

IZVEŠTAJ

17. NAUČNO - STRUČNO

SAVETOVANJE

sa međunarodnim učešćem
na temu:

- SAOBRAĆAJNE NEZGODE

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



Zlatibor, 16 - 18. maj, 2024.

Generalni pokrovitelj



Generalni sponzor



SAVETOVANJE – IZVEŠTAJ, 2024. god.



Radno predsedništvo: prof. dr Siniša Ognjanović,
Darko Mugoša, dipl. pravnik,
prof. dr Dragoljub Šotra,
Mahir Omerhodžić, dipl. pravnik,
prof. dr Tomislav Simović



Savetovanje je počelo sa radom, prema "Programu rada" 16. maja u 10 časova. Ispred Radnog predsedništva, učesnike Savetovanja, pozdravio je prof. dr Dragoljub Šotra, poželio im uspešan rad i prijatan boravak na Zlatiboru. Posle, toga, član Organizacionog odbora, prof. dr Siniša Ognjanović, se obratio učesnicima i rad "Savetovanja" otvorio.

Obraćajući se ovom stručno – naučnom skupu, prof. S. Ognjanović je rekao:



Poštovane kolegice i kolege – učesnici Savetovanja, dragi prijatelji !

Ispred Oranizacionog odbora savetovanja, želim da vas pozdravim i da vam zaželim uspešan rad i ugodan boravak na ovoj divnoj planini.

Svako sledeće savetovanje, nosi i neko novo iskustvo u programskom, stručnom i organizacionom smislu. Verovatno i zbog toga, iz godine u godinu i interesovanja za ova savetovanja raste. Skoro se može reći da nema većeg mesta u regionu iz koga ne dolaze učesnici, bilo kao autori i koautori radova, bilo kao učesnici koji se bave konkretnim poslovima u nekoj od navedenih oblasti, koje su zastupljene na savetovanjima.

Pregledavanjem prijava učesnika, koji se sad nalaze u ovoj dvorani, primetio sam da dolaze (uglavnom) iz većih gradova: Beograd, Novi Sad, Niš, Kragujevac, Priboj, Skopje, Podgorica, Bar, Zagreb, Split, Maribor, Ljubljana, Sarajevo, Mostar, Banja Luka, Bijeljina, Prijedor, Trebinje, Tuzla. Naravno da ne mogu da navedem i sva manja mesta odakle dolaze pojedinci, ali je sigurno da smo te ljude, različitih obrazovnih i stručnih profila, koji se, na bilo koji način, bave problematikom iz neke od navedenih oblasti u sklopu sistema drumskog saobraćaja, uspeli zainteresovati za ono šta se, svake godine u maju, u ovoj dvorani, dešava. Raduje me prisustvo, u sve većem broju, pravnika, posebno advokata i pravnika koji dolaze iz osiguravajućih društava, a koji sigurno imaju šta da kažu, kada se radi o sagledavanju i rešavanju problema (skoro) u svim, navedenim oblastima.

Sasvim je jasno da, za ovakvo interesovanje nije bila potrebna neka „posebna reklama“, već su bili dovoljni samo utisci, koje su učesnici, sa prethodnih savetovanja, prenosili svojim kolegama. Do sada smo prešli težak put, postepenog, predanog, višegodišnjeg, rada, ali i put napretka. Došli smo do uspeha kojim možemo biti zadovoljni, ali tu ne smemo stati. Bez obzira na uspeh koji je postignut, samozadovoljstvu nema mesta. Znam da delim vaše mišljenje ako kažem da kontinuitet ovakvog rada treba da se nastavi i da idemo u korak sa intenzivnim razvojem struke i nauke kod nas i u svetu, uz primenu inovacija koje, sasvim sigurno, donose samo napredak i prosperitet.

Kada je u pitanju obrazovna i stručna struktura učesnika ona se, od jednog savetovanja do drugog, menja ali je uvek moguće ostvariti multidisciplinarni pristup u sagledavanju i rešavanju nekog od razmatranih problema, što nam je i bio jedan od ciljeva.

Smatram da je neophodno stalno isticati, da smo neke, od odavno prisutnih, bitnih, problema pokušali da rešavamo na razne načine, ali na žalost, često bez uspeha. Ipak, bez obzira što su koreni takvih problema duboki, ne smemo odustati od nastojanja i saznanja da će i takvim, negativnim pojavama, jednom doći kraj.

Moramo biti ponosni i na to što su za, saradnju sa nama, u poslednje vreme, zainteresovane, pored naših i neke od, svetski poznatih firmi, kao što su Firma ANALYZER PRO i Firma SENT -GOBEN, koja će, kao Generalni sponzor i na ovom Savetovanju imati zapaženu ulogu.

Siguran sam da će i ovo, 17. po redu, Savetovanje biti uspešno kao što su bila i prethodna i da ćemo se rasti bogatiji za nova, korisna, saznanja i za čvršća i nova prijateljstva.

PROGLAŠAVAM SAVETOVANJE „OTVORENIM“!

Generalni pokrovitelj



Ispred Generalnog pokrovitelja Savetovanja – NACIONALNE ASOCIJACIJE TEHNIČKIH PREGLEDA “NATEP”, učesnicima se obratio i uputio “pozdravne reči” Dragan Simović, dipl. maš. inž., posle čega je prezentovao i Rad.

Rad na temu: “DIJAGNOSTIKA PUTNIČKIH VOZILA SA SGW /SECURITY GATEWAY”/ ZAŠTITOM”, pripremili su: Dragan Simović, dipl. maš. inž. i Vlada Marinković, gen. menadžer, MARINKOVIĆ HOFMANN DOO. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Simović.



Na početku, autori su naveli sledeći „Rezime“ rada: „U cilju zaštite od potencijalnih sajber napada pojedini proizvođači vozila su ograničili pristup elektronskim sistemima putem dijagnostičkog EOBD konektora. Ovakav postupak proizvođača uslovljava servisiranje vozila, ali i njihovo redovno održavanje, samo u okviru ovlašćene servisne mreže i to ne samo u toku trajanja garantnog roka.

To donosi ogromne probleme kako nezavisnim serviserima, tako i radnim organizacijama koje u svom sastavu imaju sopstvene servisne radionice. Pojedini proizvođači univerzalnih dijagnostičkih uređaja su u saradnji sa proizvođačima ovih vozila ili samostalno ponudili rešenja za ovaj problem. U radu su prikazana rešenja firmi **TEXA** i **REPAIRIFY**. (Zbornik radova, str. 20.)



Sponzorstvo



Ove godine Savetovanje je bilo „bogatije“ za još jednog sponzora. Naime, radi se o Firmi ANALYZER PRO koja se bavi „softverskim rešenjima za rekonstrukcije saobraćajnih nezgoda“.

O mogućnostima i prednostima ovakvog načina rada pri rekonstrukciji saobraćajnih nezgoda, učesnicima Savetovanja su govorili predstavnici navedene Firme:

Florijan Pirkner iz Beča



i Dragan Kotarlić iz Novog Sada



Njihova izlaganja su, učesnici Savetovanja, propratili sa pažnjom i značajnim interesovanjem. Predstavnici Firme ANALYZER PRO su posebno isticali zadovoljstvo učinjenim, uz želju da se, ovako uspešna saradnja, nastavi i dalje razvija.

Generalni sponzor



Ispred Generalnog sponzora savetovanja, Saint – Gobain Sekuriti servis, učesnike Savetovanja je pozdravio, njihov predstavnik, **Nebojša Krajnović** i prezentovao osnovne podatke o napredku u proizvodnji ove Firme i inovacijama ostvarenim u proteklom periodu.



Posebno je izrazio zadovoljstvo zbog mogućnosti da i ove godine Firma koju zastupa, bude Generalni sponzor Savetovanju za koje smatraju da, zauzima visoko mesto na lestvici savetovanja koje se organizuju po Evropi sa sličnom tematikom, gde privrednici imaju mogućnost da prezentuju nove proizvode koji mogu biti interesantni za učesnike Savetovanja, koji dolaze iz različitih firmi, a koje, na neki način, funkcionišu u sistemu drumskog saobraćaja.

Pored toga, u sklopu Savetovanja, predstavnik firme Saint – Gobain Nebojša Krajnović je, veoma uspešno, organizovao, i “panel- diskusiju” za one učesnike koji su pokazali posebno interesovanje za neke od proizvoda navedenih u plenarnom izlaganju. Posle toga i organizator i učesnici “diskusije” koja je vođena, nisu krili zadovoljstvo učinjenim.

Rad na temu:

“ISTRAŽIVANJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA PANEVROPGKOG UDRUŽENJA EVU I PERSPEKTIVE RAZVOJA EVU U SRBIJI” Rad je pripremio i učesnicima Savetovaja, prezentovao **dr Nenad Milutinović, dipl. inž. saobraćaja**, Akademija strukovnih studija Šumadija, odsek Kragujevac.



Na početku Rada, **autor je dao “Rezime”** sledećeg sadržaja: „EVU je panevropsko udruženje stručnjaka u oblasti istraživanja i rekonstrukcije saobraćajnih nezgoda. EVU ima za cilj da ujedini stručnost različitih profesionalaca u ovoj oblasti, kao i da svojim članovima pruži „bazu znanja“. Budući da EVU bazi podataka imaju pristup samo članovi, preko EVU Srbija u ovom radu biće prezentovani rezultati novijih istraživanja parametara bitnih za rekonstrukciju saobraćajnih nezgoda i to onih u vezi sa kojima se u domaćoj praksi neretko koriste rezultati istraživanja od pre pola veka. Osim toga biće sagledana i perspektiva proširenja EVU Srbija stručnjacima odgovarajućih kompetencija.“ **Zbornik radova, str. 29.)**

DODELA PRIZNANJA

Prvog dana, prepodnevni rad se završio “dodelom priznanja”. Predsednik Odbora za dodelu priznanja, prof. dr Dragoljub Šotra, je objavio imena ovogodišnjih dobitnika “PRIZNANJA” koja se dodeljuju, svake godine, onim učesnicima Savetovanja, koji su se, svojim radom, istakli u proteklom periodu. Pored toga, i u pismenoj formi, su navedeni, samo neki od bitnih podataka, iz njihovih „radnih biografija,“ koje su prezentovane učesnicima Savetovanja.

Jedan od ovogodišnjih dobitnika “PRIZNANJA” je DARKO MUGOŠA, diplomirani pravnik iz “Lovćen osiguranja” Podgorica.

Opšti podaci:

- **Rođen 1968. godine u Podgorici . Srednju ekonomsku školu završio 1986 godine.**
- **Diplomirao na Pravnom fakultetu u Podgorici , Univerzitet Crna Gora 1992 godine.**
- **Položio pravosudni ispit 1996 g. U Podgorici .**

Radno iskustvo:

- **Republički sud za prekršaje Podgorica od 1992 do 1996g.**
- **Radio u policiji Budva 1996-1997g.**
- **Predsjednik suda za prekršaje u Cetinju od 1997 do 2001g.**
- **Sudija Osnovnog suda u Podgorici od 2001 do 2007.g.**
- **Od 2008. g radi u Lovćen osiguranju a.d. Podgorica, na mjestu direktora Službe za pravne poslove šteta i regresa.**

PRIZNANJE je uručio prof. dr Siniša Ognjanović.



Primajući PRIZNANJE, D. Mugoša se, toplim rečima, zahvalio kolegama iz „Odbora za dodelu priznanja“ koji su prepoznali i cenili njegov dosadašnji rad. Posebno je naglasio da, pored časti i ponosa koji osjeća, primajući ovo značajno priznanje, smatra da je ovo ujedno PRIZNANJE i njegovoj “kući” gde radi i odakle dolazi – “Lovćen osiguranju” iz Podgorice, u kojoj je i stekao afirmaciju. Naglasio je da je ubeđen da će ovo PRIZNANJE biti za njega značajan podstrek za još predaniji i uspešniji rad.

Drugi dobitnik PRIZNANJA je Mahir Omerhodžić , dipl. pravnik, koji je zaposlen u “Triglav osiguranju” d.o.o. Sarajevo.

U uvodnoj reči, predsjednik “Odbora za dodelu priznanja”, prof. Šotra je, pored ostalog, istakao da se radi o kolegi koji je, kao autor značajnih radova i učesnik u mnogim raspravama o bitnim problemima koji su bili predmet razmatranja na stručnim skupovima, davao svoj puni doprinos u nastojanju da se dođe do uspešnih rešenja.

Uz dodelu PRIZNANJA, kratka biografija kolege M. Omerhodžića, je prezentovana učesnicima Savetovanja:

Osnovni podaci:

- **Rođen u Visokom, 1980. godine.**
- **Osnovnu školu i Opću gimnaziju završio u Brezi.**
- **Zvanje diplomirani pravnik stekao na Pravnom fakultetu u Sarajevu 2005. godine.**
- **Student II ciklusa, postdiplomskog, studija na Pravnom fakultetu Univerziteta u Sarajevu, pravno-ekonomski smjer (preostao završni rad na temu „Osiguravajuća društva kao učesnici na tržištu vrijednosnih papira“).**
- **Student specijalističkog studija, Pravo osiguranja, na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Mostaru.**

Stručni ispiti:

- **Položen javni ispit 2008. godine, Agencija za državnu službu BiH.**
- **Položen pravosudni ispit 2009. godine, Ministarstvo pravde FBiH.**
- **Položen stručni ispit za stečajnog upravnika 2023. godine i upisan na Listu stečajnih upravitelja, Ministarstvo pravde FBiH.**

Radno iskustvo:

- **Lido-osiguranje d.d. Sarajevo, Direkcija Društva, pravni zastupnik u periodu od jula 2006.godine do decembra 2008.godine;**
- **Advokatska Kancelarija Eterović Sarajevo, advokatski pripravnik/stručni saradnik od januara 2009.godine do maja 2010.godine;**
- **Triglav Osiguranje d.d. Sarajevo, Centrala Društva, Sektor za štete i regrese;**
- **samostalni stručni saradnik za pravne poslove, Sektor šteta, u periodu od maja 2010.godine do aprila 2011.godine;**
- **rukovodilac Službe za pravne štete i regrese od aprila 2011. godine do marta 2015. godine, kao i**
- **direktor Centra za štete Sarajevo od aprila 2015. godine gdje radi do danas.**
- **Završio stručnu praksu u Zavarovalnici Triglav d.d. u Ljubljani u maju 2012.godine, aktivni učesnik seminara i edukacija koje organizuje Triglav Osiguranje d.d. Sarajevo i Zavarovalnica Triglav iz Ljubljane.**

Profesionalne i stručne aktivnosti:

- U toku profesionalnog rada, pored rukovodećih poslova, najveći dio rada se odnosio na zastupanje pred sudovima u postupcima za naknadu šteta i naplatu regresa te obradi šteta automobilskih, imovinskih i osobnih osiguranja kao i rad u komisijama za rješavanje šteta i prigovora.
- Kao radnik Triglav Osiguranja d.d. bio angažovan u komisijama i odborima u institucijama osiguranja u BiH, kao što su:
 - član Komisija za pregled i rješavanje šteta Zaštitnog fonda FBiH,
 - predsjednik Komisije za rješavanje šteta u Birou zelene karte BiH,
 - član Suda časti u Udruženju osiguravača BiH i član Upravnog odbora Zaštitnog fonda FBiH od juna 2017. godine do decembra 2020.godine,
 - kao i predstavnik Društva na sjednicama Skupštine Zaštitnog fonda FBiH i
 - bio član tima, ispred Udruženja osiguravača, koji je radio na analizi i prijedlozima novih Uvjeta za osiguranje vlasnika vozila od odgovornosti za štetu prouzrokovanu trećim licima, donesenim od strane Stručnog savjeta Agencije za nadzor osiguranja FBiH.
- Kao autor i koautor izlagao radove na 15. (maj 2022.) i 16. (maj 2023.) Savetovanju sa međunarodnim učešćem, Zlatibor, R. Srbija, u organizaciji Agencije „EXPERT“.

PRIZNANJE, kolegi Omerhodžiću, je uručio prof. dr Siniša Obradović.



Primajući PRIZNANJE, kolega Omerhodžić, uz riječi zahvalnosti, naglasio je da je ponosan što PRIZNANJE dolazi od ljudi koji su zapazili i cijenili njegov dosadašnji rad. Naglasio je i to da je ponosan što nagrada dolazi iz jednog renomirnog naučno - stručnog skupa, čiji je redovni učesnik i svedok konstantnog napretka, u svim segmentima dosadašnjeg rada, da bi danas dostigao nivo jednog od najznačajnijih, međunarodnih, stručnih skupova iz oblasti saobraćaja, posebno dijela koji se bavi problemima bezbjednošću saobraćaja. "Sasvim mi je jasno da sam danas, sa priznanjem dobio, pored ponosa i obavezu za još predaniji rad."

Na kraju prepodnevnog rada, u čast dobitnika PRIZNANJA, u holu Kongresne dvorane, za učesnike Savetovanja, priređen je

TRADICIONALNI KOKTEL

Poslepodnevni program je nastavljen izlaganjem Rada na temu:

“PROBLEMI PRILIKOM ODREĐIVANJA TOTALNIH ŠTETA I NJIHOVA NEUSAGLAŠENOST SA PRAVNIM AKTIMA I TEHNOLOŠKIM RAZVOJEM VOZILA”.

Rad su pripremili: autor, **Nataša Matić Miodragović, dipl. pravnik**, (prezentovala Rad) i koautori Emin Topić, dipl. inž. maš. ; Aleksandar Medić, dipl. inž. maš. i Petar Mihajlović, inž. elektr. i računarstva



Na početku Rada, naveden je sledeći “Abstract”: “Prilikom utvrđivanja totalne štete procenitelj, odnosno veštak ima tri zadatka. Da utvrdi tržišnu vrednost vozila, vrednost ostatka vozila i da dobijene vrednosti uporedi sa iznosom popravke vozila prema kriterijumima. Koliko god to zvučalo jednostavno, vrlo često to nije lako usaglasiti sa osiguravajućom i sudskom praksom.” Posle „razrade“, naveden je sledeći „Zaključak“: „Bez obzira što obračun popravke vozila nije primarna tema rada, prvo što se uočava je da je cena novih originalnih delova veoma skočila. Kako je skočila cena delova, tako se promenila i cena radnog sata. Prilikom izrade rada autor i koautori su imali različita mišljenja i različite pristupe određenim problemima vezanim za obračun totalne štete, kako oko stavki vezanih za definisanje ostatka vozila, tako i za pravna pitanja naknade štete. Iz diskusije su se nametnula određena pitanja“. **(Zbornik radova, str. 411.)**

Rad na temu: **“TUŽBA ZA NAKNADU ŠTETE NASTALE U AUTOMOBILSKOM SAOBRAĆAJU”**, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao prof. dr Siniša Ognjanović



U „Abstraktu“ ada stoji: „Onda kada je osiguranje od automobilske odgovornosti postalo obavezno za zaključivanje i istovremeno zakonom uvedeno pravo oštećenog na direktnu tužbu protiv osiguravača od odgovornosti, tada je oštećeni dobio dvojicu dužnika za naknadu štete – osiguravača i štetnika. Od tada je oštećenom licu na raspolaganju široka lepeza pravnih mogućnosti da ostvari naknadu štete nastale u automobilskom saobraćaju upotrebom motornog vozila. Oštećenom licu stoje na raspolaganju mnogobrojne pravne kombinacije za utuženje ili vansudski zahtev za naknadu štete. Sledeće su pravne mogućnosti: 2 paralelne, samostalnr pravne linije za naknadu štete; 2 tužbe (zahteva); 2 tužioca; 2 tužena; 2 osnova odgovornosti (objektivna i subjektivna odgovornost); 3 dužnika – osiguravač (objektivna odgovornost), vlasnik motornog vozila (objektivna odgovornost) i vozač (subjektivna odgovornost, odgovornost po osnovu pretpostavljene krivice); 16 modaliteta utuženja – 3 samostalne tužbe, 4 istovremene tužbe i 9 sukcesivnih tužbi“.

(Zbornik radova, str. 48.)

Rad na temu: „**E MOBILNOST I BEZBJEDNOST KRETANJA ELEKTRIČNIH VOZILA**“, pripremili su; **autor, prof. dr Osman Lindov**, koautor doc. dr Aleksandra Petrović, Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao O. Lindov.



Na početku Rada nalazi se „Rezime“ sledeće sadržine:

„Aktivna sigurnost (prevencija saobraćajnih nezgoda) imati će puno veću ulogu u budućnosti, ali biti će nužan i daljnji napredak u pasivnoj bezbjednosti (prevencija ozljeda) ako se želi postići cilj znatno bezbjednijeg saobraćaja. Konvencionalne granice između pasivne i aktivne bezbjednosti brzo nestaju što dovodi do novog i sveobuhvatnijeg pristupa bezbjednosti. Također, je važno razmotriti kako se postojeća funkcionalnost sistema koji ostvaruju dinamičnost vozila (npr. ABS, TCS, ESC) može migrirati na siguran način i poboljšati za električna vozila. Što se tiče pasivne bezbjednosti, mnoge nove i poboljšane mogućnosti zaštite postat će dostupne zahvaljujući poboljšanim senzorima prije sudara. Potrebno je uzeti u obzir učinak dodane mase baterije (zbog predaje veće kinetičke energije) na opterećenje putnika u automobilu pri

frontalnim i bočnim udarima. Kompatibilnost između vozila za različite uslove sudara (sprijeda, bočno, straga) i za udare između vozila različitih veličina (kamion, SUV, mali automobil) vrlo je važna i mora se poboljšati. Kao i kod konvencionalnih vozila, tako i kod električnih vozila neophodno je obratiti naročitu pažnju na sigurnosni aspekt. Mnogo je problema u ovoj oblasti, za sve vidove prevoza i za sve tipove pogona, ali pri analiziranju bezbjednosti električnih vozila potrebno je dotaći se sljedećih sigurnosnih elemenata: sigurnost baterije, prevencija požara, električni sistemi, standardi za električna vozila, električna infrastruktura, obuka korisnika i zaštita pješaka.“ **(Zbornik radova, str. 56.)**

Rad na temu: “**UPOTREBA NAPREDNIH ALATA I METODA PRI OBRADI ODŠTETNIH ZAHTJEVA U MIRNOM POSTUPKU**”

pripremili su: Nedžad Višća, dipl. ing. saob. ; Mahir Omerhodžić, dipl. pravnik i Midhat Salčin, dipl. ing. maš. Rad su , učesnicima Savetovanja, prezentovali u dva dijela. Prvi dio je prezentovao **M. Omerhodžić**, a drugi **N. Višća**.



Na početku Rada u “Sažetku”, autori su naveli:

“Proces obrade odštetnih zahtjeva kao jedan od procesa rada osiguravajućih društava, kako u BiH tako i u zemljama okruženja od kojih su neke i članice EU, postaje sve veći izazov. Rezultat ovog postprodajnog procesa utiče kako na samog osiguravača tako i na ugovarača osiguranja/osiguranika. Kod osiguravača ovaj process će uticati na rezultate poslovanja, visinu rezervacija, prodaju polica osiguranja, odnosno na status i položaj društva na tržištu. Kod ugovarača osiguranja/osiguranika/oštećenog ovaj process će uticati na materijalni status, buduću odluku o zaključenju osiguranja i izboru osiguravača te na kraju da li će osiguranik/oštećeni prihvatiti ponudu za isplatu štete u mirnom postupku ili će svoje pravo na naknadu ostvarivati u sudskom postupku. U ovom radu autori će predstaviti način primjene savremenih alata i metoda obrade šteta i kroz nekoliko primjera iz prakse pokazati kako ta primjena utiče na obradu šteta u mirnom postupku.”

(Zbornik radova, str. 294.)

Rad na temu: “**NAJSAVREMENIJA SREDSTVA I NAČIN UPOTREBE ZA EFIKASNO ODRŽAVANJE SAOBRAĆAJNICA U ZIMSKIM USLOVIMA SAOBRAĆAJA**”, pripremio je i učesnicima Savetovanja, prezentovao **mr Nihad Strojil**, dipl. inž. saobraćaja.



Na početku Rada, u “Abstraktu”, autor je naveo: ““Održavanje puteva u zimskim uslovima je kompleksno i složeno i zahteva se optimalna i fleksibilna angažovanost da bi saobraća Jmogaonormalno I bezbedno da se odvija. Da bi se postigla racionalnost u održavanju puteva u zimskom period neminovna je koordinacija između onih koji održavaju puteve, učesnika u saobraćaju (korisnici), policijekoja regulišesaobraćaj, kao I kvalitetna i blagovremena informisanost o stanju i uslovima koji vladaju na putu. Cilj ovog rada bio je da se analizom postojećih stanja bezbednosti u drumskom s aobraćaju naputevima Srbije, na osnovu raspoloživih statističkih podataka, neposrednim posmatranjem stanja saobraćaja, te obradom realnih saobraćajnih nezgoda, pokušati unaprediti bezbednost saobraćaja i dati novi predlog prioriteta čišćenja saobraćajnica u zimskom periodu. U politici upravljanja putevima u zimskim uslovima saobraćaja treba i zmeniti odnos prema kategorizaciji” (Zbornik radova, str. 174.)

Рад на тему: „РАЗЛИКЕ ИЗМЕЂУ ЕКСПЕРТИЗА И ДУБИНСКИХ АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА“, припремили су: аутор Горан Бошњак, магистар инжењерства и саобраћајних наука и саобраћајних система; Милан Илић, магистар инжењерства и саобраћајних наука; Марко Голић, магистар инжењерства и саобраћајних наука. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао Г. Бошњак.



У уводном дијелу Рада је наведено:

„У истраживању саобраћајних незгода, анализе се могу класификовати у различите категорије као што су експертизе, дубинске анализе, студије случаја, анализе понашања, научно посматрање, експерименти и друге методе. Посматрајући феноменолошки и етиолошки приступ с аспекта поузданости, може се примјетити да феноменолошким приступом брже долазимо до података. Насупрот томе, подаци добијени етиолошким приступом су спорији али поузданији. С развојем науке и технологије, различите специјалности су укључене у рјешавање сложених проблема у различитим гранама научних и друштвених дјелатности.

Експертиза или вјештачење је стручна анализа коју проводи стручно лице, с циљем доказивања чињеница у судском поступку. Док се експертизе фокусирају на доказивање чињеница и процјену штете у саобраћајним незгодама, мање се баве анализом утицајних фактора. С друге стране, дубинске анализе пружају свеобухватну анализу свих утицајних фактора и њихов допринос настанку саобраћајне незгоде. Примарни циљ дубинске анализе је прикупити тачне и свеобухватне податке о незгоди како би се утврдило шта се догодило, зашто се догодило и како се сличне незгоде могу спријечити у будућности. Иако се у неким аспектима преклапају с процесима експертиза, дубинске анализе нису исто што и експертизе саобраћајних незгода. Циљ овог рада и јесте повући одређену паралелу између експертиза и дубинских анализа саобраћајних незгода, те представити суштинске разлике, али и предности и недостатке вршења наведених анализа.“ **(Зборник радова, стр. 78.)**

Rad na temu: „TEŠKOĆE KOJE SE JAVLJAJU, U SVIM FAZAMA RADA, PRI POSTUPKU „DOKAZIVANJA ISTINE“ O UZROKU, TOKU I POSLEDICAMA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA – PRAVNI I TEHNIČKI ASPEKT“, pripremili su: mr Igor Radojević, dipl. inž. maš. i Darko Mugoša, dipl. pravnik. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Mugoša.



Na početku Rada, u “Sažetku”, autori su naveli:

„U postupku dokazivanja istine o uzroku, toku i posledicama saobraćajnih nezgoda, suočavamo se s nizom teškoća koje zahtijevaju pažljivu analizu kako sa pravnog, tako i sa tehničkog aspekta. Ovaj proces se sastoji od nekoliko ključnih faza, a svaka od njih nosi svoje izazove. Pravni aspekt ovog procesa često se suočava s pitanjima vezanim za vjerodostojnost svjedoka, interpretaciju pravila saobraćaja i ispravnost pravne dokumentacije. S druge strane, tehnički aspekt podrazumijeva korišćenje forenzičkih metoda kako bi se rekonstruisao tok nezgode.“ **(Zbornik radova, str. 148.)**

Rad, na temu:

„**PRETICANJE I SKRETANJE ULIJEVO KAO UZROK NEZGODE**“, pripremili su: advokat Dragan Stanišić; prof. dr Danislav Drašković, mr Aleksandar Jeftić, i Vladimir Gatarić, dipl. ing. saob. Rad je , učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Stanišić.



Na početku Rada, u „Sažetku“ je navedeno:

„Jedna od najčešćih situacija prilikom koje dolazi do saobraćajne nezgode jeste kada jedan od učesnika vrši radnju skretanja ulijevo, a drugi vrši radnju preticanja. Iako postoji nekoliko isključivih stavova ko je kriv kada se ovako dogodi nezgoda, svaku situaciju je neophodno analizirati za sebe i doći do zaključka. Prilikom analize je neophodno tumačiti na adekvatan način relevantne zakonske odredbe, a da bi se to uradilo neophodno je da vještak utvrdi činjenično stanje na pravi način.“ **(Zbornik radova, str. 475.)**



Rad na temu:

“KRAJNJA NEPAŽNJA KAO UZROK SAOBRAĆAJNE NEZGODE”, pripremili su: Esmir Hajdarpašić, BA iur.; Aziz Kovačević, dipl. ing saob. i komun.; Haris Šabović, dipl. ing. saob. i komun.; Nedim Bačić, dipl. ing. maš. i Emir Oglečevac, BA. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao E. Hajdarpašić.



Na početku Rad ,u „Abstraktu“, je navedeno:

„Prema pozitivnim pravnim propisima u Federaciji BiH, osiguravajuće društvo ima pravo regresa od svog osiguranika ukoliko je šteta trećem licu uzrokovana, između ostalog, počinjenjem prekršaja u krajnjoj nepažnji u skladu s zakonskim propisima koji uređuju sigurnost saobraćaja na cestama. Međutim, uprkos jednostavnosti i jasnoći same zakonske odredbe, praktična primjena iste u praksi za sobom povlači niz pravnih i saobraćajno-tehničkih izazova. Upravo ti pravni i saobraćajno-tehnički izazovi, njihova analiza i pokušaji prevazilaženja bit će tema ovog rada. U tom smislu, (ko)autori u radu nastoje odgovoriti na nekoliko praktično-teorijskih pitanja: (1) Šta se ima smatrati krajnjom nepažnjom u saobraćaju u svjetlu postojećih zakonskih rješenja i eventualnih nedostaka istih; (2) Kako sa tehničkog aspekta napraviti distinkciju između prekršaja napravljenih usljed obične u odnosu na prekršaje napravljene usljed krajnje nepažnje; (3) Da li rješavanju izazova nastupati iz isključivih pravnih ili saobraćajnih pozicija ili rješenja pronalaziti kroz kombinaciju ta dva aspekta; (4) Da li uspostaviti jedinstvena pravila i kriterije za određivanje prekršaja izazvanih krajnjom nepažnjom ili odlučivati od slučaja do slučaja?“(**Zbornik radova, str. 97.)**



Rad na temu: “**UPOREDNA ANALIZA METODA ZA ODREĐIVANJE POLUPREČNIKA HORIZONTALNE KRIVINE**”, pripremili su: prof. dr Dejan Bogičević, dipl. inž. saob.; Dušan Kocić, dipl. inž. građevine; i Rade Avramović, spec–struk. inž. saobraćaja. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Bogičević.



Na početku Rada, u „Rezimeu“ je navedeno:

„Prilikom veštačenja saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u krivini ili neposredno posle krivine, veštaci saobraćajno-tehničke struke gotovo nikada u uvidajnoj dokumentaciji, odnosno Spisima predmeta nemaju podatke o radijusu krivine, poprečnom nagibu kolovoza u krivini i preglednosti. S obzirom na značaj utvrđivanja radijusa krivine, predmet ovog rada je da se prikažu i sagledaju metode za merenje radijusa krivine sa prednostima i nedostacima, ali i da se ukaže značaj pravilnog merenja radijusa krivine.“(Zbornik radova, str. 106.)

Rad na temu: **“MOGUĆNOSTI ZA UTVRĐIVANJE IDENTITETA VOZAČA PRILIKOM SLETANJA VOZILA SA KOLOVOZA”**, pripremili su: Dejan Belić, dipl. of. MUP RS; prof. dr Zoran Papić; prof. dr Goran Stojiljković i MSc Andrijana Jović. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Belić.



Na početku Rada, u “Rezimeu”, je navedeno:

“U saobraćajnim nezgodama u kojima vozila u nekontrolisanim uslovima napuštaju kolovoznu površinu, način njihovog kretanja, a samim tim i kretanja vozača i putnika u vozilu, zavisiće od njihovog položaja unutar vozila, brzine vozila, mera pasivne zaštite, konfiguracije okolnog terena, kao i karakteristika prepreka s kojim vozilo nakon sletanja eventualno ostvaruje kontakt. Prilikom naleta vozila na prepreku, promene konfiguracije terena pri većim brzinama, ili kada vozilo izgubi kontakt sa podlogom, na osobe koje se nalaze unutar vozila deluju inercijalne sile velikog intenziteta, koje mogu dovesti do promene njihovog položaja unutar vozila, a veoma često i do ispadanja iz vozila. U ovakvim saobraćajnim nezgodama često se postavlja pitanje: Ko je upravljao vozilom? U ovom radu, na osnovu više multidisciplinarnih analiza realnih saobraćajnih nezgoda sprovedenih od strane stručnjaka forenzičke, saobraćajno-tehničke, medicinske i mašinske struke, date su smernice za identifikaciju lica koje je u trenutku nezgode upravljalo vozilom.” **(Zbornik radova, str, 400.)**

Rad na temu: “**UPOREDNA ANALIZA TRADICIONALNOG RADA U VEŠTAČENJU SAOBRAĆAJNIH NEZGODA I MOGUĆNOSTI ALATA DIGITALNE FORENZIKE BOSCH CDR RETRIEVAL TOOL I NJIHOVA IMPLEMENTACIJA**”, pripremili su: **prof. dr Ištvan Bodolo, dipl. ing.**; Zoltan-Filip Bodolo, mast. saob.; Lea Bodolo, dipl. ing. saob. i Daniel Sikirić, dipl. ing. prometa. Rad je prezentovao, učesnicima Savetovanja, I. Bodolo.



Na početku Rada, u “Rezimeu”, je navedeno:

„Veštačenja saobraćajnih nezgoda temelje na tačnim matematičkim modelima ali zbog nepoznatih (procenjenih) ulaznih parametara u računanjima, rezultati su tek procene. Presude ne reflektuju istinu nego pravdu zasnovanu na Zakonu u okviru tek nesumnjivih činjenica koristeći se pravnim načelom ”U neznanju lakše po okrivljenog”.Upotrebom alata digitalne forenzike veštačenja mogu postati istinita što dovodi do tačnog i brzog zadovoljenja pravde. U radu je prikazano istraživanje rezultata rada tradicionalnim putem u odnosu na alat digitalne forenzike Bosch CDR sa rezultatima u jednoj realnoj saobraćajnoj nezgodi. Prikazana je i implementacija rezultata u jednom sudskom veštačenju.“ **(Zbornik radova, str. 271.)**

Rad na temu „PEŠACI (STARA LICA I DECA) KAO RANJIVI UČESNICI U SAOBRAĆAJU“, pripremili su: doc. dr Živorad Ristić, dipl. ing. saob. i MSc. sc. ecc Jelena Đukić. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao Ž. Ristić,



Na početku Rada nalazi se „Rezime“ sledećeg sadržaja:

„Pešaci su najugroženiji ranjivi učesnici u saobraćaju. U velikom broju nezgoda sa učešćem pešaka, sami pešaci su napravili propust koji je doveo do nezgode. Za to je neophodno ukazati pešacima na opasnosti kojima su izloženi a u isto vreme raditi na edukaciji pešaka kako bi se broj saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka sveo na minimum. Među pešacima najugroženija su stara lica 65+, ali pored njih posebnu pažnju treba posvetiti i edukaciji dece za bezbedno učešće u saobraćaju.“ **(Zbornik radova, str. 214.)**

Rad na temu:

”ŠTETE U OSIGURANJIMA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI”, su pripremili: **MSc. sc. ecc Jelena Đukić** i doc. dr Živorad Ristić. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovala J. Đukić.



U uvodnom delu Rada je, pored ostalog, navedeno:

„U predgovoru tekstu napisanom na temu Štete u osiguranjima od automobilske odgovornosti, pored opšteg isticanja i uvodnog obrazlaganja značaja izabrane predmetne teme, obrazložen je istraživački motiv autora. Istražena je domaća normativa za oblast osiguranja, posebno šteta u osiguranju i učešće osiguranja od automobilske odgovornosti, posebno šteta, u ostalim neživotnim osiguranjima. Dati su direktni i posredni podaci o stanju i kretanju premija i šteta od automobilske odgovornosti upoređeno sa ukupnim ostvarenjima neživotnih osiguranja u posmatranom osmogodišnjem periodu, od 2015. do 2022. Urađen je kratak osvrt na pravo na prigovor korisnika finansijskih usluga osiguranja, posebno trećih oštećenih lica i na rešavanje spornih pitanja mirnim putem.

Nije izostavljen ni tekst o mogućim prevarama u osiguranju. Istaknut je značaj i mogući uticaj reosiguranja i upravljanja njime na društva za osiguranje. Na kraju rada, dat je kratak rezime na naslovnu temu. **(Zbornik radova, str. 225.)**

Autori su, za ovo Savetovanje, pripremili i prezentovali dva rada.

Prvi Rad na temu: **ANALIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA KOJE NASTAJU U FAZI PRETICANJA VOZILA I MOGUĆNOSTI IZBJEGAVANJA NEZGODE OD STRANE VOZAČA VOZILA KOJE VRŠI PRETICANJE ILI OD STRANE VOZAČA USUSRETNOG VOZILA**". pripremili su: **doc. dr Goran Čarapić dipl. maš. i saobr. inž. i Marija Šestović, dipl. maš. inž.** Oba rada je, učesnicima Savetovaja, prezentovao G. Čarapić.



Na početku prvog Rada nalazi se “Rezime” sa sledećim sadržajem: “Određeni broj saobraćajnih nezgoda se dešava u fazi preticanja, a koje nezgode su po pravilu u većini slučajeva sa težim posljedicama. Najčešće se dešavaju van urbanih sredina na magistralnim ili regionalnim putevima. Vještačenje saobraćajnih nezgoda koje se događaju pri preticanju vozila je delikatan i veoma složen posao. Poseban problem predstavlja analiza “kritičnog trenutka” u kome vozač, na osnovu trenutne procjene saobraćajne situacije, donosi odluku, da nastavi preticanje, ili da odustane od preticanja i sačeka povoljniju priliku za izvođenje ove radnje na bezbjedan način. “Kritični trenutak” se obično dešava kada se vozilo, koje vrši preticanje, nađe u paralelnom položaju sa vozilom koje pretiče saobraćajnom trakom namijenjenom za kretanje vozila iz suprotnog smjera. Rad je rađen da bi dao jasnu sliku o uzroku, toku i mogućnosti izbjegavanja nezgode, sa više aspekata.” **(Zbornik radova, str. 186.)**

Drugi Rad nosi naslov:

“PRISTUP VJEŠTAČENJU SAOBRAĆAJNIH NEZGODA KOJE NASTAJU U FAZI KRETANJA VOZILA U KOLONI ILI NIZU KAO UZROK (NE)BEZBJEDNOG Odstojanja”

Na početku drugog Rada , u “Rezimeu” je navedeno:

“Veliki broj saobraćajnih nezgoda se dešava u gradskoj vožnji, kada se vozila kreću u koloni ili nizu, zbog toga što vozači svoja vozila ne voze na “bezbjednom odstojanju”, koje bi im omogućilo da na pojavu iznenadnog kočenja ili usporavanja vozila ispred njega, mogu na bezbjedan način zaustaviti svoje vozilo prije mjesta kontakta sa vozilom koje se kreće ispred njega i naglo usporava svoje kretanje. Česti su slučajevi da u takvim saobraćajnim nezgodama učestvuje više vozila. Sa saobraćajno-tehničkog aspekta, pojam “bezbjedno odstojanje”, nije precizno definisano, niti ima jedinstvenog načina određivanja tog odstojanja pri vještačenju. Rad je rađen da bi u nekom dijelu precizno definisao pojam “bezbjednog odstojanja” kako bi se mogao primijeniti pri vještačenju i bio “pouzdan podatak” kod analize saobraćajnih nezgoda koje se dešavaju pri kretanju vozila u koloni ili nizu.” **(Zbornik rdova, str. 304.)**

Rad na temu: “**PROBLEM REALNE PROCENE ŠTETE NA MOTOCIKLIMA**” je pripremio i učesnicima Savetovanja, prezentovao **Darko Stevanović, maš. inž.**



Na početku Rada, u „Abstraktu“ je navedeno:

„Procena štete na vozilima je oblast od izuzetne važnosti u procesu obrade zahteva kao i likvidacije štete. Samo u slučaju kvalitetne i detaljne procene i analize štete možemo dobiti realnu sliku stanja vozila nakon nezgode i na osnovu toga obraditi predmet i obračunati realnu vrednost isplate oštećenom. Kod putničkih vozila napravljen je veliki pomak upotrebom namenskog softvera koji nam omogućava znatno lakši rad, i što je najvažnije tačnu selekciju i obračun oštećenih delova. Kod motocikala to nije slučaj. Trenutno svi dostupni softveri na tržištu sadrže mali broj informacija o motociklima i kao takvi retko kada su potpuno upotrebljivi u proceni štete. Evidentan trend porasta broja registrovanih motocikala na našem tržištu linearno dovodi i do povećanja broja nezgoda u kojima isti učestvuju. Po statističkim podacima u 2022 godini beležimo porast od 5,8% prvi put registrovanih mopeda i čak 18,7% motocikala. **(Zbornik radova, str. 90.)**

Rad na temu: **“VREDNOSNI OSTATAK KOD PUTNIČKIH VOZILA – REALNOST VS JEDINSTVENI KRITERIJUMI”**, pripremio je i prezentovao, učesnicima Savetovanja, dr Radošević Milan.



Na početku Rada, u “Abstraktu”, je navedeno:

“Prilikom isplate odnosno obračuna visine materijalne štete na vozilima, pored elemenata utvrđivanja tržišne vrednosti vozila, ekonomske opravdanosti opravke vozila itd., jedan od značajnih elemenata obračuna svakako je i vrednosni ostatak na vozilima. U ovom radu dat je prikaz vrednosnih ostataka u Jedinstvenim kriterijumima koji su u nedostatku boljih i dalje u upotrebi kod sudskih veštaka sa detaljnim osvrtom na njihovu zastarelost kako u pogledu zakonskih normi tako i u pogledu samog stanja na tržištu.”(Zbornik radova, str. 326.)

Rad na temu:

ANALIZA OKOLNOSTI ODVAJANJA TOČKA PRIVREDNOG VOZILA

su pripremili: Dragan Ružić, FTN Novi Sad; Darijo Jurišić, JGSP Novi Sad; i Dragan Rajnović, FTN Novi Sad. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Ružić.



Na početku Rada u “Rezimeu” je navedeno:

“Slučajevi odvajanja točka od osovine na privrednim vozilima često predstavljaju saobraćajne nezgode sa negativnim posledicama po druge učesnike u saobraćaju. Zbog velike mase i time velike kinetičke energije, točak privrednog vozila odvojen u pokretu, ukoliko naleti na druge objekte pre zaustavljanja, prouzrokuje veliku materijalnu štetu i opasnost po ljudske živote. U ovom radu su predstavljeni tipični načini odvajanja - otpadanja točka od privrednog vozila i njihovi uzroci. Analiza okolnosti i osnovnih uzroka ilustrovana je preko jedne studije slučaja odvajanja točka sa teretnog vozila. Analizirane su sve komponente sklopa, uključujući laboratorijska mehanička i metalografska ispitivanja materijala vijaka. Na osnovu rezultata zaključeno je da je uzrok neispravnosti bio kombinacija neadekvatnog održavanja i neodgovarajućih karakteristika materijala vijaka.”
(Zbornik radova, str. 262.)

Рад на тему: **“ПРИМЕНА ПОДАТАКА СА ТАХОГРАФСКИХ УРЕЂАЈА У САОБРАЋАЈНО – ТЕХНИЧКОМ ВЕШТАЧЕЊУ“**, припремули су: **Владимир Ерац; Зоран Јелић; Ивица Ристић; Марко Марковић и Ивица Станковић**. Рад је, учесницима Саветовања, презентовао **В. Ерац**.



На почетку Рада у „Резимеу“, је наведено:

„Обавезе у погледу возила у која мора да буде уграђен тахограф се налазе у Правилнику о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима. Овај Правилник прописује обавезу коришћења тахографа за возаче и превознике (власнике или кориснике возила) када обављају превоз терета возилима чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 тона или када обављају превоз путника аутобусима (путничким возилима са више од 8 седишта поред седишта возача). Осим тога, прописује и који су то превози изузети од обавезе коришћења тахографа. Сви изузеци се заснивају на АЕТР споразуму и европским прописима. Заједно са Правилником о начину коришћења тахографа прописује шта представља прописно коришћење аналогног и дигиталног тахографа у возилима и дефинише рокове за обављање њиховог прегледа (тј. њихову периодичност).

Подаци који се могу преузети са тахографских уређаја представљају значајан извор материјалних података који се могу користити у разним областима саобраћајно техничких вештачња, а нека од примена тих података у вештачњеима су тема овог рада.“ **(Зборник радова, стр. 280.)**

Rad na temu: „**EVENT DATA RECORDER (EDR) VS TRADICIONALNE METODE VEŠTAČENJA**“, pripremili su: prof. dr Ištvan Bodolo, dipl. ing.; Zoltan-Filip Bodolo, mast. saob.; Lea Bodolo, dipl. ing. saob. i Daniel Sikirić, dipl. ing. prometa. Rad je prezentovao, učesnicima Savetovanja, **Zoltan-Filip Bodolo**.



Na Početku Rada, u „Rezimeu“ je navedeno:

„U radu je dat kratak osvrt na uobičajeni sadržaj saobraćajno-tehničkih veštačenja i tradicionalni način izračunavanja temeljnih parametara na osnovu kojih se utvrđuju doprinosi učesnika. Izvršen je kratak prikaz EDR i CDR alata digitalne forenzike, problemi, mogućnosti i perspektive u budućnosti. U radu su prikazani rezultati ankete među veštacima u pogledu temeljnih parametara izračunavanih tradicionalnim radom u odnosu na rezultate koji su očitani iz EDR uređaja kao i uticaj razlika na mišljenja veštaka.“
(Zbornik radova, str. 204.)

Rad na temu:

“**POSTUPAK OBRADJE ŠTETE U SLUČAJU VEĆE POPLAVE**”, pripravili su: Boris Voršič i David Prauhart. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao B. Voršič.



Na početku Rada, u „Uvodu“ je navedeno:

„Slovenijo so v letu 2023 zajele ujme velikih razsežnosti, največjih v obdobju obstoja Slovenije. Ujme so se zvrstile skozi obdobje celotnega poletja, v večih škodnih dogodkih. V nadaljevanju bo predstavljen obseg nastale škode v neurjih, ter postopki reševanje škodnih primerov. Opisani bodo postopki ocene škode na sodoben način s pomočjo dronov, skenerja za točo, uporaba GIS sistema. Prav tako bo prikazan postopek, na kakšen način smo v Zavarovalnici Sava d.d. prilagodili postopek likvidacije škodnih primerov, glede na samo vrsto nastale škode. Sam obseg nastale škode je predstavljal velik izziv glede hitrosti reševanja ter razpoložljivega kadra.“**(Zbornik radova, str. 313.)**

Autori su, za ovo Savetovanje, pripremili i prezentovali dva rada.

Prvi Rad, koji nosi naslov:

“TENDECIJE RAZVOJA I PRIMENE VEŠTAČKE INTELIGENCIJE U SAOBRAĆAJU”,
pripremili su: dr Miloš Stojanović, dipl. inž. elek.; dr Milan Stanković, dipl. inž. saob.;
spec. Milan Protić, dipl. inž. građ. i mr Nada Stojanović, dipl. inž. maš. koja je, oba rada i
prezentovala učesnicima Savetovanja.



U “Rezimeu” prvog Rada je navedeno:

„Veštačka inteligencija je široka oblast koja u današnje vreme uključuje brojne metode i bavi se rešavanjem razolikih problema iz realnog života, obično komplikovanih i teško rešivih drugim pristupima. Veštačka inteligencija pokušava da simulira inteligentno ponašanje u sistemu zahtevajući tačnu i kompletnu informaciju i prikaz znanja. U realnosti, mnogi sistemi ne mogu biti opisani na takav način. Često se kod izrazito kompleksnih sistema javljaju zahtevi obrade situacija koje uključuju nepredvidive, nagle i neočekivane promene u okruženju. Kao posledica suočavamo se sa ograničenim mogućnostima konvencionalnog modeliranja, naročito kada se radi kompleksnim sistemima sa izrazito dinamičkim procesima.” **(Zbornik radova str. 40.)**

Drugi Rad, koji nosi naslov:

“STANJE RAZVOJA I UPOTREBE AUTONOMNIH VOZILA”, pripremili su: dr Milan Stanković, dipl. inž. saob.; dr Miloš Stojanović, dipl. inž. elek.; spec. Milan Protić, dipl. inž. građ. i mr Nada Stojanović, dipl. inž. maš.

U “Rezimeu” drugog Rada, je navedeno:

„Tehnologija autonomnih vozila otvara mogućnost fundamentalne promene saobraćajnog sistema. Autonomna vozila daju mogućnost za nove oblike mobilnosti tako da pružaju brojne ekonomske i socijalne prednosti. Međutim, postavlja se pitanje na koji način će se te prednosti manifestovati u primeni i kako će uticati na saobraćajni sistem i učesnike u saobraćaju. Automatska vožnja je prilika za rešavanje nekoliko važnih društvenih izazova na putu, npr. transport, bezbednost, energetska efikasnost, zagušenost, urbana pristupačnost i socijalna uključenost.“**(Zbornik radova, str 158.)**

Rad na temu: **“UTVRĐIVANJE BRZINE KRETANJA VOZILA NA OSNOVU ANALIZE VIDEO ZAPISA”**, pripremili su: **prof. dr Zoran Papić**; prof. dr Milja Simeunović; ass. dr Nenad Saulić; i Dragan Kotarlić, dipl. ing. saob. Rad je, učesnicima Savetovanja prezentovao Z. Papić.



Na početku Rada, nalazi se „Rezime“, u kome je navedeno:

„Upotreba video kamera namenjenih automatskom upravljanju saobraćajem , kao i kamera za video nadzor, omogućila je da se i saobraćajne nezgode, odnosno način i režim kretanja učesnika nezgode u trenutku i neposredno pre njenog nastanka mogu vizuelno sagledati. Na osnovu video snimka vozila koje prolazi kroz deonicu koja se fotogrametrijski može rektifikovati i transformisati u ortogonalni prikaz, uz poznavanje dimenzija karakterističnih formacija koje su najčešće pravougaone forme, poput pešačkih prelaza i sl., uz poznavanje frekvencije video zapisa, primenom odgovarajućih softvera može se utvrditi brzina kretanja objekta koji je predmet istraživanja. U ovom radu je izvršeno istraživanje pouzdanosti brzina utvrđenih rektifikacijom, primenom programskog paketa AnalyzerPro u odnosu na ciljane brzine vozila definisane limitatorom brzine, izmerene ručnim radarom i GPS uređajem inastaliranim u vozilo.“(**Zbornik radova, str. 390.**)

Rad na temu: "UTVRĐIVANJE POZICIJE TOČKA UPRAVLJAČA PRILIKOM AUTOMATSKOG ISKLJUČENJA POKAZIVAČA PRAVCA" pripremili su: **ass.dr Nenad Saulić**; prof. dr Vuk Bogdanović; prof. dr Pavle Pitka; ass. dr Vladimir Ilin. Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao N. Saulić



U "Rezimeu" Rada, je navedeno:

„Pokazivači pravca su važan uređaj na vozilima, kojim obaveštavamo druge učesnika o svojoj nameri kada se vrši promena saobraćajne trake, prestrojavanje, skretanje, preticanje i sl. Upotrebom pokazivača pravca povećava se bezbednost svih učesnika u saobraćaju. Prema istraživanju sprovedenom u SAD i Kanadi, jedan od razloga zašto vozači ne koriste pokazivač pravca jeste da im se dešava da zaborave da isključe ovaj uređaj. U ovom radu, poseban naglasak je stavljen na utvrđivanje pozicije točka upravljača pri kojem se aktivira automatsko isključenje pokazivača pravca prilikom vraćanja točka upravljača u prvobitan „nulti“ položaj, kao i pozicija točka upravljača kada se ne aktivira automatsko isključenje ovog uređaja.“ **(Zbornik radova, str. 428.)**

Rad na temu: „**ZNAČAJ OBUKE ZA BEZBEDAN UTOVAR PO VDI DIN STANDARDU U CILJU PREVENCIJE NASTANKA ŠTETE NA VOZILIMA I ROBI U TRANSPORTU**“, pripremili su : Dejan Vasiljević, dipl. ing. saob. i Milan Vasiljević, Dekra, d.o.o. Rad je , učesnicima Savetovanja, prezentovao D. Vasiljević.



U “Abstraktu” je navedeno:

Nepravilno utovaren i neadekvatno obezbeđen teret može značajn uticati na bezbednost usaobraćaju. Ako teret nije pravilno osiguran, postoji rizik da se kompletan ili delovi tereta mogu srušiti ili ispasti iz vozila tokom vožnje. Ovo može izazvati opasne situacije na putu, uključujući oštećenje vozila, saobraćajne nezgode, povrede učesnika u saobraćaju, oštećenje tereta, infrastrukture i ekološku štetu. U slučaju da se transportuju elementi sa jedne lokacije na drugu zbog sklapanja konačnog proizvoda loše obezbeđen teret može izazvati oštećenja na elementima što bi prouzrokovalo velike gubitke u finalnoj proizvodnji. Zbog ovih razloga, važno je pravilno obezbediti teret. To uključuje korišćenje odgovarajućih sredstava za vezivanje tereta, ravnotežu i ravnomernu raspodelu tereta, kao i pridržavanje svih sigurnosnih propisa i preporuka za prevoz tereta. Obezbeđen teret doprinosi bezbednosti u saobraćaju i pomaže u sprečavanju potencijalno opasnih situacija na putu, kao i sprečavanju nastanka štete na teretu (robi u transportu). **(Zbornik radova, str. 466.)**

Rad na temu: **“BICIKLISTI, UVEK UGROŽENI KAO KORISNICI PUTEVA”**, pripravili su: F. Pušavec, Univerzitet Ljubljana; K. Mijanović, Univerzitet Travnik i J. Kopač, Univerzitet Ljubljana, Rad je, učesnicima Savetovanja, prezentovao J. Kopač.



Na početku Rada, U “Povzetku”, autori su naveli:

»Kolesar je v prometu šibkejši člen v primerjavi z motoristom, avtomobilom, tovornjakom. Ob tem mu ob nastanku kritične situacije prav nič ne pomaga »zakon o varnosti cestnega prometa«. Ker gre v vseh primerih tudi ta prisotnost človeškega faktorja in subjektivne reakcije, naj bi bil kolesar vseskozi tudi sam vsestransko pozoren. V prispevku je predstavljeno nekaj nevarnih in kritičnih situacij in primerov, kjer najpogosteje prihaja do nesreč v povezavi s kolesarjem ob tem so predlagane rešitve za izboljšanje prometne varnosti:

- Križišče z odmaknjeno kolesarsko stezo (kot obračanja glave in pogleda v desno preko boka je izboljšan in zmanjšan za okoli 20 stopinj). Tako desno zavijajoče vozilo lažje opazi kolesarja, ki vozi ob križišču naravnost.

- Vožnja vozil (OV, TV, BUS) bočno preblizu kolesarju, ko ga prehitevajo. Nov zakon sicer narekuje odklik 1.5m, kar pa še ne pomeni realnosti, saj je ocena razdalje subjektivna in znan je fenomen (stiskanja) kolesarja. Delna rešitev je črtkana črta 1.5m od desnega roba ceste.

- Večja vozila (TV, BUS) imajo ob sebi slabo preglednost. Kolesarju ne pomaga nalepka na vozilu, ki opozarja na mrtve kote. To je potrebno rešiti z zvočnimi senzorji in kamerami.«
(Zbornik radova, str. 341.)

**PREMA PROGRAMU RADA SAVETOVANJA, POSLE
PREZENTOVANIH RADOVA ODRŽAN JE I
„OKRUGLI STO“**



na kome je vođena diskusija o različitim problemima koje su , u svojim radovima, istakli pojedini autori. Pored toga, nastavljena je diskusija sa prethodnog Savetovanja, na temu:

„TRZAJNE POVREDE VRATA – KAKO DO ISTINE!

NA ŽALOST, I OVAJ PUT DISKUTANTI NISU MOGLI DOĆI DO ZAJEDNIČKOG STAVA KOJI SE ODNOSI NA NAČIN, PRISTUP I POSTUPAK REŠAVANJA OVOG, ZNAČAJNOG PROBLEMA.

**DOGOVORENO JE DA SE NAREDNO SAVETOVANJE ODRŽI,
NA ISTOM MESTU, U VREMENU
15 – 17. MAJ, 2025.**

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