

SAVETOVANJE
- Zlatibor, 17. maj – 19. maj, 2018. -
IZVEŠTAJ

RADNO PREDSEDNIŠTVO



*

Dobrodošlicu, učesnicima Savetovanja, poželio je predsednik Organizacionog odbora, prof. dr Dragoljub Šotra, koji je, u kratkom obraćanju, istakao značaj ovakavog vida razmene iskustava i sagledavanja mogućnosti da se neka pozitivna, naučna i tehnološka dostignuća, primene u praksi. Pored toga prof. Šotra je naveo da je ovo (12. po redu) Savetovanje na temu: „Saobraćajne nezgode“, postalo tradicionalno i da ima za cilj da se, kroz izlaganje radova i vođenje naučne i stručne rasprave, dođe do korisnih saznanja, neophodnih za napredak i „držanje koraka“ u radu, sa savremenim svetom, posebno iz oblasti:

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



Savetovanje je „otvorio“ predsednik Programskog odbora prof. dr Radoslav Dragač. Pozdravljajući učesnike Savetovanja, prof. Dragač istakao je značaj održavanja, na ovom mestu, ovakvih savetovanja u kontinuitetu, čija je organizacija i način rada, po mnogo čemu, jedinstvena u regionu, pa i šire. Govoreći, konkretno, o ovom Savetovanju, prof. Dragač je naveo brojnost i kvalitet ovogodišnjih radova koji se nalaze u „Zborniku“, gde se „na 600 strana nalazi 59 radova, sa 200 fotografija, 30 crteža, 70 tabela i 70 dijagrama iz navedenih oblasti. Svaki rad ima svoju specifičnost, ali i zajednički cilj – podizanje nivoa bezbednog funkcionisanja komponenata koje čine sistem drumskog saobraća. U radovima su zastupljena: nova rešenja primene naprednih informaciono – komunikacijskih tehnologija u saobraćaju, metodologije veštačenja saobraćajnih nezgoda u specifičnim uslovima, istraživanje i otkrivanje prevara u osiguranju, uloga i način obavljanja sudskomedicinskih veštačenja u saobraćaju, dubinska analiza saobraćajnih nezgoda, primena zakonskih propisa, transport opasne robe, inovativni sistemi zasnovani na „veštačkoj inteligenciji“ kod autonomnih vozila, preventivne aktivnosti usmerene prema mladim učesnicima u saobraćaju, savremene metode kontrole i upravljanja saobraćajem, savremeni pristupi održavanja saobraćajnica u zimskim uslovima saobraćaja, trendovi primene mehatroničkih sistema aktivne bezbednosti saobraćaja, procena rizika u transportu opasne robe.



Uglavnom, autori su nastojali da jasno definišu, pored opisanih problema i način njihovog rešavanja. Pojedini autori su posebno istakli svetska iskustva i savremeni pristup u rešavanju problema iz navedenih oblasti, što predstavlja doprinos nastojanju da se i kod nas, takva pozitivna iskustva, što pre, primene u praksi. Pored toga, neki od autora su ukazali na multidisciplinarnost pristupa, kao neophodnost u rešavanju problema koji su u vezi sa bezbednim odvijanjem drumskog saobraćaja, procenom rizika za mogući nastanak štete, kao i sa prevencijom u sprečavanju nastanka štetnih događaja.“ Posle toga, prof. Dragač je pozeleo učesnicima Savetovanja uspešan rad i proglasio rad Savetovanja „otvorenim“.

U ime Generalnog pokrovitelja Savetovanja - Nacionalne asocijacije tehničkih pregleda – „NATEP“, učesnicima Savetovanja se obratio gospodin Vlada Marinković.



Obraćajući se učesnicima V. Marinković je istakao da mu je čast i zadovoljstvo da pozdravi ovaj uvaženi Skup ispred Nacionalne asocijacije tehničkih pregleda, kao generalnog pokrovitelja Savetovanja, uz želju da iznese nekoliko bitnih podataka o „NATEPU“- u:

„Nacionalna asocijacija tehničkih pregleda je osnovana sa ciljem da unapredi rad tehničkih pregleda, da svoje članove brzo i tačno informiše u vezi sa svim izmenama zakonskih akata i njihovom praktičnom primenom, da ih povezuje sa relevantnim domaćim i stranim telima i institucijama, da zastupa članove kod nadležnih organa, da edukuje svoje članove, organizuje seminare i obuke, da asistira i da bude savetodavna pomoć.



Aktivno uzimamo učešće na sajmovima i skupovima, onim koji su u vezi sa tehničkih pregleda vozila, bavimo se organizovanjem tribina i rasprava sa članstvom i predstavnicima relevantnih državnih organa, učestvujemo u medijskim nastupima i saradjujemo sa ABS-om u donošenju Pravilnika o obuci i licenciranju pregledača na linijama tehničkih pregleda, kao i zajednički projekat sa "NAVAK" - om.

Konstantno pratimo probleme na terenu i aktivno učestvujemo u njihovom rešavanju. Pored toga redovno iniciramo usaglašavanje podzakonskih akata, što je veoma bitno za ovaj vid delatnosti.

Namera nam je da u budućnosti uzmemo aktivno učešće u obuci kontrolora, da pomognemo postojećim tehničkim pregledima da se poboljšanja opšte bezbednosti. prilagode novom sistemu, da savetujemo svoje članove kako da poboljšaju efikasnost rada i poslovanje, kao i kako da odgovorno i savesno rade svoj posao, a sve sa ciljem opšteg društvenog interesa."

*

Radni deo Savetovanja je počeo izlaganjem **Rada na temu:**

„FARO Reality – rekonstrukcija sudara automobila“ koji su pripremili: dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob.; dr Marko Maslač, mast. inž. saob. VTŠSS, Kragujevac. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr N. Milutinović.



U „Rezimeu“ Rada, autori su naveli:

„Stalni razvoj metoda za analizu saobraćajnih nezgoda prati i unapređenje softverskih alata koji se koriste u ovoj oblasti. U radu je prikazan program za analizu saobraćajnih nezgoda FARO Reality i to u onom delu koji se tiče alata za rekonstrukcija sudara automobila. Svi ovi alati imaju za cilj da omoguće korisnicima jednostavnu upotrebu različitih modela za rekonstrukciju sudara vozila, kao i kvalitetniju, odnosno pouzdanju analizu saobraćajnih nezgoda.“ U Radu su, pored ostalog, detaljno prikazani primeri rekonstrukcije sudara vozila korišćenjem alata SAMI, SCMI i ICATS, uz korišćenje i dodatnih alata koji su na raspolaganju u nekim od ova tri modela.“



Posle, detaljno datog, obrazloženja „predmetne problematike“, na kraju Rada, je jasno definisan i „**Zaključak**“, u kome se kaže:

„Zakon o očuvanju impulsa uvek se primenjuje, međutim, u nekim situacijama rezultati postaju veoma osetljivi na nepreciznosti u ulaznim vrednostima. U ovim slučajevima alate SAMI i SCMI treba koristiti samo uz oprez i uz razumevanje ovih ograničenja. Ove situacije uključuju:

1. Situacije u kojima je prethodno navedeni skup ulaznih podataka nepotpun (tj. ako su procenjene brzine razdvajanja ili uglovi, na tačnost rezultata će uticati tačnost tih procena).
2. Sudare kod kojih je sudarni položaj vozila pod uglom manjim od približno 20° (u ovim slučajevima rezultati će biti veoma osetljivi na netačnosti u prilaznim i odlaznim uglovima za oba vozila).
3. Sudare u kojima postoji velika razlika u masama vozila, tj. kada odnos masa prelazi 4:1 (u ovim slučajevima rezultati će biti veoma osetljivi na netačnosti u uglovima vozila i nepreciznosti u težini i brzini razdvajanja za teže vozilo).
4. Sudare u kojima su vozila u vrlo malom preklopu.

Da bi simulirana oštećenja približno predstavljala stvarnu štetu, mora se započeti sa dobrim rezultatom sudarnog impulsa. Pitanja koja treba razmotriti su:

1. Da li ΔV bazirana na impulsu približno odgovara rezultatima zasnovanim na kreš testovima, podacima očitanih preko CDR-a i sl.?
2. Da li su vozila dostigla zajedničku brzinu razdvajanja u centroidu oštećenja?

U okviru alata ICATS vozilo se tretira kao deformabilno telo. Sudarne sile su u funkciji deformacije, pri čemu se sve sile koje deluju na vozilo (i sudarne sile i sile na pneumaticima) uzimaju u obzir za sve vreme trajanja sudara, pri čemu se one proračunavaju u definisanim vremenskim intervalima. U okviru alata ICATS korišćen je najpopularniji pristup koji se zasniva se na modelu radialnih vektora, koji je prvi put korišćen u SMAC programu, tako da ICATS zapravo predstavlja samo jedan grafički korisnički interfejs koji radi na platformi SMAC. Primenom ovog alata eliminišu se nedostaci impulsnih modela sudara vozila, a sa druge strane mogu se kao ulazni parametri koristiti rezultati koji su dobijeni korišćenjem SAMI i SCMI alata, te se na ovaj način mogu dobiti znatno precizniji i pouzdaniji rezultati u rekonstrukciji sudara vozila.“ (**Kompletan Rad – Zbornik, 7. strana.**)

Sledeći Rad na temu:

„Metodologija veštačenja saobraćajnih nezgoda prilikom sudara vozila i pešaka na obeleženom pešačkom prelazu“, pripremili su: *Dr Dejan Bogićević; prof. dr Krsto Lipovac; prof. dr Svetozar Kostić; i prof. dr Milan Vujanić.* Učesnicima Savetovanja Rad je prezentovao dr D. Bogićević.



U „Rezimeu“ rada, autori su naveli da su „kretanje pešaka i obaveze vozača prema pešacima regulisane Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima. Međutim, pored Zakona, učešće u saobraćaju se reguliše i Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji u kojem je precizno definisano značenje i postavljanje saobraćajne signalizacije, kojom se regulišu odnosi i obaveza vozača i pešaka na pešačkim prelazu. Odgovornost za stradanje pešaka na pešačkom prelazu, gotovo uvek, snose samo vozači, a veliki doprinos tome daju i veštaci saobraćajno-tehničke struke, svojim stavovima u Nalazima i mišljenjem da na strani pešaka nema nikakvih propusta vezanih za nastanak saobraćajne nezgode.

Međutim, u praksi se dešava da pešaci započinju prelaženje kolovoza u situaciji kada se vozilo nalazi na veoma bliskom odstojanju ispred pešačkog prelaza koje je znatno manje od zaustavnog puta vozila za dozvoljenu brzinu kretanja ili čak manje od puta reagovanja sistema vozač-vozilo. Naime, isti ti veštaci, prilikom iznošenja mišljenja o propustima, zaboravljaju odredbu ZOBS-a da je pešak dužan da se pre stupanja na pešački prelaz, prethodno uveri da može da pređe na bezbedan način, tako da stupanjem na kolovoz ne ugrožava bezbednost saobraćaja.“ Isto tako, autori su naveli da je „cilj ovog rada definisanje metodologije utvrđivanja propusta vozača i pešaka prilikom sudara vozila i pešaka na pešačkom prelazu i zauzimanje jedinstvenog stava veštaka saobraćajno-tehničke struke u karakterističnim situacijama.“



Posle detaljno provedene analize konkretnih primera, u Radu je definisan i sledeći zaljučak: „Odredbama ZoBS-a, koje se odnose na pravila kretanja pešaka na pešačkom prelazu i obaveze vozača prema pešacima koji prelaze kolovoz na pešačkom prelazu, podjednako su definisane obaveze pešaka i vozača. Sa jedne strane, pešak je dužan da se pre stupanja na pešački prelaz, prethodno uveri da može da pređe na bezbedan način, tako da stupanjem na kolovoz ne ugrožava bezbednost saobraćaja. Sa druge strane, vozač je dužan da prilagodi brzinu vozila tako da u svakoj situaciji koju vidi ili ima razloga da predvidi može bezbedno da zaustavi vozilo ispred pešačkog prelaza i propusti pešaka koji je već stupio ili stupa na pešački prelaz ili pokazuje nameru da će stupiti na pešački prelaz.

Imajući u vidu prethodno navedene odredbe ZoBS-a, veštaci bi morali da, prilikom izrade Nalaza i mišljenja veštaka, podjednako uzmu u obzir obaveze vozača i pešaka prilikom veštačenja saobraćajnih nezgoda vozila i pešaka na pešačkom prelazu. U okviru vremensko-prostorne analize nezgode, veštaci bi obavezno morali da utvrde udaljenost vozila od bliže ivice pešačkog prelaza u trenutku kada je pešak stupio na kolovoz, odnosno u trenutku kada je pešak pokazao nameru da će stupiti na pešački prelaz. Međusobnim poređenjem udaljenost vozila od bliže ivice pešačkog prelaza u prethodno definisanim trenucima i dužine zaustavnog puta za ograničenu brzinu na mestu nezgode, veštak donosi zaključak da li je vozač imao tehničkih mogućnosti da izbegne nezgodu.

Ukoliko se vremensko-prostornom analizom nezgode utvrdi da je pešak pokazao nameru da će stupiti na pešački prelaz (udaljenost od 0,7 m od ivice kolovoza u situacijama kada pešak trči) u trenutku kada se vozilo nalazilo na odstojanju manjem od dužine zaustavnog puta za ograničenu brzinu na mestu nezgode, tada bi i na strani pešaka stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak nezgode, bez obzira što se saobraćajna nezgoda dogodila na pešačkom prelazu.“ **(Kompletan Rad – Zbornik 96. strana)**

*

Rad na temu:

„Pojam upotrebe motornog vozila u osiguranju od autoodgovornosti, sa osvrtom na praksu zemalja Evropske unije“, pripremili su: Miloš Milanović, dipl. pravnik i Miroslav Govedarica, dipl. inž. saob., Kompanija „Dunav osiguranje“, Beograd

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao M. Milanović.



Na početku Rada je navedeno da je: „cilj ovog rada je da se analizira pojam upotrebe motornog vozila u pravu osiguranja od autoodgovornosti, najprije u okviru EU Direktiva o osiguranju motornih vozila, pravu osiguranja i sudskoj praksi R. Hrvatske i R. Slovenije, kao država članica EU, kako bi se izveli zaključci u kom smeru se kreće osiguravajuće pokriće osiguranja od autoodgovornosti, što će značajno uticati i na naš pravni sistem. Nakon toga, biće izneta problematika određenih sudskih presuda, pre svega odluka Evropskog suda u predmetu Vnuk protiv Zavarovalnice Triglav od 4. septembra 2014. (C-162/13), kako bismo pokušali da objasnimo razloge zašto je sud u konkretnom slučaju zauzeo šire tumačenje pojma upotrebe motornog vozila od onoga kako je to do tada tumačeno u nacionalnim sudovima R. Slovenije. U tom kontekstu, razmotrićemo kakav uticaj takva odluka ima na razvoj dalje sudske prakse po ovom pitanju, uz analizu odluka Evropskog suda po pitanju upotrebe motornih vozila koje su donete krajem 2017. godine. Tek onda pokušaćemo da damo odgovor na pitanje pruža li propisana, odnosno tumačenjem izvedena definicija pojma upotrebe motornog vozila, dovoljno pravne sigurnosti svim učesnicima štetnog događaja koji mogu biti odgovorni za nastalu štetu.“

Posle „Uvodnih razmatranja“, u Radu su detaljno razrađeni:

- Pravni okvir za definisanje upotrebe motornog vozila,
- Pojam upotrebe motornog vozila u sudskoj praksi R. Hrvatske i R. Slovenije,
- Odluka Evropskog suda za konkretan primer, kao i
- Praksa Evropskog suda u presudama, nako odluke u prethodnom primeru.



Na kraju Rada, razmatrana „problematika“ je sublimirana u „**Zaključku**“, kako sledi:

„U državama članicama EU, ali i šire, osiguranje od autoodgovornosti zauzima vrlo važnu ulogu u ostvarivanju što potpunije zaštite oštećenih lica u saobraćaju. Takva uloga ove vrste osiguranja opravdava se željom za što boljom i većom zaštitom oštećenih lica, ali i željom da se zaštiti finansijski i socijalni položaj osiguranika kao odgovorne osobe za štetu. Pri tome pojam upotrebe motornog vozila, za koji većina zakonodavstava ne sadrži tačnu definiciju, svakako predstavlja važan pojam čije jasno i tačno definisanje utiče na određivanje obima pokrivača odgovornosti osiguravača za štetu. Različita definisanja pojma motornog vozila na nivou EU, jednom na polju osiguranja motornih vozila, drugi put na polju usklađivanja u sektoru motornih vozila, ne pruža dovoljnu pravnu sigurnost građanima EU u smislu jedinstvenog normiranja istih pojmova. Tome treba dodati da sudska praksa u kreiranju pravnih standarda pojma upotrebe motornih vozila ne prati svrhu obaveznog osiguranja od autoodgovornosti. Praksa iz predmeta Vnuk, prema kojoj je ugovorom o osiguranju od autoodgovornosti pokrivena šteta koja se dogodila na površini koja ne predstavlja javnu saobraćajnicu, upotrebom motornog vozila koje prema svojoj nameni nije ni prevozno sredstvo, dodatno je otvorila raspravu s obzirom da takvo pravilo odstupa od postojećeg normativnog uređenja u većini unutrašnjih zakonodavstava. Time je na području osiguranja od autoodgovornosti otvoren put ka pravnoj nesigurnosti svih učesnika u procesu naknade štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti. U primerima presuda Evropskog suda donetim krajem 2017. godine, evidentno je da se smer tumačenja upotrebe motornog vozila delimično menja, te da se zauzima jedan novi i jasniji standard, prema kome vozilo mora biti upotrebljavano kao prevozno sredstvo, dok sa druge strane ne postoje ograničenja u pogledu terena na kome se vozilo upotrebljava. Pretpostavka je da će, u budućnosti, delovanje institucija EU na tom području ići u pravcu da se građanima EU pre svega pruži i osigura pravna sigurnost u smislu jasnog obima pokrivača ove vrste osiguranja uvođenjem konkretne definicije pojma upotrebe motornog vozila.“ **(Kompletan Rad se nalazi u „Zborniku“ – strana 79.)**

*

Rad na temu:

„Predviđanje opasne situacije u saobraćaju u funkciji prevencije saobraćajnih nezgoda“,
pripemili su: *Milija Padović, dipl. inž. saob., dir. Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike*

Srpske; i dr Danislav Drašković, vanredni profesor, Panevropski univerzitete, „Apeiron“, Banja Luka. Rad je učesnicima Savetovanja prezentovao M. Radović.



Na početku Rada, u „Rezimeu“, autori su naveli:

„Predviđanje opasnosti je sposobnost vozača da blagovremeno uoči i prepozna potencijalno opasnu situaciju u saobraćaju i od ključne je važnosti za smanjivanje rizika od nastanka saobraćajne nezgode. Predviđanje opasne situacije podrazumijeva izvršavanje više radnji i to: opažanje opasne situacije, preduzimanje mjera radi smanjivanja rizika od nastanka i održavanje pažnje. Razlika između mladih vozača i iskusnih vozača je, između ostalog, u stepenu razvijenosti ovih tehnika. Kod mladih vozača ove vještine, zbog nedovoljne zastupljenosti ovih tehnikama u obuci i nedostatka iskustva, nisu u dovoljnoj mjeri razvijene što ima za posljedicu da je rizik učešća u saobraćaju mladih vozača mnogo veći u odnosu na ostale.“



Posle detaljno, „izvršene analize tehnika opažanja opasne situacije, tehnika preduzimanja mjera radi smanjivanja rizika od nastanka opasnosti i tehnika održavanja pažnje na konkretnim primjerima izvođenja najčešćih radnji u saobraćaju, autori su „ponudili“ sledeći zaključak:

„Podaci o uzrocima nastanka saobraćajnih nezgoda govore da se mnogo veća pažnja u obuci kandidata za vozače mora posvetiti tehnikama predviđanja opasnosti, preduzimanju mjera na smanjivanju rizika od nastanka opasnosti i održavanju pažnje. Drugi problem koji treba riješiti jeste kako mladim vozačima nadomjestiti nedostatak iskustva, odnosno, kako ubrzati proces sticanja nabrojanih vještina.

U pogledu unapređenja obuke kandidata za vozače trebalo bi raditi na izmjenama zakonskih i podzakonskih akata kojim kojim je propisano osposobljavanje kandidata za vozače i polaganje vozačkog ispita uvođenjem naprijed navedenih tehnika predviđanja opasnosti, uvesti stepenovanje vozačke dozvole, te unaprijediti i obezbijediti kontinuiranu obuku instruktora i predavača teoretske nastave. U pogledu načina dobijanja vozačke dozvole, a po uzoru na iskustva drugih zemalja, stepenovanje vozačke dozvole bi podrazumijevalo da postupak do dobijanja pune vozačke dozvole traje od 2 do 4 godine. Od prve vozačke dozvole (vozač početnik) svaki naredni stepen vozačke dozvole bio bi vremenski definisan i svaki stepen, niži od pune dozvole, imao bi određena ograničenja u pogledu prava upravljanja motornim vozilom (vožnja noću, brzina kretanja, prijevoz drugih lica i slično), kao i produžavanje vremenskih rokova prelaska na sljedeći nivo vozačke dozvole u slučaju činjenja određenih saobraćajnih prekršaja. Kvalitet praktične obuke svakako bi se unaprijedio uvođenjem tzv. „Poligona bezbjedne vožnje“ gdje bi kandidati za vozače imali priliku da u kontrolisanim uslovima voze na mokrom i klizavom kolovozu i slično. Takođe, u cilju sticanja iskustva, trebalo bi afirmisati praksu da mladi vozači u prvim mjesecima svog vozačkog staža određen broj sati voze uz prisustvo starijih (iskusnih) vozača u različitim uslovima odvijanja saobraćaja i na različitim putevima (vožnja noću, vožnja u uslovima smanjene vidljivosti, vožnja u uslovima mokrog i klizavog kolovoza, vožnja na autoputu i slično).“ (Rad u „Zborniku“ - 18. strana)

*

Na kraju prepodnevnog dela Savetovanja, ispred učesnika Savetovanja, „Zlatibor 18.“ Odbor za dodelu nagrada i priznanja, za dugogodišnji uspješan rad i izvanredne rezultate koje su postigli u naučnom, stručnom i pedagoškom radu, posebno, u delu koji se odnosi na bezbednost drumskog saobraćaja, dodelio je PRIZNANJA „Zlatni bor“:

*dr Maslač Marku,
dr. sc. Ezgeta Dragi i
dr Simović Tomislavu*

uz sledeća obrazloženja:

Za dr Maslač Marka, učesnicima Savetovanja, je prezentovana sledeća Biografija:



- Rođen je 03.01.1989. godine u Kragujevcu.
- Nakon završenog osnovnog i srednjeg obrazovanja, 2008. godine upisuje Saobraćajni fakultet - Univerzitet u Beogradu.
- Osnovne studije na katedri za Bezbednost saobraćaja i motorna vozila, završio je 2012. godine sa prosečnom ocenom u toku studiranja 8,88. Na istoj katedri završava i Master akademske studije, 2013. godine sa prosečnom ocenom u toku studiranja 9,43.
- Doktorsku disertaciju pod nazivom „Razvoj i unapređenje metoda za samoprocenu ponašanja učesnika u saobraćaju i transportu“, odbranio je 30. marta 2018. godine, na Univerzitetu u Beogradu - Saobraćajnom fakultetu, pod mentorstvom prof. dr Borisa Antića.
- Od 2013. godine zaposlen je na Visokoj tehničkoj školi strukovnih studija Kragujevac, kao asistent za užu naučne oblasti: Bezbednost i regulisanje saobraćaja i Planiranje prostora i infrastruktura.
- Kao autor i koautor učestvovao je međunarodnim konferencijama i savetovanjima održanim u Italiji, Srbiji i Republici Srpskoj. Objavio je preko 30 naučnih i stručnih radova, od kojih su tri objavljena u istaknutim međunarodnim časopisima koji se nalaze na SCI listi.

Priznanje, uz prigodnu „besedu“ su uručili: predsednik Programskog odbora prof. dr Radoslav Dragač i Nataša Četković, dipl. inž. maš.



Za dr. sc. Ezgeta Dragu, učesnicima Savetovanja je prezentovana sledeća Biografija:



- Drago (Marko) Ezgeta je rođen je 27.03.1966. godine u Mladoševici, općina Maglaj, Bosna i Hercegovina.
- Osnovnu školu je završio u Novom Šeheru a srednju prometno-tehničku školu cestovnog smjera u Doboju 1983.godine.
- Diplomirao je na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu 1989.godine na odsjeku drumski saobraćaj i transport.
- Na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu 1989. godine izabran je za asistenta na predmetima „Teorija saobraćajnih tokova“ i „Kapaciteti drumskih saobraćajnica“ a 2004. godine asistent je predmetu „Inteligentni transportni sustavi“.
- Od 1989. godine do 1992. godine, radio je u poduzeću Centrotrans Sarajevo na poslovima razvoja informacionih sustava.
- Od 1992. godine do 2001.godine je bio direktor prijevoznog poduzeća „Prometnik“ Žepča.
- Od 2001.godine je uposlen u poduzeću Croatia osiguranje d.d. gdje radi i danas.
- Završio je poslijediplomski studij na Fakultetu za Saobraćaj i komunikacije u Sarajevu gdje je 2004. godine obranio magistarski rad pod naslovom „Utjecaj inteligentnih transportnih sustava na smanjenje vremena putovanja na mreži gradskih prometnica“.
- Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu 2010. godine obranio je doktorsku disertaciju pod naslovom „Redizajniranje gradskog prometa i prijevoza implementacijom inteligentnih

transportnih sustava“.

- Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije 2010. godine je izabran u zvanje docenta na predmetima „Inteligentni transportni sustavi“ i „Nadzor i reguliranje cestovnog saobraćaja“.
- U proteklom periodu je objavio više znanstvenih radova te je sudjelovao u realizaciji znanstvenih projekata i studija.
- Aktivno sudjeluje u znanstveno-istraživačkom radu na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo.
- Od početka rada ovih savjetovanja do danas, na svim je učestvovao kao autor veoma zapaženih stručnih radova, gdje je dao veliki doprinos uspješnom radu i dostignućima.

Kao i u prethodnom slučaju, PRIZNANJE su uručili prof. R. Dragač i N. Četković.



Za dr Tomislava Simovića, učesnicima Savetovanja, je prezentovana sledeća Biografija:



- Rođen 21. novembra 1948. godine u Popovićima kod Kraljeva
- Osnovnu školu “ IV kraljevački bataljon” završio u Kraljevu
- Srednju tehničku školu završio u Kraljevu
- Diplomirao na Mašinskom fakultetu u Kragujevcu 1976. godine
- Specijalizirao na Mašinskom fakultetu u Beogradu 1987. godine
- Doktorirao na Mašinskom fakultetu u Beogradu 1999. godine
- Specijalistički boravci i studijska putovanja – Pariz, Moskva, Prag, Varšava, Poznan, London,

Minhen, Monte Karlo, Atina...

- Član domaćih i stranih naučno – istraživačkih i privrednih timova na značajnim tehničkim i ekonomskim projektima i studijama
- Učešće na više desetina naučno – stručnih skupova u zemlji i inostranstvu
- Objavio preko 60 naučno – stručnih radova u domaćim i inostranim časopisima, od čega je najmanje šest citirano u Referativnoj žurnal (izdanja Državnog komiteta za nauku i tehniku i Akademije nauka SSSR)
- Kod Saveznog zavoda za intelektualnu svojinu ima dva registrovana patenta (kao autor i koautor) pod brojevima MP – 15/00/1 i MP – 16/00/1.
- Kao autor i koautor napisao dva univerzitetska udžbenika
- Bio član organizacionog, programskog i počasnog odbora više naučno-stručnih savetovanja
- Bio član izdavačkog saveta časopisa "Energija" i "Preventiva".
- Zaposlen u Fabrici vagona Kraljevo (1976 – 1993.)
- Generalni direktor FABRIKE VAGONA KRALJEVO, bio je u vremenu 1990 – 1993. godine
- Ministar za privredu u Vladi Savezne Republike Jugoslavije bio u periodu 1993 – 1994. godine
- Generalni direktor Kompanije DUNAV OSIGURANJE bio u vremenu 1995 - 2000. godine a od 1998. godine bio je i zamenik predsednika DUNAV GRUPE
- Zamenik Generalnog direktora MONTINVEST-a bio u periodu 2002 - 2004. godine i od 01.07.2011.g. do 31.7.2014. godine
- Generalni direktor MONTINVEST-a od 01.01.2005.g. do 30.06.2011.g.
- Izabran za asistenta Saobraćajnog fakulteta u Sarajevu 1989. godine
- Za vanrednog profesora na Fakultetu za finansijski menadžment i osiguranje izabran 2004. godine
- Za docenta na Mašinskom fakultetu u Kraljevu izabran 2005. godine
- Jedan je od osnivača Fakulteta za finansijski menadžment i osiguranje
- Bio je član, ili predsednik Upravnih odbora većeg broja eminentnih preduzeća i institucija kod nas i u Evropi
- Bio je član, ili predsednik Skupština i Nadzornih odbora više preduzeća
- Član je Odbora za građevinarstvo i komunalne delatnosti u okviru Privredne komore Beograda u Privredne komore Srbije
- Dobitnik je više stručnih, privrednih, društvenih, humanitarnih, sportskih i sličnih priznanja i nagrada
- Uvršćen je među "4700 ličnosti koje predstavljaju intelektualnu, umetničku, političku, finansijsku, vojnu i sportsku elitu Srbije" u okviru edicije KO JE KO U SRBIJI '96.
- Značajan deo svoga radnog veka je proveo u osiguranju
- Sa rukovodećih funkcija na kojim se nalazio, uvijek je nastojao da ostvari usku saradnju i pruži pomoć institucijama i pojedincima koji su, na bilo koji način, bili uključeni u rad na primenih novih, naprednih, tehnologija u sistemu drumskog saobraćaja i osiguranja
- Posebna oblast njegovog interesovanja su bila motorna vozila u drumskom i šinskom saobraćaju
- Pokretač i učesnik u realizaciji korisnih, naučnih i stručnih dostignuća, posebno onih koja su se odnosila na preventivu u cilju podizanja nivoa bezbednosti saobraćaja, gde je njegov uticaj bio od velikog značaja
- Jedan je od predlagača načina koncipiranja i realizovanja rada i ovog Savetovanja u čijem radu učestvuje i danas.

I dr Tomislavu Simoviću, PRIZNANJE su uručili: prof. R. Dragač i N. Četković



Nagrađeni su se (pojedinačno) zahvalili na dodeljenom PRIZNANJU, istakavši značaj, posebno i zbog toga što dolazi na predlog ostalih kolega – učesnika Savetovanja, koji su zapazili i visoko ocenili dosadašnji njihov rad. U njihovu čast, u holu Kongresne dvorane priređen je prigodan koktel.



*

Rad na temu:

„Prikaz i analiza izmena i dopuna odredbi ZOBS-a koje se odnose na vozače motornih vozila“, pripremili su prof. dr Radoslav Dragač; prof dr Milomir Veseslinović i Milenko Jezdimirović, dipl. inž. saobraćaja. Učesnicima Savetovanja, Rad je prezentovao prof. Dragač.



U „Rezimeu“ Rada, autori su naveli da „visoka ugroženost učesnika u saobraćaju iznudila je izmenu i dopunu ZBS-a koja sa merama povećane kontrole učesnika u saobraćaju i oštrijim sankcionisanjem prekršaja treba da izgradi i promeni svest, satvove, ponašanje, znanja i veštinu učesnika u saobraćaju uz zastrašivanje nepodobnih sa privremenim ili trajnim uklanjanjem iz saobraćaja, da bi se obezbedila veća bezbednost u saobraćaju. Kako se veliki broj nezgoda dovodi u vezu sa vožnjom nedozvoljenim, nebezbednim i neprilagođenim brzinama i sa učešćem učesnika pod dejstvom alkohola i psihoaktivnih supstanci izmenama se ovi prekršaji oštrije sankcionišu.

Velika ugroženost mladih vozača dovodi se u vezu sa nedovoljno stečenim znanjem i iskustvom u obuci vozača pa se uvode dodatna ograničenja u korišćenju probne vozačke dozvole čija se važnost povećava sa jedne na dve godine. Nekorišćenje sigurnosnih pojaseva, telefoniranje u vožnji i prevoz dece bez korišćenja posebnih sedišta i sredstava zaštite sankcionisaće se većim novčanim kaznama i brojem kaznenih poena.

Putem stečenog limita kaznenih poena identifikovaće se nesavesni vozači koji će učešćem na seminarima unapređenja znanja upodobiti svoje ponašanje prema zahtevima za bezbedno učešće u saobraćaju ili će trajno izgubiti svojstvo vozača“.

Posle detaljno provedene analize autori su dali sledeća „**zaključna razmatranja**“:

- „Dugo najavljivana, temeljno pripremljena obimna i do sada najobuhvatnija izmena i dopuna ZBS-a sadrži brojne mere čija primena treba konačno značajnije da utiče na smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i stradalih lica u njima.

- Prekršaji sa kojima se u najvećoj meri ugrožava bezbednost saobraćaja sankcionišu se većim kaznama da bi se uticalo na delikvente da upodobu svoja ponašanja prema zahtevima i uslovima bezbednog odvijanja saobraćaja.

- Povećan je broj kaznenih poena i prekršaja za koje se oni dosuđuju, i uz to njihovo dosuđivanje vrši se u rasponu sa dodatkom bodova kad se prekršajem uzrokuje saobraćajna nezgoda. Vozači koji su skloni činjenju prekršaja imaju šansu da brzo osvoje prvi limitirani broj kaznenih poena (18, sa ptobnom 15) i da zbog toga ostanu bez vozačke dozvole, a njeno ponovo dobijanje uslovljeno je učešćem na seminar unapređenja znanja i uspešnim polaganjem ispita.

- Kako se postojeće nepovoljno stanje u bezbednosti saobraćaja ne popravlja u očekivanom obimu, jer se broj saobraćajnih nezgoda sa stradanjem lica i broj nastradalih ne smanjuje i kako se ralog

za to nalazi u uzrocima grešaka koje čine vozači, temeljne izmene ZBS-a u najvećoj meri učenjene su uslovima za osposobljavanje vozača, polaganju vozačkih ispita i vrednovanju prekršaja većim novčanim kaznama, kaznenim poenim, zabranom upravljanja, zatvorom i oduzimanjnj vozačke dozvole.

- Pod dejstvom novih mera treba da se promeni ponašanje učesnika u saobraćaju putem adekvatne kontrole i sankcionisanja. To treba da utiče na promenu svesti, stavova, znanja i veština učesnika u saobraćaju putem adekvatnog obrazovanja, vaspitanja, edukacije i informisanja.

- Najnebezbedniji vozači će se identifikovati dosuđivanjem kaznenih poena, a oni koji ni putem učešća na seminarima ne mogu unaprediti svoje znanje i ponašanje potrebno za bezbedno učešće u saobraćaju, biće uklonjeni iz saobraćaja prvo privremeno, a potom i trajno što će uticati na povećanje bezbednosti svih učesnika u saobraćaju.

- U radu su obrađivane samo neke oblasti koje nedovoljno poznaju vozači pa iz tih oblasti čine prekršaje. Popravak stanja ne očekuje se samo od vozača već i od nadležnih državnih organa i institucija: obrazovanja, obuke vozača, putara i dr. čija se odgovornost za obezbeđenje boljih uslova za odvijanje saobraćaja povećava i normativno detaljnije reguliše izmenjenim odredbama ZBS- a i prateći propisa čije je donošenje opredeljeno u propisanim rokovima.

- Postoji stalna potreba za edukovanjem učesnika u saobraćaju sa merama i uslovima za svakodnevno odvijanje saobraćaja, a ona je posebno neophodna u slučajevima promena propisa kojima se uređuje organizovanje, kontrola i bezbednost u saobraćaju. To nije zadatak samo Saobraćajne policije već i svih državnih i društvenih organa i organizacija koji prvenstveno treba da deluju sa stručnim angažovanjem ABS.“ **(Detaljno u „Zborniku“ – strana 26.)**



*

Rad na temu:

„Značaj i uloga individualne procjene rizika u povećanju sigurnosti cestovnog prometa“
pripremili su: *dr. sc. Drago Ezgeta, Croatia osiguranje, Žepče, BiH; Ivica Ezgeta, dipl. ing; Mirko Jelić, dipl. ing. Croatia osiguranje, Široki Brijeg, BiH; mr Dario Zovko, Croatia osiguranje, Žepče.*

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao, **dr D. Ezgeta.**



U „Sažetku“ je navedeno da je „u radu analiziran odnos individualne procjene rizika vozača sa objektivnim rizikom u cestovnom prometu. Pogreške vozača su najveći uzročnici prometnih nesreća pa stoga sigurnost u cestovnom prometu u velikoj mjeri ovisi o vozaču. Dosadašnji pristup edukaciji vozača ne uključuje probleme procjene rizika od strane vozača u toku vožnje i sagledavanje svih posljedica rizičnog ponašanja vozača. Pobljšanjem samo tehničkih performansi vozila i prometne infrastrukture bez cjelovitog sagledavanja uloge vozača u procesu procjene rizika se neće moći postići željeni rezultat u poboljšanju sigurnosti prometa.“



Posle detaljno obrađenih tematskih oblasi, autori su u „**Zaključku**“ naveli da je „potrebno cjelovito sagledavanje problema procjene rizika vozača u toku vožnje i sagledavanje posljedica koje su rezultat rizičnog ponašanja i njihovo uključivanje u proces edukacije vozača. Da bi se ostvarile željene promjene potreban je novi pristup edukaciji vozača i drugih sudionika u prometu koji će doprinijeti približavanju subjektivne percepcije objektivnoj procjeni rizika. Postojeći sustav edukacije vozača prvenstveno je usmjeren na savladavanje tehničkih vještina i prometnih pravila bez cjelovitog sagledavanja uloge vozača u cestovnom prometu i svih rizika u procesu vožnje. Potreban je cjelovit program obuke vozača koji treba uključivati niz kognitivno-perceprivnih vještina koje su važne za sigurnu vožnju uključujući obradu informacija, precepciju opasnosti, pažljivo upravljanje, samokontrolu te dijeljenje vremena za izvođenje operacija tijekom vožnje. Tradicionalni tvrdi pristup upravljanja sigurnosti kroz provedbe prometne regulative se treba dopuniti mekim pristupom koji uključuje metode poticanja vozača na dobro ponašanje u prometu i individualno prihvaćanje rizika. Bez promjene ponašanja vozača i promjene njihovog pogleda na rizike u cestovnom prometu, nova tehnička i tehnološka poboljšanja neće biti dovoljna kako bi se postigla zadovoljavajuća razina sigurnosti u cestovnom prometu.“ (**Rad u „Zborniku“ – strana 404.**)

*

Rad na temu:

„Nova rešenja primene naprednih informaciono – komunikacijskih tehnologija u saobraćaju“, pripremili su: *dr Tomislav Marinković; mr Nada Stojanović; Milan Stanković, dipl. inž. saob.; dr Miloš Stojanović, (svi) Visoka tehnička škola strukovnih studija, Niš.*

Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovala **mr Nada Stojanović.**



U „Abstraktu“ rada je navedeno da „proces razvoja i primene Inteligentnih Transpotnih Sistema počinje sa razumevanjem regionalnih potreba i trenutnog stanja saobraćajnog sistema zasnovanog na podacima dobijenim od zainteresovanih učesnika.

U većini razvijenih zemalja inteligentni transportni sistemi (ITS) su uveliko u primeni kako bi se olakšalo odvijanje saobraćaja i povećala bezbednost u saobraćaju. Uvođenje ove tehnologije omogućava kvalitetno rešavanje rastućih problema zagušenja saobraćaja, smanjenje negativnog uticaja na životnu sredinu, smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i njihovih posledica. Komunikacija vozilo-vozilo V2V (vehicle to vehicle) je automobilska tehnologija projektovana da omogući komunikaciju između automobila, trenutno je u primeni i aktivnom razvoju od strane vodećih proizvođača automobila. Cilj rada je prikazati način funkcionisanja ovih tehnologija i prikazati korisno dejstvo za date primere primenjene u saobraćaju.“



Posle detaljno iznesenog „obrazloženja“ autori su u „Zaključku“naveli da „Inteligentna saobraćajnica“ predstavlja upravljачku i informacijsko-komunikacijsku nadgradnju klasičnih saobraćajnica, tako da se osim osnovnih fizičkih funkcija ostvaruje bolje informisanje vozača, vođenje saobraćaja, sigurnosne aplikacije, itd. Uporedo se odvija i razvoj inteligentnih vozila koja svojim novim svojstvima značajno unapređuju bezbednost, kvalitet i udobnost vožnje. Komunikacija vozilo-vozilo (V2V) je bežična razmena podataka između vozila koja se kreću u blizini koja pruža mogućnost za značajna poboljšanja u pogledu bezbednosti saobraćaja.

Strategija o Kooperativnim inteligentnim transportnim sistemima ima za cilj da omogući primenu i razvoj C-ITS usluga do 2019. godine u Evropskoj uniji.“ **(Detaljno u Zborniku radova – strana 88.)**

*

Rad na temu:

„Savremeni pristup u korišćenju raznih vidova „agregata“ u cilju sprečavanje leda na kolovozu – uporedna analiza“, pripremio je i učesnicima Savetovanja prezentovao, **mr Nihad Strojil, dipl. inž. saob., JKP „USLUGA“, Priboj.**



U “Abstraktu” rada, autor je naveo da „na postojećoj mreži javnih puteva u Republici Srbiji postoji dosta kritičnih mesta na kojima se događa veliki broj saobraćajnih nezgoda. Ta mesta trba rekonstruisati u cilju uzorka koji utiču na nastajanje saobraćajnih nezgoda.

Pre nego što se izvrši rekonstrukcija opasnih mesta na putevima treba identifikovati i obaviti određeno rangiranje. Navedene aktivnosti predstavljaju uslov da bi se nivo bezbednosti saobraćaja stavio pod kontrolu.

Posebnu pažnju treba svakako obratiti na mostove kao najkritičniji deo održavanja u zimskim uslovima odvijanja saobraćaja.



Cilj ovog rada bio je da se analizom postojećeg stanja bezbednosti u drumskom saobraćaju Srbije na osnovu statističkih podataka, neposrednim posmatranjem stanja saobraćaja, pokuša utvrditi stvarno stanje bezbednosti i dati novi predlog mera za dalje poboljšanje i unapređenje bezbednosti saobraćaja sa posebnim osvrtom na mostove u zimskim uslovima vožnje”.

Posle detaljne analize i datih objašnjenja, autor je u **“Zaključku”** naveo da je “osnovni zadatak zimskog održavanja da se blagovremeno uoče pojave i identifikuju uzroci poremećaja ili oštećenja i pravovremeno preduzmu blagovremeno aktivnosti njihovog otklanjanja, kako bi se sprečile teža oštećenja i ugrozio bezbedno odvijanje saobraćaja. Za normalne uslove u zimskom periodu za održavanje puteva, sa posebnim osvrtom na mostove bitno je obezbediti normalnu prohodnost na putevima prema utvrđenim prioritetima i planu Zimske službe. Za prohodnost i bezbedno odvijanje saobraćaja se podrazumeva i blagovremena nabavka, distribucija i lagerovanje osnovnih materijala za posipanje. Srbija je jedna od retkih zemalja u kojima se zimi još koristi industrijska so za topljenje snega i leda na kolovozu i na mostovima. Naime, osim što uništava asfalt i metalne stubove na mostovima, so nagriza limariju automobila i pravi velike probleme vozačima.

U Evropi se odavno umesto industrijske soli koristi kalcijum-hlorid, koji nanosi manje štete. Industrijska so zaista pomaže pri uklanjanju snega, ali zato nagriza kolovoz i metalne konstrukcije koje propadaju nekoliko puta brže nego u letnjim uslovima vožnje.

Treba napomenuti da kalcijum –hlorid topi sneg i do (-17 C), za razliku od soli koja deluje do (-7 C). Može da se koristi i u tečnom stanju, pa nam teška mehanizacija nije potrebna. Stručnjaci upozoravaju da je kalcijum –hlorid košta pet puta skuplji od industrijske soli (500 evra po toni, a so je 100 evra po toni), i da se ta razlika nadoknadi jer se manje plaća za održavanje puteva.

Međutim treba naglasiti ako se tome doda i štete koje nastaju tokom zime na automobilima (najmanja intervencija, havarija na limariji košta od 100-300 evra), onda pokazatelji svakako pokazuju šta je jeftinije. Za bezbedno odvijanje saobraćaja u zimskom periodu je izuzetno značajno da se pored preduzeća i korisnici puteva pridržavaju propisa i uključuju u saobraćaj sa opremom sa odgovarajućim pneumaticima i lancima za sneg na krzičkim deonicama, kao i bolje vršenje kontrole od strane državnih organa.” **(Detaljno u „Zborniku“- strana 381.)**

*

Rad na temu:

„Sistemske pristupe sprječavanja, otkrivanja i istraživanja prevara u osiguranju“ pripremili su:

Fahrudin Kovačević, dipl. inž. saob.; Jasmin Bijedić, dipl. maš. inž. i mr.sc. Ešef Džafić, dipl. ing. Saob., Sarajevo. Učesnicima Savetovanja, rad je prezentovao F. Kovačević.



U „Rezimeu“ rada je navedeno da se „prevare u osiguranju definišu kao pribavljanje protupravne imovinske koristi širokim spektrom lažnih prikazivanja ili prikrivanja činjenica na štetu svoje ili tuđe imovine. Prevare u osiguranju imaju negativan utjecaj ne samo na one koji su pretrpjeli štetu nego i na društvo u cjelini. Osiguravajuća društva bilježe porast slučajeva prevara. Ukazuje se potreba sveobuhvatnije i inteligentnije borbe protiv prevara u osiguranja, zasnovana na sistematskim okvirima i automatizaciji samog procesa upravljanja prevarama.“



Posle, datih analiza i detaljnih razmatranja i objašnjenja, u Radu je naveden „**Zaključak**“ u kome stoji da se „osiguravajuća društva, kao finansijske institucije u obavljanju svojih poslova, koji su jasno definisani zakonskim propisima, susreću sa jednim od najstarijih zanata na svijetu, a to je „prevara“. Prevara u osiguranju je toliko evoluirala da ju je u dosta slučajeva teško prepoznati, a kamoli preduprijeti. Najnovija istraživanja pokazuju da od ukupnog broja odštetnih zahtjeva postoji i do 30% zahtjeva koji imaju određene elemente prevare, od čega se 10% zahtjeva može detektovati, a svega do 6% zahtjeva može se argumentovano dokazati i zakonski procesuirati. Obim prevara u osiguranju u zavisnosti je i od društvene klime. Neka ispitivanja u razvijenijim zemljama zapada govore da je prevara u osiguranju džentlmenski čin, a u društvima u tranziciji i društvima sa velikim stepenom korupcije sigurno prevara ima još i dosta pozitivniju kvalifikaciju. Prevara u osiguranju bazira se na trouglu: počinioci - radnici u osiguranju - državni ograni. Gubitak po osnovu prevare u osiguranju više nije zanemariv i nameće se potreba systemske i organizovane borbe, jer prevare u osiguranju prevazilaze mogućnosti pojedinca koji se pravarama bavi kao usputnim poslom. Organizacija posebne službe i korištenje modernih tehnologija, nameće se kao potreba u svakoj finansijskoj instituciji pa i u osiguranju.

Korištenje modernih tehnologija, podrazumjeva stalni nadzor nad bazama podataka u osiguranju po određenim parametrima indikatora prevara, što ima za cilj dobijanje pravovremene informacije o riziku nastanka prevare po bilo kojoj vrsti osiguranja sa svim uzročno posljedičnim vezama koje postoje u bazi podataka po: polici osiguranja, vozilu i štetnim događajima. Dobijanje pravovremene informacije, stvara preduslov pravovremene stručne obrade sa prikupljanjem svih raspoloživih podataka uključujući i korištenje najmodernijih forenzičkih alata.

Prikupljeni podaci se obrađuju komparativnom analizom, koja ima za cilj sistematizaciju dokaza o prevari sa donošenjem konačne odluke.

Sve dokazane prevare ili pokušaji prevara evidentiraju se u bazu podataka koja je povezana sa izdavanjem polica osiguranja, jer je ne sklapanje ugovora o osiguranju sa rizičnom osobom najveća preventiva borbe protiv prevara u osiguranju.“ (Detaljno u „Zborniku“ – strana 107.)

*

Rad na temu:

„Standardizacija procene i likvidacije šteta na motornim vozilima – skrining problema, ciljevi i svrha, pripremila je i prezentovala učesnicima savetovanja, Nataša Četković, dipl. ing. maš., Sudski veštak za oblast maš. tehnike, Novi Sad.



Na početku je navedeno da se „ovim radom želi ukazati na problem koji praksa beleži već dugi niz godina. U brojnim predmetima koje obrađuju društva za osiguranje u Republici Srbiji, kuriozitet predstavlja činjenica da su u primeni standardi i kriterijumi za procenu i likvidaciju šteta na motornim vozilima usvojeni pre više od 30 godina, na jednoj od sednica Udruženja osiguravača tadašnje države Jugoslavije.

Stepen neodrživosti primene izvesnih kriterijuma i pravila rada je sve očigledniji protokom vremena. Stručna literatura već podugo ne prati moderne trendove razvoja pojedinih sklopova u automobilskoj industriji i nije revidirana godinama. Nije čak ni delimično dopunjavana standardima koji bi obuhvatili nove konstrukcione forme mašinskih sklopova, gde ističem sklopove u funkciji pasivne bezbednosti putnika.

Paradoks je još očigledniji ako ukažemo na postojanje kolizije odavno utvrđenih pravila i kriterijuma rada. Na istim se istrajava iako su delom u suprotnosti sa sadašnjim zakonskim propisima i regulativama Republike Srbije, odnosno propisima i regulativama većine zemalja Evropske unije (EU)“



Posle detaljno izložene i razjašnjene „problematika“ na koju autor (autorka) ukazuje, na kraju Rada je naveden „Zaključak“, kako sledi:

„Saglasno spovedenom skriningu problema **zaključujem**:

- **Neodrživo je postojeće stanje primene zastarele literature** kojom su propisana pravila i kriterijumi rada u procesu procene i likvidacije šteta na motornim vozilima;
- **Praksa beleži dvostruki standard u primeni davno propisanih pravila i kriterijuma**, pa se isti ili primenjuju ili odbacuju, saglasno selektivnim interesima aktera u proceni;
- **Stručna literatura iz ove oblasti već preko 30 godina ne prati trendove razvoja u automobilskoj industriji**, literatura nije revidirana godinama i ne postoji ni minimalna dopuna kriterijuma/standarda koji bi obuhvatili nove konstrukcione forme vozila, mašinskih sklopova i rezervnih delova na tržištu, gde posebno treba naglasiti **sklop pogonskih agregata kod hibridnih i električnih automobila**;
- **Stepen neodrživosti primene postojeće literature je dostigao i tačku paradoksa**, obzirom da najmanje **8 godina postoji kolizija sa sadašnjim zakonskim propisima i regulativama Republike Srbije**, odnosno propisima i regulativama većine zemalja Evropske unije (EU);

Neophodno je na ove teme pokrenuti inicijativu u Udruženju osiguravača Srbije (UOS), kao pravnog naslednika Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije, od strane društava za osiguranje koja su i osnovali ovu organizaciju februara 1968. godine. Od sednice skupštine „Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije“ iz jula 2006. godine, Udruženje je promenilo i naziv u „Udruženje osiguravača Srbije“, a izostala su nova izdanja stručne literature i tematskih publikacija.

Udruženje osiguravača Srbije (UOS) ima u svojoj nadležnosti sva javna ovlašćenja poverena zakonom, poslove unapređenja i razvoja osiguranja, poslove iz oblasti stručnog usavršavanja kadrova, ovlašćenje da pokreće inicijativu za donošenje i izmenu zakonskih i drugih propisa iz oblasti osiguranja, da razmatra i rešava druga pitanja od zajedničkog interesa koja Udruženju povere osnivači i članovi.

Inertnost društava za osiguranje ne može biti opravdanje da se godinama ne pokreće inicijativa od strane UOS-a, jer izvestan je zajednički interes i potreba iz domena delovanja bar jedne od 14 imenovanih stručnih komisija koje danas postoje u UOS-u, i koje održavaju zastupljenost svih članova Udruženja.

Prioritetni zadatak u postupku Standardizacije procene i likvidacije šteta na motornim vozilima

jeste da se reši prvi objektivni faktor „*Domicilna stručna literatura*“ u optimalnoj meri, a u nastavku aktivnosti posvetiti dužnu pažnju rešavanju i ublažavanju uticaja subjektivnih faktora na kvalitet procesa procene i likvidacije šteta na motornim vozilima.

Ako je Standardizacija procesa procene i likvidacije šteta na motornim vozilima **prepoznata potreba pre više od 30 godina**, kada je i usvojena konvencija koja je danas poznata kao publikacija „Jedinstveni kriterijumi za procenu i likvidaciju šteta na vozilima“(1), **društvima za osiguranje je u interesu da se ova oblast ponovo uredi na prihvatljiv način.**

Utvrđivanje i uređivanje pravila rada i kriterijuma u ovoj oblasti, kroz postupak donošenja odluka konsenzusom, **jeste visoko pozicioniran fokus u dostizanju prihvatljivih ciljeva od zajedničke vrednosti**, kao i rešavanje otvorenih pitanja tzv. sukobljenih pitanja putem medijacije visokostručnih ustanova R Srbije.

Konsenzus postupanja u ovoj oblasti je potreba svih društava za osiguranje u R Srbiji, jer samo ovom **metodom grupnog odlučivanja moguće je zadovoljiti i stavove ostalih aktera** istog procesa koji su u manjini.“ (**Kompletan Rad se nalazi u „Zborniku“ – strana 45.**)

*

Rad na temu:

„Uzroci nezgoda sa sletanjem vozila u reku i postupci spašavanja lica iz potonulog automobila“, pripremili su: *prof. dr Radoslav Dragač, mr Živorad Fićović, dipl. inž. i mast. inž. Vuk Đorđević.*

Rad je, Učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. R. Dragač.

U „Rezimeu“ Rada je navedeno:

„Duž tokova pojedinih reka, potoka i kanala kao i obala jezera odvija se saobraćaj motornim vozilima na izgrađenim i neizgrađenim putevima i odbrandbenim nasipima sa kojih u izbegavanju sudara ili sa nekontrolisanom vožnjom sleću automobili bez naleta ili sa naletom na prepreke upadaju u vodu sa posledicama stradanja vozača i putnika vozila. Razlozi za nekontrolisano sletanje automobila sa uletanjem u vodu reka, kanala, potoka ili jezera su brojni, a mogućnosti za spašavanje iz automobila koji upada u vodu su ograničene. Oko 50% nezgoda sa sletanjem vozila sa puta događa se van naselja, a jedan deo tih nezgoda okončava se upadom u vodu, danju ili noću ali i na mestima gde je primećivanje ovih događanja teže i mogućnost za pružanje blagovremene pomoći od drugih manja. Zbog toga za spašavanje u ovakvim situacijama važna je osposobljenost korisnika automobila za samoplašavanje i pružanje pomoći drugim u spašavanju. Najčeći uzroci sletanja vozila sa puta odnosno uletanja i potapanja u vodu je zanemariovanje osnovnih zaštitnih mera u korišćenju vozila i puteva. U obuci vozača nedovoljno se izučavaju zaštitne mere za predupređivanje ovih nezgoda i načini za spašavanje lica iz automobila koji potapa u vodu.“

Posle razrađene detaljne analize, u „**Zaključnim razmatranjima**“, autori su naveli:

„Brojnost i težina posledica saobraćajnih nezgoda koje nastaju pri sletanju automobila u vodu reka, kanala i jezera obavezuje na potrebu obimnijeg istraživanja ovog vida nezgode da bi se na osnovu toga mogle predložiti mere za predupređivanje ovakvih nezgoda i saveti za spašavanje lica iz automobila i ukazivanja pomoći.



- Istraživani slučajevi ove vrste nezgoda pokazuju da u procesu obuke vozači ne stiču dovoljno i potrebno znanje i veštinu za spašavanje iz automobila koji po napuštanju puta sletanjem se utapa u vodu. Obradom tema nastavnih sadržaja koje se izučavaju u teorijskoj nastavi obuke vozača i nastavi iz pružanja prve pomoći u saobraćajnim nezgodama ne obezbeđuje se dovoljna osposobljenost vozača za spašavanje kod nezgoda ovog vida.
- U sprovođenju akcija i kampanja za povećanje bezbednosti u saobraćaju svih učesnika u saobraćaju ne obrađuju se mere za preupređivanje nezgoda sa upadanjem vozila u vodu i mere za samospašavanje i pružanje pomoći licima koja u ovim nezgodama učestvuju.
- Korisnici automobila nisu samo vozači već i putnici koje treba edukovati za sapašavnje u slučajevima ovakvih nezgoda. Pružanje pomoći kod ovih nezoda očekuje se od lica koja se prva nađu na mestu njihovog događanja. Takvu pomoć ona mogu da pruže samo ako su osposobljena za to. Veliki broj naših građana plaši se automobila i vode, jer nisu adekvatno edukovani. U sistemu školskog obrazovanja nedovoljno se učilo o saobraćaju a još uvek veliki % građana nezna da pliva.
- Treba oštrije sankcionisati prekršaje vozača zbog kojih se uzrokuju nezgode ovog vida. Na suprot tome u praksi su takvi prekršaji blaže sankcionišu pa nedelotvorno deluju na promenu ponašanja vozača u korišćenju automobila na mestima i na način gde on potencijalno može da okonča vožnju sletanjem i uronjavanjem u vodu.
- Zakonodavac očekuje da će izmene ZBS-a obezbediti ostvarivanje većeg nivoa bezbednosti saobraćaja na putevima putem: izgradnje i promene svesti, stavova, znanja i veština učesnika u saobraćaju sa adekvatnim obrazovanjem, vaspitanjem i informisanjem učesnika u saobraćaju. Ako vozači pod dejstvom strožijih kazni i sa sticanjem novih znanja promene svest i stavovove o potrebi primene i poštovanja pravila saobraćaja može se očekivati smanjenje i ovog vida nezgoda i štetih posledica koje ih prate.
- Manji broj dece i omladine ima mogućnost da putem sportskih aktivnosti nauči da pliva i roni pre nego što sedne za upravljačem vozila koje se kreće suvozemnim ili vodnim putevima. Na razne načine uz angažovanje kopetentnih i nadležnih državnih i društvenih organizacija treba edukovati ne samo vozače već stanovništvo u celini za zaštitu kod nezgodama ovakve vrste.“

(Rad u „Zborniku“ – strana 240.)

•

Rad na temu:

„Analiza promene uslova za sticanje i korišćenje probne vozačke dozvole mladih vozača i vozača početnika“, pripremili su: mr Živorad Filipović, dipl. inž. saob.; Mirjana Đorđević, dipl. inž.; Milenko Jezdimirović, dipl. inž. saob. Beograd.

*U odsustvu autora i koautora, osvrt na Rad je dao **prof. R. Dragač**, pri čemu je posebno istakao da je: „jedan od razloga za izvršenu izmenu i dopunu Zakona o bezbednosti saobraćaja je smanjenje ugroženosti mladih i neiskusnih vozača. Neiskustvo ove kategorije vozača u najvećoj meri utiče na povećani rizik njihovog stradanja, ali i na stradanja ostalih učesnika u saobraćaju.*

Predloženo je poboljšavanje obuke vozača sa dodatnim sadržajima u teorijskoj nastavi i uz korišćenje obavezne literature u autoškolama sa stručnijim kadrom i savremenijom opremom uz povećani inspekcijски nadzor i sa uvođenjem audio-vedeo nadzora na teorijskom ispitu vozača.

*Pooštreni su uslova za upravljanje motornim vozilom od strane vozača sa probnom vozačkom dozvolom, a uvode se i dodatna ograničenja u uvožnji probnom dozvolom. Produžen je rok važenja probne vozačke dozvole sa jedne na dve godine, produžen je vremenski period zabrane upravljanja motornim vozilom od strane vozača sa probnom vozačkom dozvolom (od 23,00 do 06,00 časova). Strožije se sankcionišu teži prekršaji kojima se ugrožava bezbednost u saobraćaju. Ograničeno je pravo na samostalno upravljanje sa vozilima „B“ kategorije čija snaga motora prelazi 80 kW.“ (**Kompletan Rad – „Zbornik“ – strana 177.**)*

*

Rad na temu:

„Aspekti analize saobraćajnih nezgoda sa učešćem neosvetljenog bicikla“, koji su pripremili: *Dragan Davidović, dipl. inž., Veštak saobraćajne i mašinske struke; Jovica Maksimović, dipl. inž., veštak saobraćajne struke i Nenad Davidović, Advokatska kancelarija „Davidović“, Čačak. Rad je, učesnicima savetovanja, prezentovao D. Davidović.*



U “Rezimeu” rada je navedeno: “I pored povećanja nivoa saobraćajne kulture stanovništva, tehničkog stanja bicikala koji se koriste, sve je veći broj saobraćajnih nezgoda koje se događaju u noćnim uslovima u kojima učestvuju neosvetljeni bicikli .Pri ekspertizi napred opisanih saobraćajnih nezgoda pojavljuju se različite metode analiza i kriterijumi za opredeljenje propusta učesnika u nezgodi kod postupajućih veštaka, što uslovljava različite odluke Sudova.

Posle provedenih analiza različitih primera, autori su u **“zaključku”** naveli: “Broj saobraćajnih nezgoda sa učešćem neosvetljenog bicikla može se smanjiti redovnom kontrolom istih u noćnim uslovima, kao i kontrolom psiho-fizičkog stanja i edukovanjem vozača bicikala. Redovnom i obaveznom edukacijom veštaka saobraćajne struke, tužilaca i sudija kroz instruktakže od strane ovlašćenih institucija (na primer Prvosudne Akademije) postigle bi se pravične odluke u sudskim postupcima, kako krivičnim tako i parničnim, za učesnike u nezgodi, oštećena lica i osiguravajuće organizacije. (Opširnije u **“Zborniku” – strana, 223.**)

*

Rad na temu:

„Traktori kao učesnici u saobraćaju“ Rad su pripremili: *doc. dr Živorad Ristić, dipl. ing. saob. i Msc Adrijana Joković, dipl. politikolog, Udruženje osiguravača Srbije, Beograd. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao dr Ž. Ristić.*



U **„Abstraktu“** rada j navedeno: „Traktor je motorno vozilo koje pored obavljanja radova u poljoprivredi, građevinarstvu i drugim oblastima privrede učestvuje i u javnom saobraćaju. Posebna opasnost po vozače traktora i ostale učesnike u saobraćaju nastaje kretanjem neosvetljenog traktora u noćnim uslovima kada predstavlja opasnu i teško uočljivu prepreku na putu za ostale učesnike koji se kreću znatno većim brzinama. Pored toga veliki problem se javlja kod utvrđivanja odgovornosti radi naknade štete a potom i kod regresa od vlasnika traktora, jer traktori imaju trajnu registraciju ali vlasnici nisu edukovani da njihovo vozilo podleže obaveznom osiguranju koje se mora obnavljati svake godine.“

Posle detaljne analize “problematike” koja je u radu zastupljena, Na kraju su aurori dali i **“Zaključna razmatranja”** u gde je navedeno:

“Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju, član 20, propisano je da vlasnik motornog vozila koje ne podleže obavezi registracije svake godine, dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti prilikom dobijanja saobraćajne dozvole i da obnavlja to osiguranje sve vreme dok je to vozilo u saobraćaju. Na žalost vlasnici traktora nisu edukovani u pogledu osiguranja i nekada ne znaju za ovu obavezu, pa bi osiguravači trebalo intenzivno da rade na edukovanju vlasnika i korisnika traktora i da im predoče da je prosečna godišnja premija 1.777,00 dinara a da pričinjena šteta može da ih košta u proseku 223.989,30 (u mirnom postupku) do 1.021.938,56 dinara (u

sudskom postupku), što može da ih potpuno finansijski unazadi ili čak dovede do toga da izgube svu imovinu.

Pored toga trebalo bi uvesti obaveznu godišnju kontrolu tehničke ispravnosti traktora sa posebnim akcentom na kontroli svetlosno signalnih uređaja i uređaja za upravljanje i zaustavljanje.” **(Detaljno – “Zbornik” - strana 254.)**

*

Rad na temu:

„Sudari vozila u raskrsnicama“ pripremili su: *Fahrudin Kovačević, dipl. inž. saob.; Jasmin Bijedić, dipl. inž. maš. i prof. dr Mirsad Kulović, dipl. inž. saob., Sarajevo. Rad je , učesnicima Savetovanja, prezentovao F. Kovačević.*



Na početku Rada, u „**Rezimeu**“ je navedeno:

„Ekspertize saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u raskrsnicama predstavljaju posebnu cjelinu saobraćajno-tehničkog vještačenja i čine česte primjere vještačenja. Specifičnosti ekspertiza saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u raskrsnicama sastoji se u tome, da u mnogim slučajevima, vještak nema na raspolaganju ulazne podatke o potrebnim karakteristikama raskrsnice za provođenje sveobuhvatnog saobraćajno-tehničkog vještačenja. Neophodan ulazni podatak za analizu saobraćajnih nezgoda u raskrsnicama predstavlja tehnička opremljenost raskrsnice u pogledu regulisanja prvenstva prolaska. Od samog tipa raskrsnice zavisi nivo bezbjednosti saobraćaja, a samim tim i vrste saobraćajnih nezgoda koje se dešavaju, pri čemu su za određene tipove raskrsnica karakteristični određeni tipovi saobraćajnih nezgoda. Dinamički parametri saobraćajnih nezgoda u raskrsnici često nisu odlučujući parametar za utvrđivanje odgovornosti za nastanak saobraćajne nezgode, već to predstavlja utvrđivanje prava prvenstva prolaza na raskrsnicama. U mnogim saobraćajnim nezgodama utvrđivanje puta sa pravom prvenstva prolaza nije moguće bez dodatnih prikupljanja podataka sa terena ili uvida u plan regulisanja saobraćaja na dionicama puteva na kojima se nalazi raskrsnica. Vremensko-prostorna analize saobraćajnih nezgoda u raskrsnicama zavisi od parametara koji se prikupljaju uviđajem, kao što su preglednost, vidljivost, radijus određene putanje kretanja i slično.“



Posle detaljne razrade navedene „problematike“ na kraju Rada, autori su dali sledeći „Zaključak“:
„U ovom radu su predstavljene vrste saobraćajnih nezgoda koje se događaju u raskrsnicama. Prikazani su karakteristični načini nastanka saobraćajne nezgode u zavisnosti od geometrije raskrsnice. U radu je prikazano da je primjena metode konfliktna tehnika povezana sa karakterističnim tipovima saobraćajnih nezgoda. Istaknut je značaj pravilnog tumačenja promjena na tragovima kočenja koji nastaju u sudaru vozila u raskrsnicama. Za pravilnu analizu nastanka saobraćajne nezgode od izuzetnog je značaja prepoznati karakteristične tragove. U tom smislu posebno su prikazani karakteristični tragovi saobraćajnih nezgoda u raskrsnicama, sa analizom načina nastanka, položaja vozila, kao i napomenom od kojih pneumatika nastaju karakteristični tragovi.

Poseban dio rada predstavlja analiza mogućnosti izračunavanja brzine kretanja vozila u trenutku sudara na raskrsnicama. Jedan od najznačajnijih elemenata za utvrđivanje odgovornosti nastanka saobraćajne nezgode, pored utvrđivanje prioriteta na raskrsnici, predstavlja utvrđivanje brzine kretanja vozila. Grafoanalitičkom metodom zasnovanom na količini kretanja vozila prije i poslije sudara vozila. Naime, metoda balansnog dijagrama zasniva se na zakonu održanja količine kretanja i uz primjenu odgovarajućih grafičkih moguće je utvrditi brzinu vozila u trenutku sudara.

Na osnovu predstavljenog primjera analize saobraćajne nezgode prikazana je saglasnost rezultata dobijenih grafoanalitičkom metodom i primjenom softverskog alata za analizu saobraćajne nezgode. Navedenom analizom istaknut je značaj upoređivanja rezultata analize saobraćajne nezgode primjenom različitih metoda, što predstavlja izuzetno značajan aspekt saobraćajno-tehničkog vještačenja. Naime, svaka metoda proračuna brzine ima određene prednosti i određene nedostatke u primjeni.

Za donošenja pouzdanog stava o propustima učesnika saobraćajne nezgode neophodna je primjena više metoda, pri čemu rezultati takvih analiza moraju biti saglasni i odgovarati materijalnim tragovima nastalim u saobraćajnoj nezgodi.“ **(Kompletan Rad se nalazi u „Zborniku“ – strana 210.)**

*

Rad na temu:

„Neki pokazatelji razvoja tržišta osiguranja motornih vozila u Srbiji“, pripremio i učesnicima Savetovanja, **prezentovao, dr Milan Cerović, Beograd.**

U „**Abstraktu**“ rada stoji da je „osiguranje motornih vozila najbrže rastuće tržište u skoro svim

zemljama u svetu i u našem okruženju. To je karakteristika i srpskog tržišta neživotnih osiguranja što je posebno izraženo u poslednjim godinama prošlog i početkom ovog veka. Autor analizira osnovne podatke kod dve vrste osiguranja u vezi sa motornim vozilom, koje su prema klasifikaciji vrsta osiguranja razvrstane u istu podgrupu neživotnih osiguranja. Cilj rada je analiza ostvarenih rezultata koji ukazuju na dosadašnji tok i budući trend razvoja ovog veoma važnog segmenta neživotnih osiguranja i ispitivanje njihovog uticaja na kreiranje poslovne politike društva za osiguranje, a pre svega u delu koji se odnosi na vrstu, asortiman, cenu i strukturu ponude na tržištu osiguranja.“



U Radu je detaljno provedena analiza postojećeg stanja. Na kreju Rada je naveden sledeći „Zaključak“:

„Razvoj tržišta podgrupe osiguranja motornih vozila u posmatranom periodu ukazuje na stalno povećanje broja zaključenih osiguranja i visine bruto premije i na sasvim realno očekivanje da će se sličan trend nastaviti i u narednom periodu. Po visini bruto premije zauzima dominantno učešće na tržištu neživotnih osiguranja u Srbiji, ali uz znatno veći udeo obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti.

Analizirani rezultati potvrđuju da su ostvareni nepovoljniji pokazatelji kod auto-kaska i na njihov uticaj na rezultate podgrupe motornih vozila. Počevši od racija troškova sprovođenja osiguranja, kombinovanog racija, tehničkog rezultata i na kraju do finansijskog rezultata u svim godinama posmatranog perioda zabeležen je gubitak. Ovi pokazatelji potvrđuju da premija nije utvrđena u skladu sa aktuarskom strukom i propisima i da ne obezbeđuje trajno izvršavanje obaveza društva za osiguranje iz ugovora o osiguranju, troškova šprovođenja osiguranja i drugih obaveza u skladu sa zakonom.

Kod obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti, izuzev racija troškova sprovođenja osiguranja u prve dve godine posmatranog perioda, svi ostali pokazatelji su pozitivni. To je veoma izraženo u poslednje dve godine posmatranog perioda, kada je raco šteta pao ispod 50%, a dobitak se povećao dostigavši čak 28,0% od iznosa bruto premije u 2016. godini. Kada se uzme u obzir izdvajanje doprinosa Republičkom fondu zdravstvenog osiguranja koji je znatno veći u odnosu na stvarni iznos regresa organizacija socijalnog osiguranja i doprinosa garantnom fondu u odnosu na visinu isplaćenih šteta garantnog fonda, sasvim je sigurno da bi dobitak osiguranja od auto-odgovornosti iznosio preko 30% od bruto premije.

Negativni pokazatelji poslovanja kod auto-kaska i drugih vrsta neživotnih osiguranja i njihovo

pokriće na teret pozitivnih rezultata obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti imaju višegodišnji karakter. Posebno zabrinjava činjenica da se to događa u dosta dugom je realno očekivati da će jedino liberalizacija osiguranja od auto-odgovornosti omogućiti delovanje zakona tržišta na celokupan sistem neživotnih osiguranja, na doslednu primenu pravila aktuarske struke i struke osiguranja, na pravilnost rada ovlašćenih aktuara, ali i da će u značajnoj meri uskladiti nadzor i kontrolu nad obavljanjem delatnosti osiguranja u našoj zemlji sa standardima zemalja članica Evropske unije, koji se primenjuju i kod obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti, što je i jedan od uslova za prijem naše zemlje u Evropsku uniju. vremenskom periodu i što nema delovanja zakona tržišta na gubitak koji po pravlu zahteva i utiče na odgovarajuću primenu pravila aktuarske struke i struke osiguranja u pravcu korekcije, odnosno izmena i dopuna tarifnih sistema koji su doveli do negativnih rezultata, ali i odgovarajuće mere Narodne banke Srbije u postupku nadzora i kontrole nad obavljanjem delatnosti osiguranja u skladu sa Zakonom o osiguranju i Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

Ključ za rešavanje i prevazilaženje nastalih problema kod neživotnih osiguranja nalazi se u potrebi što brže liberalizacije tržišta obaveznog osiguranja od auto-odgovornosti.“ **(Kompletan Rad, u „Zborniku“ – strana 348.)**

*

Rad na temu:

„Ponašanje učesnika u saobraćaju kao doprinosioci nastanka saobraćajnih nezgoda“, pripremili su: *dr Marko Maslač, mast. inž. saob.*; *dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saob.*, *Visoka tehnička škola strukovnih studija, Kragujevac*. Rad je učesnicima Savetovanja **prezentovao dr M. Maslač.**



U „Rezimeu“ rada, stoji:

Često se literaturi može naći podatak ili konstatacija da se povećanjem rizičnih ponašanja učesnika u saobraćaju povećava i njihova šansa da učestvuju u saobraćajnoj nezgodi. Većina istraživača će se složiti sa ovim podatkom, međutim, mali broj istraživanja je ispitivao i utvrdio stvarnu povezanost ponašanja učesnika u saobraćaju sa njihovim učešćem u saobraćajnoj nezgodi. U Republici Srbiji je definisano devet grupa uticajnih faktora na nastanak saobraćajne nezgode, od kojih je šest grupa uticajnih faktora direktno povezano sa ponašanjima vozača i pešaka. Svaka grupa uticajnog faktora

sastoji se od određenog broja radnji i ponašanja učesnika u saobraćaja koji definišu taj uticajni faktor. U radu je pored definisanja navedenih uticajnih faktora izvršena i analiza ponašanja odabranih kategorija učesnika u saobraćaju, u okviru koje je utvrđena veza između prediktora ponašanja i učešća u saobraćajnim nezgodama.“



Posle detaljne razrade navedene „problematike“, naveden je i „**Zaključak**“ u kome je navedeno: „Povrede u drumskom saobraćaju predstavljaju globalni problem. Broj poginulih lica na putevima, na globalnom nivou, u periodu od 1990. do 2010. godine porastao je za 46%. Prema proceni Svetske zdravstvene organizacije povrede u saobraćajnim nezgodama će do 2030. godine postati sedmi vodeći uzrok smrti u svetu. Dalje, procene ukazuju da će u prvih 50 godina 21. veka u saobraćajnim nezgodama poginuti više od 50 miliona lica, a da će u istom periodu biti 500 miliona teško povređenih lica (PIARC, 2017). Pored toga, razlika u broju poginulih lica između razvijenih i nerazvijenih država postaće još značajnija. Danas, 90% smrtnih slučajeva u saobraćajnim nezgodama dogodi se u nerazvijenim i srednje razvijenim državama koje posuduju manje od polovine vozila registrovanih u svetu (UN, 2010).

Kao odgovor na navedene podatke, Generalna skupština Ujedinjenih nacija donela je Globalni plan „Dekade akcije za bezbednost saobraćaja na putevima 2011 – 2020. godine“. Opšti cilj Dekade je da se stabilizuje, a zatim i smanji predviđeni broj smrtnih slučajeva u saobraćaju na putevima širom sveta do 2020. godine. Procene su da ako se realizuje ovaj cilj, 5 miliona života bilo bi spaseno, izbeglo bi se 50 miliona teških telesnih povreda i ostvarile bi se ekonomske uštede od tri triliona dolara (WHO, 2013).

Veza između saobraćajnih nezgoda i ljudskog faktora u bezbednosti saobraćaja se može na jednostavan način utvrditi pomoću ponašanja učesnika u saobraćaju. Ponašanja predstavljaju pokazatelj koji u sebi sadrži najveći broj informacija korisnih kako za donošenje odluka u preventivnom delovanju u bezbednosti saobraćaja, tako i u dubljim izučavanjima okolnosti i uzroka koji dovode do nastanka saobraćajnih nezgoda.“ (**Kompletan Rad - „Zbornik“, strana 269.**)

*

Rad na temu:

„Značaj mikroklimatskih uslova na sposobnost upravljanja motornim vozilom“, uradio je i prezentovao učesnicima Savetovanja, **doc. dr Dragan Ružić, dipl. inž. maš.**, Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka, Departman za mehanizaciju i konstrukciono mašinstvo, Katedra za

motore i vozila.

Na početku Rada, u **“Sažetku”**, autor je naveo: “Performanse čoveka izražene preko njegove fokusiranosti na izvršenje zadatka, brzine reakcije, preciznosti i pravilnosti u donošenju odluka su u svakodnevnom životu posebno prisutne pri upravljanju motornim vozilom. Individualne karakteristike vozača i njegovo trenutno fizičko, zdravstveno i psihičko stanje osnovni su faktori koji utiču na sposobnost upravljanja motornim vozilom. Tome se moraju dodati i uticaji lokalnog okruženja, u ovom slučaju to je vozačko mesto u kabini motornog vozila. U radu je dat pregled uticaja mikroklimе u vozilu na sposobnost upravljanja vozilom i na kvalitativan način sumirane su promene u performansama vozača pri odstupanju od komfornih uslova.

Pored toga, analiziran je uticaj tehničkih karakteristika kabine vozila i sistema za normalizaciju mikroklimе. Zaključeno je da odstupanje od komfora ima progresivan uticaj na slabljenje sposobnosti upravljanja vozilom, da je dužina izlaganja bitan faktor, a i da podešavanje sistema za normalizaciju mikroklimе jedan od uzroka za odvrćanje pažnje.”



U Radu je detaljno „razrađena problematika“ koja se odnosi na „značaj mikroklimatskih uslova na sposobnost upravljanja motornim vozilima“, posle čega je autor, u **„Zaključku”** naveo:

“Toplotni komfor u motornom vozilu nije luksuz, već realna potreba koja utiče na zdravlje, učinak i zadovoljstvo korisnika motornog vozila, kao i na bezbednost vozila u saobraćaju. U uslovima umerenih spoljašnjih temperatura ali uz dejstvo zraćenja sunca nemoguće je ostvariti komforne uslove u kabini vozila bez primene klima-uređaja. Nepovoljni uslovi dvojako utiču na vozačevu sposobnost upravljanja vozilom:

- smanjenjem fizičkih sposobnosti angažovanjem fizioloških osobina i smanjenjem pažnje zbog toga, i
- angažovanjem oko podešavanja sistema da bi se poboljšali toplotni uslovi.

Na negativan efekat izlaganja nepovoljnim uticajima mikroklimе je i trajanje boravka u nekomfornim uslovima i performanse će progresivno opadati sa vremenom. Ako se u pretoplim uslovima ne preduzmu mere za poboljšanje stanja ili se to stanje ne prekine, pored smanjenja sposobnosti upravljanja vozilom, postoji opasnost od dehidracije, hipertermije i toplotnog udara.

Kvantitativno vrednovanje mikroklimatskih uslova je izvodljivo u eksperimentalnim uslovima, ali retroaktivna procena (npr. posle nezgode) nije praktično izvodljiva, osim u nekim pretpostavljenim,

širokim granicama, što otvara prostor za dalja istraživanja na metodama procene uslova koji su vladali u kabini vozila u nekom trenutku vožnje.”



Na kraju je autor, u “Zahvalnici” naveo da je “ovo istraživanje je urađeno u okviru rada na projektu TR35041 "Istraživanje bezbednosti vozila kao dela kibernetskog sistema Vozač-Vozilo-Okruženje", finansiranog od strane Ministarstva prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.” (Kompletan Rad u “Zborniku” – strana 303.)

*

Rad na temu:

„Određivanje tržišne vrednosti vozila i određivanje opravdanog vrednosnog ostatka – problematika prilikom vršenja uviđaja totalnih šteta na vozilima“, pripremio je i učesnicima Savetovanja, **prezentovao, dr Milan Radošević.**



U “Abstraktu” rada autor je naveo:

“Veoma često se u sudskim postupcima potražuju veštačenja šteta na vozilima u cilju utvrđivanja da li je šteta ekonomski opravdana, odnosno da li visina novčanih ulaganja ne prelazi vrednost vozila na tržištu ili je šteta totalna odnosno da je visina ulaganja u opravku kola veća od kretanja vozila na tržištu čime bi se omogućilo bespravno bogaćenje vlasnika vozila.

U radu će biti opisana problematika koja se najčešće javlja prilikom veštačenja totalnih šteta na vozilima a koje se pre svega ogleda u utvrđivanju tržišne vrednosti vozila kao i određivanje opravdanog vrednosnog ostatka na vozilim.” U Radu jedetaljno razrađena problematika koja se odnosi na “određivanje tržišne vrednosti vozila i opravdanog, vrednosnog ostatka,” kao i na “problematiku koja se javlja prilikom vršenja uviđaja totalnih šteta na vozilima”.



Na kraju je autor, kroz **“Zaključak”** sublimirao “cilj rada”, kao i “pravce delovanja”, gde je naveo: “Cilj ovog rada nije bilo omalovažavanje načina rada pojedinaca ili institucija nego isključivo ukazivanje na neke nedostatke prilikom obračuna visine totalne štete na vozilima kao i neophodnost za unapređenjem jedinstvenih kriterijuma za procenu šteta na vozilima. Zbog protoka vremena kada su izdati Jedinstveni kriterijumi za procene štete na vozilima od više od 20 godina, bez ikakvih korekcija, a noviteti na tržišti svih vrsta vozila kao i opreme na istima svakodnevno se razvija veoma velikom brzinom te sama ta činjenica navodi na neophodnost da se uhvati korak sa vremenom. Potrebno je pokrenuti diskusiju, putem radnih grupa, a koja bi obuhvatila sve zainteresovane u oblasti (sudske veštake, osiguravajuća društva, sud itd) na tematiku koja bi jednoznačno definisala nova pravila prilikom utvrđivanja visine tržišne vrednosti vozila prilikom utvrđivanja totalne štete kao i određivanje procentualnog ostatka na predmetnim vozilima nakon saobraćajne nezgode.” **(Rad u “Zborniku” – strana 399.)**

*

Rad na temu:

„Upoređivanje, podataka EDR-a i UDS-a kod pokusnih sudara vozila“, *pripremili su: Jože Škrilec, dipl. ing. prometa, Ljubljana; Denis Jelačević, dipl. ing. Prometa i mr Igor Radojević, Podgorica.*

Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao J. Škrilec.**



U „Uvodu“ rada, autori su naveli da „svake godine, sve više proizvođača osobnih vozila otvara EDR podatke, koji se sačuvaju u modulu zračnih jastuka prilikom saobraćajne nesreće. Zbog toga sve više je primjera i na sudu, koji uključuju i digitalnu forenziku i očitavanje vozila za potrebe rekonstruiranja saobraćajnih nesreća.

Digitalna forenzika još je nova grana u istraživanju saobraćajnih nesreća, zato smo se u 2017 godini odlučili, da napravimo nekoliko pokusnih sudara osobnih vozila, koja imaju ugrađen EDR- event data recorder. U sva vozila ugradili smo i više drugih uređaja, sa kojima smo dobili podatke o brzini, promeni brzine i podatke o ubrzanju i usporenju po x i y osovini. Jedan od tih uređaja bio je i UDS-Unfalldatenspeicher, proizvođača Kienzle Automotive.

Cilj tih pokusa bio je uspoređivanje podataka i dokazivanje tačnosti podataka koji su sačuvani u EDR-u, u modulu zračnih jastuka.“



Posle navedenih primera i rezultata, autori su u „**Zaključku**“ naveli da je „cilj svake rekonstrukcije saobraćajne nesreće ustanoviti šta se dešavalo prije i tekom sudara. Ako nemamo mogućnosti očitati podatke iz vozila, nemoguće je na tehnički način ustanoviti kako je vozač reagirao, kada je kočio i koja mu je bila brzina vožnje prije uočavanja opasne situacije. U 2018 godini EDR su aktivirali proizvođači vozila Audi i WV, a očekuje se, da uskoro istim putem krenu i drugi proizvođači osobnih vozila. Pokusnim sudarima vozila dokazali smo, da su podaci, koji su sačuvani u modulu zračnih jastuka merodajni i da ih možemo koristiti kao dokaz na sudu.“ (**Rad u „Zborniku“ – strana 73.**)

*

Rad na temu:

„Analiza i klasifikacija povreda pešaka nastalih prilikom kontakta sa vozilom“, pripremili su: *MSc Nenad Saulić dipl.inž.saobr.; prof. dr Zoran Papić, dipl.inž.saobr.; doc. dr Jelena Mitrović Simić, dipl.inž.saobr. i MSc Goran Šetin, dipl.inž.saobr., Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad.* Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao MSc G. Šetin.**



U "Rezimeu" rada autori su istakli:

„Zbog izraženih razlika u masama i brzinama kretanja, saobraćajne nezgode u kojima dolazi do naleta vozila na pešaka gotovo u svim situacijama ima za posledicu povrede kod pešaka. Prema statističkim podacima, obaranje i gaženje pešaka predstavlja najčešću vrstu saobraćajnih nezgoda, koje kao posledicu imaju povređene ili smrtno stradala lica. Prilikom kontakta vozila i pešaka, tragovi obavezno ostaju na vozilu u vidu oštećenja, a na telu pešaka u vidu povreda. Uporedna analiza ovih tragova je važna prilikom utvrđivanja okolnosti pod kojima se dogodila predmetna saobraćajna nezgoda. Analizom povreda na pešaku se može doneti zaključak kojim delom tela je ostvaren primarni kontakt sa vozilom, odnosno koji je položaj telo zauzimalo u trenutku naleta, koja je bila kinematika kretanja tela pešaka u toku nezgode itd. Radi jednostavnije i brže analize budućih saobraćajnih nezgoda, odnosno da bi se brže dolazilo do odgovora, bitnih za razjašnjenje okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgode, potrebno je izvršiti klasifikaciju svih mogućih povreda na telu pešaka. Zbog toga se u međunarodnoj praksi, za takav pristup koristi AIS vrednosna skala.”



Posle, detaljno provedenih analiza, na kraju Rada, autori su u „**Zaključku**“ naveli:

„U okviru ovog rada prikazan je značaj detaljne analize povreda pešaka i uporedne analize povreda pešaka i oštećenja na vozilima u sudarima tipa vozilo-pešak. Prikazana je i kategorizacija povreda pojedinih delova tela, koji su najčešće izloženi kontaktu sa vozilom i podlogom, a samim tim i najčešće povređivani delovi tela pešaka.

Uporednom analizom oštećenja i povreda može se utvrditi položaj tela pešaka u trenutku sudara, a što je jedno od osnovnih problema koje se postavlja pred veštaka saobraćajno-tehničke struke prilikom analize toka nezgode. Pored utvrđivanja položaja tela moguće je na osnovu oštećenja opredeliti smer kretanja pešaka u trenutku naleta, ukoliko postoji zakošenost oštećenja. Uporednom analizom upotpunjuju se zaključci koji su doneti na osnovu pojedinačnih sprovedenih analiza, jer je moguće da postoji više načina na koji bi mogle nastati određene povrede pešaka, pa samim tim pojedinačnom analizom nije moguće utvrditi jednoznačno način njihovog nastanka. Tek uporednom analizom moguće je proverom nastalih oštećenja i povreda utvrditi da li su mogli nastati na još neki način osim utvrđenog načina nastanka.

Radi lakše analize budućih saobraćajnih nezgoda i lakše i brže analize tragova, potrebno je izvršiti gradaciju težina povreda, odnosno ubrajanje u iste tipove povreda na telu pešaka. Tako se u narednim slučajevima, brže i jednostavnije dolazi do odgovora, bitnih za razjašnjenje okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Zbog toga se u međunarodnoj praksi, za takav pristup koristi AIS vrednosna skala.” (Rad u “Zborniku” – strana 512.)

*

Rad na temu:

„**Prevare u osiguranju vozila kroz neke praktične primere**“, pripremili su: dr Dejan Brkovski, dipl. maš. inž.; mr Ivan Gakovski, dipl. maš. inž. i dr Pero Stefanovski, dipl. saob. inž.

Rad je, učesnicima Savetovanja, **prezentovao dr D. Brkovski.**



U “Abstraktu” rada je navedeno da su: “prevare u osiguranju su način nekih kriminogenih pojedinaca i grupa da putem postupaka i procedura u osiguravajućim kompanijama, na potpuno nezakonit način ostvare određenu materijalnu korist, odnosno pribave veća finansijska sredstva. Otkad postoji osiguranje, prevare ovog tipa su prisutne u svim zemljama, a od ove su pojave posebno pogođene razvijene zemlje. Ako se krene od pretpostavljenog udela prevara u ukupnom iznosu isplaćenih materijalnih šteta, moglo bi se zaključiti da su štete, kao rezultat ove pojave, na godišnjem nivou ogromne. Rizik od prevara u osiguranju je uračunat u cenu koja se plaća za osiguranje, zbog čega su i oni osiguranici, koji sasvim korektno i pošteno nastupaju u odnosima sa osiguravajućim društvima, prinuđeni da plaćaju skuplje polise za osiguranje. I pored toga što su prevare u osiguranju prisutne u svim segmentima i kod svih tipova osiguranja, vrlo značajan deo, koji je interesantan za analizu, je deo prevara u segmentu auto-odgovornosti i kasko osiguranja motornih vozila. Najčešći i najpoznatiji način prevare u osiguranju kod motornih vozila su lažno prijavljivanje štete na vozilu u saobraćajnim nesrećama koje se nisu dogodile, nameštanje (fingiranje) saobraćajnih nezgoda, kako bi se naplatila materijalna šteta, montiranje oštećenih delova na vozila radi prijavljivanja štete u jedno ili više osiguravajućih društava, kao i prijavljivanje oduzimanja (krađe) motornog vozila, koje je pre toga već bilo prodato. Neki od gorenavedenih načina prevare u osiguranju motornih vozila su predmet ovoga rada i isti su prikazani kroz neke praktične situacije, za koje su, usled zahteva nekih osiguravajućih društava, izrađene mašinske ekspertize, odnosno veštačenja.



Posle, detaljno navedenih i analiziranih, primera, autori su dali i **“Zaključak”**:

“Uprkos svim ulozenim naporima u ovoj oblasti, čini se da prevare u osiguranju u svim segmentima, uključujući i auto-osiguranja, iz dana u dan uzimaju sve više maha. Neizbežan je utisak da se to duguje, pored ostalog, i neefikasnom vođenju sudskih postupaka (ovde se pre svega misli na krivične postupke prijavljenih krivičnih dela ovog tipa), čega smo svakodnevni svedoci mi, vešta lica, ali i predstavnici osiguravajućih kompanija. U našoj praksi se, kroz niz izrađenih predmeta, može videti dosta ovakvih primera, u kojima se, pored čvrstih indicija i veštačenjem potkrepljenih dokaza da se radi o osiguravajućoj prevari, uopšte ne podižu optužnice ovog tipa, a i tamo gde je sudski postupak počeo, isti je dugotrajan i neefikasan.

Ipak, ostaje potreba stalnog povećavanja i pojačavanja resursa u borbi protiv ove vrste kriminaliteta, i to pre svega od strane osiguravajućih kompanija, u smislu angažovanja visokostručnog kadra i njegovog permanentnog usavršavanja u smeru potpunog i stručnog praćenja procedura pri procenama i obradi prijavljenih šteta. Neophodno je obezbediti uslove za kontinuirano poboljšanje kompetentnosti svih činioaca u procesu prevencije, otkrivanja i suzbijanja osiguravajućih prevara, kao i za njihovo bolje povezivanje i saradnju u sistemu, kako u lokalnom tako i u regionalnom kontekstu. Na taj bi se način, otkrivanjem nameštenih saobraćajnih nesreća, sprečio ili smanjio odliv sredstava iz osiguravajućih fondova, čime bi se indirektno uticalo na visinu premije osiguranja” (**Kompletan Rad u “Zborniku” – strana 493.**)

*

Rad na temu:

„Modeliranje bezbednosti pešaka na signalisanim raskrsnicama“, pripremili su. *Biljana Ranković Plazinić; Aleksandar Jovanović; Milan Marković, (svi) Visoka inženjerska škola strukovnih studija Tehnikum Taurunum, Zemun.*

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao. Aleksandar Jovanović.

U „Sažetku“ rada, autori su naveli:

„Napraviti analitički model koji će na najbolji mogući način oslikavati izloženost pešaka riziku na signalisanoj raskrsnici nije nimalo jednostavan zadatak. Highway Capacity Manual (HCM), kao jedan od najobuhvatnijih priručnika iz predmetne oblasti, ne uzima u detaljnije razmatranje probleme bezbednosti pešaka na raskrsnici. Do sada su u literaturi postojali razni pokušaji da se napravi jedan ovakav model preko sledećih pokazatelja: predviđenog broja saobraćajnih nezgoda

na raskrsnici sa učešćem pešaka, predviđenog broja konflikata pešaka i vozila u skretanju (levom i desnom), na osnovu konfliktnih tačaka vozila i pešaka i sl. Ovaj rad predstavlja dalji pokušaj u iznalaženju analitičkog modela koji će prilikom optimizacije signalnog plana na izolovanoj signalisanoj raskrsnici u obzir uzeti i bezbednost pešaka. Pri optimizaciji se ne smeju zanemariti i vremenski gubici vozila, kao glavni parametar optimizacije, pa jedan ovakav model podrazumeva višekriterijalnost prilikom izbora signalnog plana. Model je testiran na primeru hipotetičke raskrsnice i pokazuje mogućnosti svoje primene.“



Posle, uvodnih razmatranja i detaljno, razrađene „predmetne problematike“, autori su probleme sublimirali i u Radu naveli, u vidu „**Diskusije i zaključaka**“, gde su naveli:

„Cilj ovog rada bio je da se razvije model izbora signalnog plana uzimajući u obzir bezbednost pešaka na signalisanoj raskrsnici. Iako u literaturi postoje brojni radovi na temu bezbednosti pešaka na signalisanim raskrsnicama, malo radova se bavilo optimizacijom ili izborom signalnih planova na osnovu više kriterijuma, među kojima je i nivo bezbednosti pešaka. Primena razvijenog modela je demonstrirana na numeričkom primeru četvorokrake signalisane raskrsnice sa pešačkim prelazima na svakom kraku.

Predstavljeni primer primene modela ukazuje na relativno jednostavnu primenu algoritama za izbor signalnog plana. Dobijena rešenja predstavljaju kompromise pri izboru signalnog plana sa tri dobro poznata kriterijuma efikasnosti odvijanja saobraćaja (vremenski gubici vozila, broj zaustavljanja, vremenski gubici pešaka) i novim kriterijumom bezbednosti saobraćaja (broj konflikata vozilo-pešak u levim skretanjima). Time je procedura izbora signalnog plana dobila novu dimenziju, koja će najveće šanse za primenu imati na raskrsnicama sa velikim brojem pešaka ili na raskrsnicama sa velikim brojem saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali pešaci. Međutim, značajnu ulogu u odabiru signalnog plana ima određivanje težinskih koeficijenata, što je inače specifičnost metode višekriterijumskog odlučivanja. U ovom radu nije bilo reči o mogućim načinima utvrđivanja vrednosti težinskih koeficijenata, te ostaje da se ta tema obradi u budućim istraživanjima.

Da bi se proverila opravdanost uvođenja kriterijuma bezbednosti saobraćaja u skup kriterijuma za izbor odgovarajućeg signalnog plana, potrebno je pratiti stanje bezbednosti saobraćaja na signalisanim raskrsnicama posle primene ovako izabranog signalnog plana i uporediti ga sa stanjem bezbednosti saobraćaja u periodu pre primene ove mere (na primer, poređenjem broja i težine posledica saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali pešaci pre i posle primene mere, kao i poređenjem broja saobraćajnih nezgoda u kojima su učestvovali drugi učesnici u saobraćaju).

Na osnovu toga bi se sagledali realni efekti uvođenja novog kriterijuma za odabir optimalnog signalnog plana.“ (Kompletan Rad u „Zborniku“ - strana 157.)

*

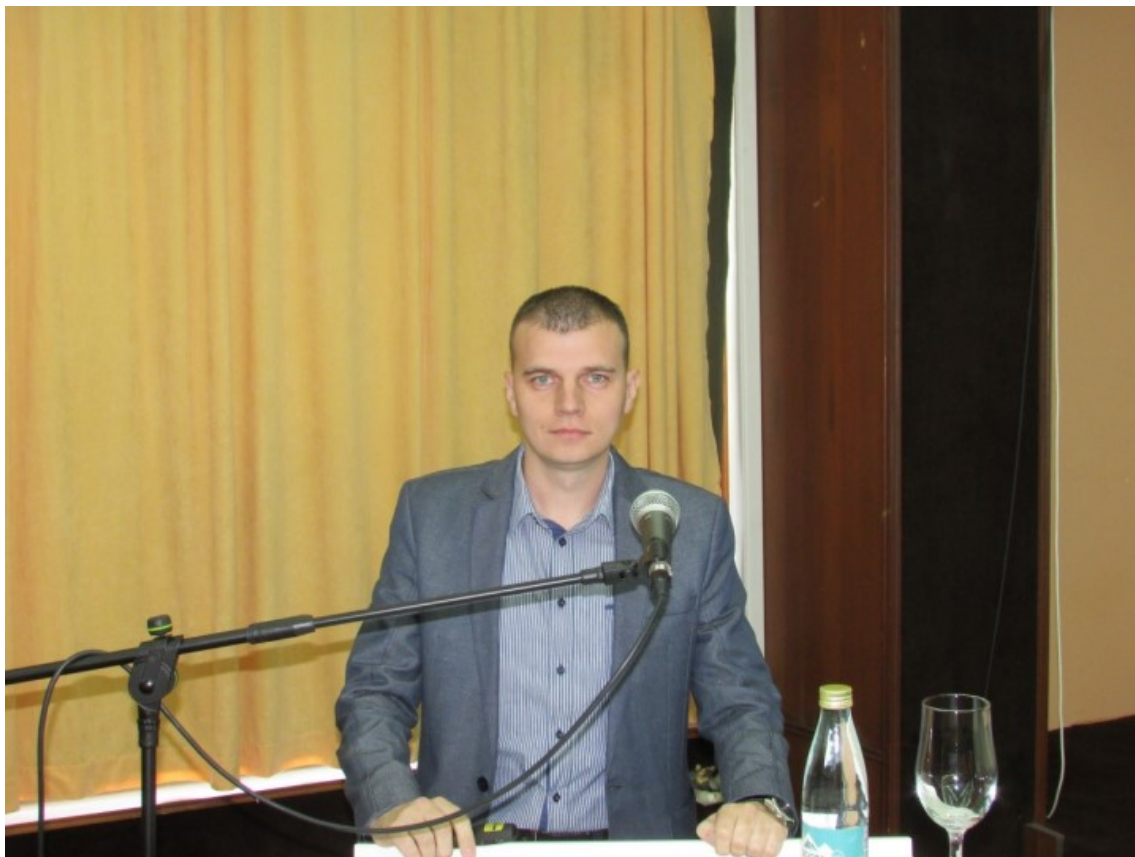
Rad na temu:

„Ocena pojedinih kriterijuma saobraćajne pristupačnosti od strane korisnika javnog prevoza“, pripremili su: *Milan Stanković, dipl. inž. saob. VTŠSS Niš; prof. dr Pavle Gladović, dipl. inž. saob., FTN, Novi Sad, dr Dejan Bogičević, dipl. inž. saob.; mr Nada Stojanović, dipl. inž. maš. i Jovan Petrović, student, VTŠSS Niš.*

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

U „Sažetku“ rada, stoji:

„Za pravilnu ocenu kriterijuma, neophodno je prvo definisati kriterijume koji imaju dominantan uticaj na saobraćajnu pristupačnost kako u gradskim, tako i u prigradskim naseljima. Definisani kriterijumi, mogu biti svrstani u nekoliko grupa u zavisnosti od njihove prirode. Od predloženih i izabranih kriterijuma saobraćajne pristupačnosti, korisnici javnog prevoza putem ankete, davali su svoje mišljenje putem ocena. U postojećim naučnim radovima kod nas, autori su se bavili samo uticajem udaljenosti i dostupnosti naselja od centra grada. U većini naših gradova, naselja nisu dobro opslužena linijama javnog gradskog prevoza (JGP), ali uvođenjem nove linije, boljom razgranatošću mreže linija, većim brojem polazaka, usaglašavanjem reda vožnje sa potrebama stanovnika i sl., dobija kvalitetniji sistem JGP-a, a time i atraktivnost stanovanja. Kao rezultat istraživanja u ovom radu, očekuje se da će dobijeni podaci dati realniju sliku o uticaju izabranih kriterijuma saobraćajne pristupačnosti na razvoj naselja. Primena ovih rezultata u realnom životu je višestruka i odnosi se na poboljšanje kvaliteta života, dostupnosti različitih usluga, sistemskom razvoju naselja i eventualnom smanjenju migracija stanovnika sa perifernih delova grada.“



Posle uvodnih razmatranja, autori su detaljno razradili „predmetnu problematiku“, a zati dali i sledeći „Zaključak“:

„Može se zaključiti da i proces urbanizacije deluje na rast uloge javnog prevoza putnika. Ocena pristupačnosti pojedinih prigradskim i gradskim zonama od strane korisnika time snažnije deluje na intezitet raspodele tokova po prostoru i njihovoj raspodeli po načinima prevoza, cenu zemljišta,

lokaciji imovine i dr.

Mnogi faktori utiču na pristupačnost, uključujući potrebe i sposobnosti prevoza ljudi, kvalitet i pristupačnost transportnih opcija, stepen povezivanja različitih veza i načina rada, načini korišćenja zemljišta. Neki od ovih faktora se prividno zanemaruju ili potcenjuju.

Najveću prosečnu ocenu imaju kriterijumi Mreža linija JGP-a (4.37) i Red vožnje (4.27), a odmah za njima sa približno istim prosečnim ocenama Posedovanje automobila (4.06), Vreme putovanja (4.00) i Cena prevoza (3.95). Najmanju prosečnu ocenu ima Blizina železnice sa 2.64.“ **(Kompleten Rad se nalazi u „Zborniku“ – strana 391.)**

*

Rad na temu:

Transport opasne robe klase 2 (UN 1965) kroz tunel“, koji su pripremili: *Vladimir Joksimović, dipl. inž. zop., savetnik za bezbednost u transportu opasnih materija i Dragan Pavlović, spec. struk. inž. saobraćaja, savetnik za bezbednost u transportu opasnih materija.*

Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao **D. Pavlović.**



U „Rezimeu“ rada, autori su istakli:

„Tuneli predstavljaju važne infrastrukturne objekte za bezbedno odvijanje saobraćaja. Omogućavaju i olakšanu komunikaciju između udaljenih oblasti, odnosno transport materijalnih dobara, gotovih proizvoda i drugih stvari. Posebnu opasnost u tunelima predstavlja činjenica da iz dana u dan raste broj opasnih materija koje se transportuju širom sveta. Njihovim transportom bitno je narušena bezbednost putnika i konstrukcija samog tunela usled destruktivnog delovanja visokih temperatura u slučaju požara ili eksplozija. Iz tih razloga neophodna je posebna kategorizacija tunelskih deonica u zavisnosti od vrsta roba koje se transportuju kao i posebno obeležavanje adekvatnom signalizacijom, odnosno oznakama. U zavisnosti od prethodno navedenih činilaca u okviru rada je dat i prikaz kategorija tunela, kao i ograničavajućih kodova za tunele sa posebnim osvrtom na klasu 2 - gasovi. Kodovi ograničenja su od velike važnosti za smanjenje veličine posledica od nastanka incidentne situacije u tunelu što direktno utiče na povećanje nivoa bezbednosti svih učesnika u saobraćaju.“

Posle detaljno razrađene „predmetne problematika“, na kraju Rada je naveden i „Zaključak“:

„Evropski sporazum o prevozu opasne robe u drumskom saobraćaju (ADR) propisao je pravila

prevoza opasne robe za sve klase, pa tako i za klasu 2. Propisan je način na koji se manipuliše opasnom robom od njenog pakovanja, utovara, prevoza (transporta) do istovara. Osim toga, propisane su količine koje se smeju prevoziti, vrste vozila za prevoz, oznake za označavanje robe, vozila koje prevozi opasnu robu, te potrebna dokumentacija. Kroz dokumentaciju su navedeni ograničavajući kodovi za tunele, koji se moraju ispoštovati ukoliko vozilo prilikom transporta naiđe na tunel koji je označen nekom slovnom oznakom, odnosno koji ima neku kategoriju. U skladu sa definisanim predmetom i ciljevima rada, u radu je dat prikaz zahteva koji se odnose na ograničenja prolaska vozila koja transportuju opasnu robu klase 2 kroz tunele. U skladu sa osnovnim opasnostima koje prete od opasnih roba u tunelima, prikazana je klasifikacija tunela od onih kroz koje mogu da se transportuju opasne robe bez ikakvih ograničenja (tunel kategorije A) do tunela koji su zabranjeni za transport opasnih roba (tunel kategorije E). Adekvatna vertikalna signalizacija je prikazana kako za tunnelske deonice tako i za alternativne trase ukoliko je vozilo koje transportuje opasnu robu zabranjen prolaz kroz posmatrani tunel.

Na kraju rada dat je prikaz ograničenja za ceo tovar pomoću kodova ograničenja (B/D) koje je neophodno navesti u transportnoj dokumentaciji (tovarnom listu), kao i njihovo značenje u zavisnosti od konstrukcijskog obeležja transportnog sredstva kojim se transportuje opasna roba.

Ograničenja za transport određene opasne robe kroz tunele baziraju se na kodovima ograničenja ovih roba za tunele – Poglavlje 3.2 ADR Sporazuma, tabele A, kolona 15. U radu je dat prikaz ograničenja za vozila koja transportuju opasnu robu klase 2, **UN 1965 SMEŠA GASOVITIH UGLJOVODONIKA, PREVEDENA U TEČNO STANJE, N.D.N.** (kao što su smeše A1, A01, A02, A0, A1, B1, B2, B ili C), materija je poznatija kao TNG, odnosno tečni naftni gas.“ (**Komletan Rad u „Zborniku“ – strana 131.**)

*

Dragan Pavlović spec. struk. inž. saob., prezentovao je, učesnicima Savetovanja, još jedan Rad na temu:

„Ograničenja za prolazak vozila koja transportuju opasnu robu klase 1 – kroz tunel“, koji su pripremili: **Dragan Pavlović, spec.struk. inž. saob. i Vladimir Joksimović, dipl. inž. ZOP. Dragan Pavlović, spec. struk. inž. saob.; Vladimir Joksimović, dipl. inž. ZOP.**

U „Rezimeu“ su autori naveli:

„Poznato je da tuneli predstavljaju važne infrastrukturne objekte za bezbedno odvijanje saobraćaja. Omogućavaju i olakšanu komunikaciju između udaljenih oblasti, odnosno transport materijalnih dobara, gotovih proizvoda i drugih stvari. Samim tim oni igraju važnu ulogu u razvoju regiona u kom se nalaze. Posebnu opasnost u tunelima predstavlja činjenica da iz dana u dan raste broj opasnih materija koje se transportuju širom sveta. Njihovim transportom bitno je narušena bezbednost putnika i konstrukcija samog tunela usled destruktivnog delovanja visokih temperatura u slučaju požara.

Iz tih razloga neophodna je posebna kategorizacija tunnelskih deonica u zavisnosti od vrsta roba koje se transportuju kao i posebno obeležavanje adekvatnom vertikalnom signalizacijom.

U zavisnosti od prethodno navedenih činilaca u okviru rada je dat i prikaz kodova ograničenja za tunnelske deonice za ceo tovar sa posebnim osvrtom na klasu 1. Kodovi ograničenja su od velike važnosti za smanjenje veličine posledica od nastanka incidentne situacije u tunelu što direktno utiče na povećanje nivoa bezbednosti svih učesnika u saobraća.“

U „Zaključku“ rada, autori su naveli:

„Evropski sporazum o prevozu opasne robe u drumskom saobraćaju (ADR) propisao je pravila prevoza opasne robe za sve klase, pa tako i za klasu 1. Propisan je način na koji se manipuliše opasnom robom od njenog pakovanja, utovara, prevoza (transporta) do istovara. Osim toga, propisane su količine koje se smeju prevoziti, vrste vozila za prevoz, oznake za označavanje vozila koje prevozi opasnu robu, te potrebna dokumentacija i kodova ograničenj prilikom prolaska kroz tunel.

U skladu sa definisanim predmetom i ciljevima rada, u radu je dat detaljan prikaz zahteva koji se odnose na ograničenja prolaska vozila koja transportuju opasnu robu kroz tunele, sa posebnim osvrtom na klasu 1. U skladu sa osnovnim opasnostima koje prete od opasnih roba klase 1, eksplozivne materije razvrstane su u 6 podklasa, a radi zajedničkog pakovanja eksplozivne materije i predmeti svrstani su u 13 grupa kompatibilnosti označenih velikim slovima od A-S.

U skladu sa osnovnim opasnostima koje prete od opasnih roba u tunelima, prikazana je klasifikacija tunela od onih kroz koje mogu da se transportuju opasne robe bez ikakvih ograničenja (tunel kategorije A) do tunela koji su zabranjeni za transport opasnih roba (tunel kategorije E). Za svaku definisanu kategoriju tunela dat je detaljan prikaz vrsta opasnih roba po klasama, klasifikacionim kodovima i ambalažnim grupama koje su zabranjene za transport kroz tunele svake od kategorija posebno. Adekvatna vertikalna saobraćajna signalizacija je prikazana kako za tunnelske deonice tako i za alternativne trase ukoliko je vozilo koje transportuje opasnu robu zabranjen prolaz kroz posmatrani tunel.

Na kraju rada dat je prikaz ograničenja za ceo tovar pomoću kodova ograničenja koje je neophodno navesti u transportnoj dokumentaciji (tovarnom listu), kao i njihovo značenje u zavisnosti od konstrukcijskog obeležja transportnog sredstva kojim se transportuje opasna roba. Ograničenja za transport određene opasne robe kroz tunele baziraju se na kodovima ograničenja ovih roba za tunele – Poglavlje 3.2 ADR Sporazuma, tabele A, kolona 15. U radu je dat prikaz ograničenja za vozila koja transportuju opasnu robu klase 1 UN 0082 Eksploziv privredni tipa B.“ **(Kompletan Rad se nalazi u „Zborniku“ - strana 199.)**

*

Mr Živorad Fićović, dipl. inž. saob. je, učesnicima Savetovanja izložio 2 rada. Prvi Rad nosi naslov:

„Novi uslovi z6a sticanje i obnavljanje dozvole(licence) instruktora vožnje, predavača teorijske obuke, ispitivača i kontrolora na tehničkim pregledima“, koji su pripremili: mr Živorad Fićović, dipl. inž. saob. i Milenko Jezdimirović, dipl. inž. saob.



U „**Rezimeu**“ rada, autori su naveli:

„Novi ZBS-a pored izmena i dopuna drugih odredbi menja i uslove koje mora da ispunjavaju lica za sticanje i obnavljanje dozvole (licence) za instruktore vožnje, predavače teorijske obuke, ispitivače na ispitima za vozače i kontrolore na tehničkim pregledima motornih vozila. Očekuje se da će se sa dopunjenim uslovima koje mora da ispunjava privredno društvo koji vrši obuku kandidata za vozače i radom stručnijih instruktora vožnje i predavača teorijske obuke, obezbedi kandidatima za vozače lakše i bolje sticanje neophodnih znanja i veštine za samostalno i bezbedno upravljanjem vozilom u saobraćaju. Povećanje stručnosti lica koja se angažuju u obuci vozača

obezbeđuje se učešćem u obaveznim seminarima unapređenja znanja koje obavezno godišnje moraju da posećuju instruktore vožnje, predavači teorijske obuke i ispitivač na ispitima za vozače motornih vozila. Sadržaji tema koje se obrađuju na seminarima su korespondentni sa promenom uslovima pod kojima se odvija saobraćaj, izmenama pravila i propisa i zahtevima za bezbedno odvijanje saobraćaja. Visoka ugroženost u saobraćaju, a posebno mladih vozača, iznudila je izmene koje se odnose i na privredna društva (autoškole) koja ovaljaju obuku vozača. U procesu obuke kandidatima treba da se pruži neophodno znanje i veština i izgrade stavovova i svest u skladu sa zahtevima bezbednog upravljanja vozilo u saobraćaju. To zahteva dodatno osposobljavanje i stručno usavršavanje kadrova koje autoškole angažuju u obuci vozača.“

Posle uvodnih razmatranja i detaljne analize navedene „problematike“ u radu su dali i „**Zaključna razmatranja**“ gde su istakli sledeće:

- „Uslovi za sticanje i obnavljanje dozvole (licence) za instruktore vožnje, predavače teorijske obuke i ispitivače na ispitima za vozače su dopunjeni povećanim zahtevim koji se moraju ispuniti pri sticanju i obnavljanju dozvole (licence).
- Oblasti koje će se izučavati i iz kojih će se proveravati osposobljenost lica koja poseduju i obnavljaju dozvolu (licencu) su usklađeni sa povećanim zahtevima za ostvarivanje bolje obučenosti i provere osposobljenosti kandidata za vozače motornih vozila.
- Povećanim brojem stručnih profila i proširenjem dodatnih uslova za sticanje dozvole (licence) omogućava se većem broju zainteresovanih stručnih lica da uz dodatnu pripremu i obuku stiču dozvolu (licencu) u ovoj oblasti i da se tako obezbedi dovoljan broj instruktora vožnje, predavača teorijske obuke i ispitivača i otklone smetnje u osposobljavanju i proveri osposobljavanja kandidata za vozače.
- Postavljeni ciljevi za povećanje bezbednosti saobraćaja proizveli su potrebu da se novi i postojeći stručni kadrovi koji su uključeni u proces obučavanja, kontroli obučenosti, kontrole saobraćaja i tehničkim pregledima motornih vozila adekvatno osposobe da bi se obezbedilo osposobljavanje kandidata za vozače za bezbedno samostalno upravljanje vozilom u javnom saobraćaju.
- Očekuje se da sa dopunjenim uslovima koje mora da ispunjava privredno društvo koji vrši obuku kandidata za vozače i radom stručnijih instruktora vožnje i predavača teorijske obuke, obezbedi kandidatima za vozače sticanje neophodnih znanja i veštine za samostalno i bezbedno upravljanjem vozilom u saobraćaju.
- Ako se očekuje da se u postupku obuke kandidatima pruži neophodno znanje i veština i izgrade stavovovi i svest u skladu sa zahtevima bezbednog upravljanja vozilo u saobraćaju, treba dodatno osposobljavati kadrove koje autoškole angažuju u obuci vozača. Ako se instruktore i predavače posebno ne školuju za ovo zanimanje nego se u tu profesiju uključuju prekvalifikovanjem iz drugih struka sa uslovljenim radom na alternativnim poslovima bezbednosti saobraćaja, a ne na poslovima obrazovanja sa poznavanjem nastavnih disciplina koje se izučavaju u školskom sistemu obrazovanja (psihologije, pedagogije, andragogije. metodike.) ne može se očekivati da će oni uspešnije obavljati pedagoške (vaspitno i obrazovne poslove) iz opisa radnog mesta instruktora vožnje i predavača teorijske obuke.“

(Kompletan Rad u „Zborniku“ – strana 538.)

*

Drugi Rad, koji nosi naslov:

„Uslovi koje mora da ispunjava pravno lice za osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila“, uradili su: *Milenko Jezdimirović, dipl. saob. inž. i mr Živorad Fićović, dipl. inž. saob.*

Na početku Rada, u „**Rezimeu**“, autori navode:

„Za obezbeđenje bolje obučenosti kandidata za vozače dodatno su povećani uslovi koje mora da ispunjava privredno društvo za osposobljavanje kandidata za vozače. Uvođenje dodatne evidencije i baze podataka omogućiće sprovođenje nadzora i vrednovanje rada stručnih kadrova koji učestvuju u sprovođenju obuke i proveri obučenosti kandidata za vozače. Uvodi se audio-video sistem koji omogućava identifikaciju svih kandidata i ispitivača u celom toku teorijskog ispita da bi se onemogućile nepravilnosti koje su pre njega postojale. Pravna lica za nabavku dodatne opreme

uložiće nova sredstva da bi se obezbedilo efikasno povezivanje pravnog lica odnosno njegovog ogranka sa ministarstvom nadležnim za unutrašnje poslove, radi dostavljanja propisanih podataka. Za održavanje i funkcionisanje informacionog i video sistema u pravnom licu i dostavu podataka u centralnu bazu MUP brinuće se najmanje jedno lice (administrator), a uz to mora se angažovati pravno ili fizičko lice za održavanje sistema, da on omogućavao propisanu funkcionalnost. Obaveza vođenja nove evidencije dodatno će angažovati instruktore vožnje, predavače teorijske obuke i ispitivače što može da umani njihovo angažovanje na izvođenju obuke i sprovođenju ispita. Zbog toga treba dodatnom edukacijom obezbediti sprovođenje novo uvedenih uslova bez mogućih propusta i zastoja u realizaciji obuke kandidata za vozače.“

Na kraju Rada, autori su dali i „**Zaključna razmatranja**“:

- „Pravno regulisanje obuke vozača je početni uslov organizacije obuke za ostvarivanja ciljeva koji se obukom žele postići. Ova oblast regulisana je Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima, ali je značajan njen deo uređen izvršnim propisima. Izmenom ZBS-a odklonjeni su uočeni problemi u primeni važećih odredbi, precizirane su nadležnosti, procedure i obaveze subjekata u organizaciji obuke vozača.
- U radu je dat opis predloženih izmena i dopuna ZBS-a sa naglaskom na normativno uređenje obuke kandidata za vozače i propisane uslove koje mora da ispunjava pravno lice odnosno ogranak privrednog društva koje obavlja obuku vozača: školsku učionicu, poslovni prostor, nastana sredstava i učila, vozila, poligon za početnu obuku, informacionu opremu, audio-video sistem, instruktora vožnje, predavača teorijske nastave, ispitivača i administratora.
- Očekuje se da će predložene izmene ZBS-a doprineti uspostavljanju održivog sistema efikasne obuke vozača. Izvršene obimne izmene u organizaciji i funkcionisanju pravnog lica koje vrši osposobljavanje kandidata za vozače, statusa i obaveza fizičkih lica koja u tom pravnom licu obavljaju poslove osposobljavanja (instruktor vožnje, predavač i ispitivač), kandidata i nadležnih državnih organa kroz obavljanja poslova nadzora i preko ispitivača u ispitnoj komisiji to treba da obezbede.
- Uvedena je obaveza pravnom licu koje vrši osposobljavanje kandidata za vozače van teritorije policijske uprave na kojoj se nalazi sedište pravnog lica, da mora osnovati Ogranak i pribaviti dozvolu po istoj proceduri kao i prilikom dobijanja prethodne dozvole, nepovoljno će uticati na uspešnost, efikasnost i ekonomičnost obuke kandidata, ako im se pristupačnost mesta obučavanja udaljava (duže putovanje, veći troškovi, duže vreme i dr.)
- Podeljeno mišljenje o propisivanju najniže ili najviše cene obuke opredelilo je vladu da cenu obuke odredi u rasponu od najniže do najviše. Manja -niža cena ne može biti ispod ekonomske cene koštanja obuke, jer bi to negativno uticalo na kvalitet obuke. Zato je cenu trebalo odrediti kao najnižu ali i ekonomski opravdanu za sprovođenje propisane obuke kandidata za vozače.
- Brojne izmene ZBS-a odnose se na uvedeni informacioni sistem u osposobljavanja kandidata za vozače, postupka osposobljavanja, vođenja evidencije i nadzora u vezi s osposobljavanjem. Ove izmene i dopune usaglašene su sa propisima o zaštiti podataka o ličnosti.
- Uvedene izmene i dopune sa neznatnim organizacionim promenama neće bitno doprineti unapređivanju kvaliteta u teorijskoj i praktičnoj obuci vozača. Većina procedura, organizacioni i stručni aspekti su ostali isti i njihovi međusobni odnosi nisu suštinski promenjeni.
- Potpunije su pravno uređeni činoci procesa obuke: pravno lice koje vrši osposobljavanje kandidata za vozače, fizička lica koja u tom pravnom licu obavljaju poslove osposobljavanja (instruktor vožnje, predavač i ispitivač), kandidati obuke, nadležni državni organ kroz obavljanje poslova nadzora i preko ispitivača u ispitnoj komisiji. Uvedena je obimnija evidencija u sprovođenju obuke i proizvedena je dodatna obaveza pravnom i fizičkim licima koje učestvuju u obavljanju obuke i obezbeđenju elektronske opreme, video-nadzora i njenog održavanja. To će se odraziti na povećanje troškova obavljanja obuke koji će se odraziti i na cenu obuke koju će snositi kandidati.

Brojne izmene ZBS-a obavezuje pravna i fizička lica koja rade na obuci vozača da se u ostavljenom prelaznom roku edukuju i opreme u skladu sa novim uslovima da bi uspešno obavljala obuku kandidata za vozače.“ (**Kompletan Rad u „Zborniku“ – strana, 563.**)

Rad na temu:

„Postupanje društva za osiguranje sa prigovorima korisnika usluge osiguranja“, je uradio i učesnicima Savetovanja, prezentovao: **Vladislav Protić, maš. inž.**

U „Abstraktu“ autor navodi:

„Uspešno poslovanje Društava za osiguranje umnogome zavisi od praćenja zadovoljstva korisnika usluge osiguranja pruženom uslugom. Zadovoljan korisnik omogućava uspešno poslovanje Društva i predstavlja preporuku za nove osiguranike, tj. povećanje broja izdatih Polisa. Zadovoljstvo korisnika može se smatrati jednim od najjačih marketinških oružja.“



Posle „uvodnih razmatranja“ i navedenih, konkretnih, primera, autor je, u „Zaključku“ ist????:

„Kao što se iz navedenih primera može zaključiti, oblast prigovora oštećenika na Odluku o naknadi štete osiguravača predstavlja polje na kome se sukobljavaju interesi oštećenih, njihovih pravnih zastupnika i osiguravajućih društava. Svaka od navedenih zainteresovanih strana, putem prigovora i načina rešavanja prigovora, pokušava da ostvari svoje interese koji često nisu u skladu sa činjeničnim stanjem. Nijedan od navedenih primera nije prerastao u sudski spor, iako su, recimo, iznosi koji su traženi, kako u Zahtevu za naknadu štete, tako i u Prigovoru na Odluku o naknadi štete, kada je u pitanju nematerijalna šteta u saobraćajnoj nezgodi, višestruko veći od iznosa koje je osiguravač ponudio prvostepenom, ili drugostepenom odlukom.“ **(Kompletan Rad u „Zborniku“ – strana 139.)**

*

Posle izlaganja prispelih radova, održan je „Okrugli sto“ kome je, prisustvovao i uzeo učešće u diskusiji, veliki broj učesnika Savetovanja. Bilo je reči, uglavnom, o aktuelnim problemima o kojima su govorili autori pri prezentovanju radova.

Posebnu pažnju je izazvala diskusija prof. dr Dejana Bogičevića koji je oštro kritikovao sadašnje stanje u obrazovanju, posebno u onom delu koji se odnosi na „fakultetsko obrazovanje kadrova u drumskom saobraćaju“. Naveo je da se radi „sve i svašta“, tako da „ovo ša se sad dešava, više priliči da se naziva trgovina u drumskom saobraćaju“ već „obrazovanje u drumskom saobraćaju“. I ostali govornici su iznosili primere koji potvrđuju reči dr. Bogičevića. Kako stati na put takvim pojavama koje školstvo vode u ambis - pitanje je za nadležne u Sbjiji i regionu. Nažalost, mi smo nemoćni, ali je naša dužnost da o tome javno govorimo, posebno na ovakvim stručnim i naučnim

skupovima, a na nadležnim je da nas čuju i da pokušaju taj gorući problem da reše, što pre, na najbolji način.

Na kraju je ocenjeno da je i ovo Savetovanje organizovano po najvišim standardima u ambijentu hotela „Čigota“, u Kongresnoj sali sa svim tehničkim pomagalima uz vrhunsku pomoć tehničkog i drugog osoblja Hotela te da su, prispeli radovi, rađeni u skladu sa visokim standardima.

**Pored toga, odlučeno je da se naredno
Savetovanje održi na istom mestu
16 – 18. maja, 2019. godine**

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