detaljne analize, usledio je i Zaključak:

„Po definiciji, tehnički pregled vozila je skup propisanih radnji pri kojima se odgovarajućim mjerenjima i vizuelnim pregledima utvrđuje tehnička ispravnost vozila u cjelini. Strogo su definisane radne procedure tehničkog pregleda pojedinih vrsta vozila za date mjerne metode uz korištenje odobrenih kontrolno-mjernih uređaja. Na vozilima, koja zbog svojih konstruktivnih osobina, ne mogu biti pregledana u stanici tehničkog pregleda, tehnički pregled se obavlja na poligonu stanice tehničkog pregleda. Prilikom ekspertize saobraćajnih nezgoda javlja se potreba dobijanja što tačnijih podataka o efikasnosti kočionog sistema, odnosno usporenju vozila. Pristupa se detaljnoj analizi efikasnosti kočionog sistema, što podrazumijeva pregled svih elemenata kočionog sistema u stanici tehničkog pregleda i eksperimentalno utvrđivanje stvarne vrijednosti usporjenja vozila na poligonu.

Podaci o stanju i efikasnosti kočionog sistema dobijeni ispitivanjem u laboratorijskim i realnim uslovima su sveobuhvatni, tačni i što je najbitnije upotrebljivi u praksi. Provedena ispitivanja pokazala su da skup vozila

tegljač-poluprikolica ostvaruje veće vrijednosti koeficijenta kočenja/usporenja vozila u realnim uslovima.“
Detaljno u Zborniku radova, strana 407.)

Rad na temu:

Izračun deformacionog rada na vozilima i vrednovanje EES - amjerenjem dubine deformacija

pripremili su: Fahrudin Kovačević, dipl. ing.; Emir Smajlović, dipl. ing.; mr. sc. Ešef Džafić, dipl. ing. i mr. sc. Nebojša Zdravković, dipl. ing.

Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao F. Kovačavić.**

U Radu je, pored ostalog, istaknuto:

„Proizvođači vozila pri razvoju novih tipova i modela stavljaju poseban akcenat na pasivnu sigurnost i ta sigurnost se ostvaruje neovisno od postupaka i radnji korisnika vozila. Konstruktivna rješenja u pogledu pasivne sigurnosti realizuju se kroz ugradnju elektronski vođenih sistema i kroz konstrukciona rješenja na karoseriji vozila. U novije vrijeme postao je trend korištenja novih materijala u proizvodnji karoserije vozila, korištenjem čelika posebne čvrstoće, aluminija, karbonskih vlakana i drugih materijala, sa ciljem poboljšanja čvrstoće vozila i karakteristika deformacije karoserije vozila kako bi vozač i putnici u vozilu pri sudaru zadobili što manje posljedice. Postoje brojne publikacije ispitivanih materijala koje se već koriste u automobilskoj industriji.“

„Nova konstruktivna rješenja na vozilima, posebno uvođenjem modularnih šasija, dovela su do uslozňjavanja vrednovanja energije koja se izgubi na deformacioni rad prilikom sudara vozila. Kod modularne platforme moguće je proizvoditi različita vozila u jednom proizvodnom postrojenju. Pri tome je razmak između glavčine prednjeg kotača prema nožnim komandama uvijek jednak a sve druge mjere su varijabilne. Različiti međuosni razmaci se realizuju preko podnih limova različite dužine. Nove metode koje se koriste za vrednovanje obima deformacionog rada na vozilima baziraju se na ispitivanju karakteristika čvrstoće pojedinog vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi. Na osnovu pouzdanog i tačnog definisanja obima energije koja je utrošena na deformacioni rad, prilikom sudara, precizira se i vrijednost energije ekvivalentne brzini koja je izgubljena na deformacioni rad. Zastarjele metode koje koriste energetske rastere bez uvođenje korektivnih faktora koji se odnose na modernu konstrukciju vozila su neupotrebljive.“



Posle detaljno provedene analize uz date primere na početku Zaključka je navedeno:

„Pravilno vrednovanje deformacionog rada nastalog u sudarnom procesu vozila je jedan od najbitnijih preduslova za pouzdano i tačno definisanje dinamičkih parametara sudarnog procesa vozila.

Automobilska industrija je u stalnom procesu uvođenja novih tehnologija, a sve sa ciljem ostvarenja što efikasnije zaštite života i zdravlja lica u vozilima. Nove tehnologije ogledaju se u primjeni novih materijala u izradi konstrukcije vozila i uvođenju najnaprednijih elektroničkih dostignuća. Tehnološki proces izrade konstrukcije vozila ide u pravcu primjene materijala i izrade dijelova od tih materijala, kojima se može definisati zakonitost nastanka deformacije koja će biti u funkciju bezbjednosti lica u vozilu.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 416.)**

Rad na temu:

Poravnanje o naknadi štete i poništaj ugovora o poravnanju

su pripremili: Miloš Milanović, dipl. pravnik i Miroslav Govedarica, dipl. inž. saob., Kompanija „Dunav osiguranje“, Beograd

Učesnicima Savetovanja, Rad je **prezentovao M. Milanović.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

“Ugovor o poravnanju u materiji naknade štete je vrlo čest način regulisanja spornog odnosa između oštećenog lica i štetnika, odnosno odgovornog lica. Prisutnost ugovora o poravnanju u oblasti naknade šteta je logična posledica same svrhe ovog pravnog instituta kojom se uređuje sporni pravni odnos, s obzirom na činjenicu da naknada štete pre svega proizilazi iz delikta.

Deliktna odgovornost štetnika u praksi se najčešće javlja u saobraćaju, kao posledica saobraćajne nezgode uzrokovane upotrebom motornog vozila, pa imajući u vidu da je utvrđivanje stepena odgovornosti učesnika u saobraćaju često vrlo složeno i komplikovano, ugovor o poravnanju predstavlja odličan alat kojim se ovakav sporni odnos može otkloniti.

Takođe, sporni odnos ne mora postojati samo u pogledu stepena odgovornosti štetnika, isti se pre svega može javiti i prilikom utvrđivanja visine pretrpljene materijalne ili nematerijalne štete, odnosno utvrđivanja pravične novčane naknade. I u tom slučaju, sporni odnos je najbolje regulisati sporazumno (mirno), ugovorom o poravnanju, što nesumnjivo predstavlja najbolji interes obe strane u spornom odnosu.

U suprotnom, opcija koja oštećenom licu stoji na raspolaganju jeste vođenje sudskog spora, koji prethodno podrazumeva značajno angažovanje materijalnih resursa oštećenog lica. Postupak ostvarivanja prava na naknadu štete je najčešće dugotrajan, po pravilu opterećen izvođenjem dokaza veštačenjem, i uz nezaobilaznu upotrebu svih raspoloživih pravnih lekova.

Sa druge strane, zaključenjem ugovora o poravnanju otklanja se neizvesnost u postojećem pravnom odnosu, izbegava ili okončava postupak vođenja sudskog spora, najčešće obezbeđuje ispunjenje obaveze i smanjuju, odnosno isključuju troškovi.

Oštećeno lice na ovaj način brže dolazi do naknade štete, bez predhodnog snošenja troškova, a odgovorno lice umanjuje materijalne izdatke, u najmanju ruku za iznos troškova spora, te svoje buduće obaveze čini izvesnim i očekivanim.

S obzirom na veliki značaj ugovora o poravnanju u pravnim odnosima koji se stvaraju povodom prouzrokovanja štete, u nastavku ćemo dati kratak pregled vrsta ovog instituta i njegove pravne prirode, sa osvrtom na pravne posledice zaključenja poravnanja. Takođe, osvrnućemo se i na uslove i razloge za poništaj poravnanja, s obzirom da se radi o institutu kojim se definitivno regulišu odnosi između stranaka u spornom odnosu.”



Posle detaljne analize, u Zaključku Rada je istaknuto:

“Stupanjem na snagu Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, osiguravačima je nametnuta obaveza isplate nespornog iznosa štete po podnetim zahtevima za naknadu štete iz osnova osiguranja od autoodgovornosti. Ovakva obaveza je u značajnoj meri smanjila mogućnost primene ugovora o poravnanju u međusobnim odnosima osiguravača i oštećenog lica, iako je razlog njenog donošenja krajnje opravdan i nalazi se u opštem trendu zaštite i povećanja prava trećih oštećenih lica.

I pored toga, značaj ugovora o poravnanju u oblasti naknade šteta je ogroman, jer predstavlja idealan pravni institut kojim se sporni i neizvesni odnosi mogu učiniti izvesnim i nespornim, odnosno trajno rešiti uz angažovanje manjih troškova, brže i na zadovoljstvo obe strane.” **(Detaljno u Zborniku radova, strana 150.)**

Rad na temu:

Analiza javnog gradskog prevoza sa aspekta značajnog uticaja na uslove života u naselju

pripremili su: Milan Stanković, dipl. inž. saob.; dr Pavle Gladović, dipl. inž. saob.; Željko Fastikić, stud.; Visoka tehnička škola strukovnih studija, Niš

Rad je učenicima Savetovanja **prezentovao M. Stanković.**

U Radu je, pored ostalog, navedeno:

„Stalna mobilnost stanovnika nameće potrebu za kretanjem. Često su krajnje destinacije izvan mogućnosti pešačenja. Širenjem gradova povećava se prostor za stanovanje i dolazak potencijalno većeg broja ljudi. Atraktivnost nekog dela grada u mnogome će uticati na donošenje odluke o prihvatanju življenja u njemu. Pored toga, veliki značaj ima i povezanost sa centrom grada ili drugim važnim sadržajima linijama javnog prevoza. Ovaj rad govori o značaju uticaja JGP-a na razvoj određenog naselja ili dela grada, odnosno u kojoj meri će doprineti povećanju (smanjenju) cena stambenih jedinica i građevinskog zemljišta.“



„Kao primer za to uzeti su gradovi Zaječar i Bor koji imaju približno isti broj stanovnika i u kojima postoji sistem javnog prevoza na nekoliko gradskih linija. Upoređujući cene nekretnina duž trase linija, sprovedenim istraživanjem će se doći do značajnih podataka.“ **(Detaljno u Zborniku radova, strana 357.)**

OKRUGLI STO

Kao prethodnih godine, diskusija za “okruglim stolom” je bila konstruktivna. Pojedini diskutanti su se vraćali na neke od tema i problema koje su autori “obrađivali” u prezentovanim radovima. Zapažanja i predlozi su bili veoma korisni.

Pored toga, određen je pravac i usmerenje našeg rada prema savremenim dostignućima, kod nas i u svetu, sa ciljem da se, na narednom Savetovanju nađe što više radova u kojima će biti zastupljeni savremene metode i dostignuća u rešavanju postojećih problema.

Diskusija, o nekim konkretnim problemima se nastavila i u holu hotela “Čigota”, što se vidi i na sledećoj fotografiji, gde: dr D. Bogićević, inž. F. Kovačević, dr Z. Papić i dr V. Bogdanović pokušavaju da „usaglase stavove“ oko nekog problema.



U generalnom Zaključku, navedeno je zajedničko mišljenje da je 10. jubilaro Savetovanje bilo organizovano na, do sada, najvišem nivou, kako i dolikuje jednom takvom značajnom jubileju.

Pored toga, odlučeno je da se:

NAREDNO 11. PO REDU, SAVETOVANJE ODRŽI NA ISTOM MESTU

18 – 20. maja 2017. godine.

Predsednik organizacionog odbora,

prof. dr Dragoljub Šotra

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Šotra', on a white background.