

**МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ
УНИВЕРЗИТЕТ ОДБРАНЕ
ВОЈНА АКАДЕМИЈА**



Мастер рад

**МОДЕЛ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ТЕХНОЛОГИЈЕ ТРАНСПОРТА
ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ У УСТАНОВАМА ЗА
ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА**

Ментор:

пуковник

ванр. проф. др. Веско Луковац, дипл. инж.

Кандидат:

студент МАС Логистика одбране

Мартин Матијашевић бр.инд. 4035/22

Београд, 2026. године

САДРЖАЈ

УВОД	4
1. МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА	5
1.1. Предмет, циљ и методе завршног рада	6
1.2. Начин и методе примењене у истраживању	8
1.3. Очекивани резултати завршног рада	9
2. УПРАВА ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА И ОРГАНИЗАЦИЈА СПРОВОДА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ	10
2.1. Организација и устројство Управе за извршење кривичних санкција	11
2.2. Служба за обезбеђење као организациона јединица надлежна за спровод лица лишених слободе	14
3. ОРГАНИЗАЦИЈА ТРАНСПОРТА И СПРОВОЂЕЊЕ ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ	17
3.1. Организација рада Спроводне службе и смернице за безбедност у реализацији спровода	18
3.2. Карактеристике кадровске структуре Службе за обезбеђење	21
3.3. Селекција припадника Службе за обезбеђење за послове транспорта лица лишених слободе	26
3.3.1. Структура процеса обуке кандидата за возаче специјалних возила	28
3.3.2. Потреба за специјалистичком обуком возача специјалних возила у Управи за извршење кривичних санкција	30
3.4. Транспорт лица лишених слободе у Управи за извршење кривичних санкција	31
3.5. Карактеристике транспортних средстава спроводне службе	35
3.5.1. Техничке карактеристике специјалних возила спроводне службе Fiat Ducato и Citroen Jumper	36
3.6. Организација транспорт лица лишених слободе у земљама Европске уније и окружења	41
4. ИДЕНТИФИКАЦИЈА НЕДОСТАКА У АКТУЕЛНОМ ПРИСТУПУ И УНАПРЕЂЕЊЕ СИСТЕМА ОБУКЕ	45
4.1. Упитник за припаднике Службе за обезбеђење и других служби у заводима	45
4.1.1. Основни подаци о испитаницима	45
4.1.2. Ставови испитаника о тренутном стању транспорта	48
4.1.3. Предлози испитаника за унапређење система транспорта	50
4.1.4. Ставови испитаника о безбедносним аспектима транспорта лица лишених слободе	52
4.2. Предлог специјалистичке обуке возача специјалних возила у Управи за извршење кривичних санкција	57
5. ТЕСТИРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА ЗА ТРАНСПОРТ ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ	65
5.1. Тест вожња специјалних возила	65

6. ИЗБОР МОТОРНОГ ВОЗИЛА ЗА ТРАНСПОРТА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ У УСТАНОВАМА ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА	69
6.1. Формирање експертске групе	69
6.2. Дефинисање критеријума за избор моторног возила	72
6.3. Избор моторног возила применом АХП методе	74
6.3.1. Поставка АХП проблема одлучивања	78
6.3.1. Резултати спроведеног АХП	79
 ЗАКЉУЧАК	 82
ЛИТЕРАТУРА	90
СПИСАК СКРАЋЕНИЦА	93
ПОПИС ТАБЕЛА	94
ПОПИС ШЕМА	95
ПОПИС СЛИКА	95
ПРИЛОЗИ	97
БИОГРАФИЈА КАНДИДАТА	103

УВОД

Успешно функционисање система извршења кривичних санкција зависи од бројних међусобно повезаних фактора, између осталог, и од ефикасности саобраћајно-транспортне подршке, она је у значајном сегменту ослоњена на возаче специјалних возила, а они су истовремено и припадници Службе за обезбеђење. Возачи специјалних возила "В" категорије који управљају специјалним возилима, представљају кључне елементе у логистичкој подршци, било да је реч о транспорту - спровођу лица лишених слободе, превозу припадника-људства, материјалних средстава, специјалне опреме и оружја или извршавању различитих задатака у условима ванредних ситуација, активне и пасивне приправности. Кључни задатак возача специјалних возила и њихов свакодневни задатак је транспорт лица лишених слободе до правосудних установа, медицинских установа или других затвора и повратак у матичну установу на безбедан и ефикасан начин. Због тога је избор оптималног модела транспорта и транспортног средства од стратешког значаја за функционисање правосудног система, Министарства правде и затворског система у целини. Досадашњи начин транспорта карактерише несистематичан приступ у систему транспорта лица лишених слободе, недовољно добра координација и старост возног парка, која утиче на саму безбедност транспорта лица лишених слободе, а истовремено и на повећан број одлагања судских поступака, због немогућности транспорта лица лишених слободе до правосудних органа, услед неисправности и недовољног броја специјалних возила.

Тежиште овог истраживања је да се, по основу утврђених техничко - експлоатационих критеријума и стручног мишљења возача специјалних возила, идентификује оптимално моторно возило за транспорт лица лишених слободе у Управи за извршење кривичних санкција, Министарства правде, Републике Србије, као и предложи оптимални модел за унапређење транспорта (превоза) лица лишених слободе. У складу са тим циљем, спроведено је анкетно истраживање међу припадницима Службе за обезбеђење, радно распоређеним на пословима Спровођне службе, односно транспорту лица лишених слободе, као и вишекритеријумска анализа АНР методом, што омогућава научно утемељен и транспарентан приступ избору модела. Рад се састоји из шест међусобно повезаних сегмената, усклађених са постављеним предметом и циљем истраживања. Први део рада обухвата карактеристике и организацију обуке кандидата за возаче специјалних возила, потребне "В" категорије у затворском систему Републике Србије, где је констатован један неуједначен и стихијски приступ у систему селекције возача. Приказани су нормативни документи који уређују процес обуке, структура теоријске и практичне обуке, специфичности обуке у односу на цивилни сектор, као и структура часова. Посебан акценат стављен је на избор оптималног модела транспорта лица лишених слободе у јавном саобраћају, уз приказ терена, рута и методологије извођења транспорта.

Техничко-експлоатационе карактеристике моторних возила која се користе у Министарству правде, односно у Управи за извршење кривичних санкција за транспорт лица лишених слободепредмет су другог дела овог рада. У трећем и четвртом делу рада описана је методологија која је спроведена у циљу дефинисања критеријума за избор специјалног возила за транспорт лица лишених слободе и модел транспорта. Саставни део мастер рада обухвата и списак анализиране литературе, попис свих слика, списак бројних табела и скраћеница, као и прилози. Користећи свеобухватан и методолошки утемељен приступ, рад нуди стручну и аргументовану основу у процесу доношење кључних одлука у вези са избором специјалних возила у складу са савременим захтевима, циљевима и потребама система извршења кривичних санкција.

1. МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА

Доношење одлуке о избору одговарајућих транспортних средстава за опремање службе за обезбеђење, као и оних која се користе у високоризичним ситуацијама, одређен једној бројним факторима, од којих су кључни, тип, врста и тежина додељеног задатка, затим безбедносни ризик по лице лишено слободе и друштвену средину, средства која су на располагању, као и карактеристике постојећих и понуђених типова возила. Поред тога, специфични услови у којима се користе специјална друмска транспортна средства у оквиру транспорта осуђеника захтевају шири и систематичнији приступ при одређивању потенцијалних врста транспортних средстава која могу бити разматрана, у складу са следећим смерницама:

- транспортно средство треба да буде изабрано по повољној цени, са одговарајућим карактеристикама које одговарају врсти и специфичностима задатака службе;
- изабрано транспортно средство треба да оптимално испуњава стандарде који се односе на сигурност и адекватну заштиту припадника и осуђених лица, могућност коришћења у теренским условима, носивост, опремљеност интелигентним транспортним системима, савременим телекомуникационим средствима и адекватном додатном опремом; испорука транспортног средства треба да буде извршена у најкраћем могућем року; добављач транспортног средства мора да обезбеди техничку подршку након испоруке, укључујући одржавање и обуку.

Анализом постојећих метода вредновања и рангирања алтернатива у избору неборбених друмских транспортних средстава за опремање службе за обезбеђење може се уочити низ недостатака који утичу на објективност и квалитет донетих одлука. Процес одлучивања најчешће није заснован на примени научних метода, а доступне алтернативе се углавном вреднују према једном критеријуму или фаворизовањем одређене групе критеријума без довољног оправдања. Анализа постојећих модела показује да се критеријуми и поткритеријуми често бирају без адекватног образложења којим би се потврдила њихова важност у процесу проналажења оптималног решења. Последице неадекватног избора критеријума и поткритеријума могу довести до немогућности доношења најбоље одлуке, а неки од узрока за то су:

- дефинисани критеријуми нису релевантни за вредновање;
- појединим критеријумима се даје већа тежина него што је оправдано;
- неправилна хијерархијска структура критеријума може довести до резултата који не одговарају реалним вредностима.

Процес доношења коначне одлуке треба да буде резултат систематичне анализе свих фактора који на њу утичу. Из тог разлога, неопходно је утврдити компетентност доносиоца одлуке у погледу његове стручности, надлежности и формално-правне одговорности. Оваквим приступом може се спречити погрешно или нестручно процењивање фактора значајних за само одлучивање, било да се ради о дефинисању критеријума, њиховим међусобним односима или утврђивању њихове појединачне и укупне важности. Унапређење процеса одлучивања може се постићи дефинисањем новог модела са јасно одређеном структуром, критеријумима и поткритеријумима, који би био заснован на примени метода вишекритеријумског одлучивања. Такав модел би омогућио прецизнију анализу значаја појединачних критеријума, њихове међусобне зависности, као и могућност правовремене ревизије донетих одлука.

1.1. Предмет, циљ и методе завршног рада

Истраживање представљено у овом мастер раду бави се проблемом ефикасног избора специјалних друмских транспортних средстава за опремање службе за обезбеђење која се користи у спровођењу лица лишених слободе. У оквиру истраживања разматрани су кључни фактори који имају утицај на процес доношења одлука. Правилан избор транспортног средства је од суштинске важности за осигурање ефикасног и континуираног функционисања саобраћајно-транспортног система током ангажовања људских и материјалних ресурса службе за обезбеђење у спровођењу лица лишених слободе. Предмет истраживања подразумева примену свеобухватног модела који укључује методе за вредновање и избор најпогоднијих транспортних средстава за потребе службе за обезбеђење. Временски оквир истраживања у мастер раду односи се на проучавање и анализу процеса транспорта лица лишених слободе у контексту безбедносних и технолошких аспеката у периоду од 2015. године до актуелног тренутка. То подразумева истраживање примењених метода, техника и технологија, као и безбедносних стандарда који су се развијали и примењивали у различитим временским фазама унутар система за извршење кривичних санкција, односно у Републици Србији, као и у европским оквирима. Истраживањем су обухваћени различити временски периоди, почевши од историјског контекста примене транспортних технологија у овом подручју, преко развоја нових приступа, техника и система безбедности, до савремених изазова и иновација. Временским оквиром су обухваћени:

- **Историјски контекст:** анализу развоја транспортних система лица лишених слободе у протеклим деценијама, када су се користили традиционални и мануелни системи безбедности.
- **Модерни период:** истраживање савремених технолошких решења као што су електронски надзор, биометрички системи, аутоматизација процеса и други иновације у безбедносним аспектима транспорта.
- **Актуелно стање:** анализу тренутних безбедносних изазова и трендова, као и процену ефикасности савремених система транспорта лица лишених слободе.

Овако дефинисано временско одређење омогућава дубље разумевање технолошког напретка и безбедносних изазова који утичу на транспорт лица лишених слободе, као и на развој и примена стандарда унутар система за извршење кривичних санкција. Просторно одређење предмета истраживања мастер рада односило се на истраживање и анализу безбедносних аспеката и примењених технологија у транспорту затвореника на националном, европском и на међународном нивоу. Просторно, истраживање је било фокусирано на:

1. **Национални контекст:** истраживање ће се обавити у оквиру домаћег правног и институционалног система, који обухвата различите типове установа за извршење кривичних санкција као што су затвори, полицијске станице, установе за малолетнике, као и транспортне јединице које врше превоз лица лишених слободе. Проучавање ће се односити на различите регије и окружења у земљи, укључујући урбана и рурална подручја, као и специфичне услове који утичу на примену безбедносних и технолошких решења.
2. **Међународни контекст:** истраживање ће се проширити на упоређивање и анализу пракси и технологија примењивих у другим сродним установама и организацијама које управљају транспортом лица лишених слободе (као што су Интерпол, Европска комисија, УН и друге

међународне структуре). Поред тога, истраживаће се усклађеност са међународним стандардима безбедности и правима осуђених лица, као и размена добрих пракси између различитих система.

3. **Технолошки аспекти:** просторно, истраживање ће обухватити и просторну дистрибуцију и инсталацију савремених безбедносних технологија које се користе у транспорту, као што су праћење у реалном времену, биометричка идентификација, електронски надзор, те мониторинг и управљање транспортним возилима.

У раду ће се истраживати како се безбедносне и технолошке праксе прилагођавају специфичним просторним условима и изазовима, као и на који начин се примењују унутар различитих врста установа и инфраструктуре за извршење кривичних санкција. Дисциплинарно одређење предмета истраживања мастер рада обухвата више различитих дисциплина које су повезане са безбедношћу, технологијама и правним аспектима у контексту транспорта лица лишених слободе. Ово истраживање укључује:

1. **Безбедност:** Први основни дисциплинарни аспект истраживања односи се на безбедност, као и на криминалистичке и полицијске науке. Истраживање ће се бавити анализом мера заштите, контроле и превенције ризика у транспорту лица лишених слободе, укључујући процену технологија које се користе за надзор, као и безбедносне стратегије у превозу осуђених лица.
2. **Саобраћајне науке, технологије и инжењерство:** Следећи важан аспект је примена савремених технологија у транспорту и безбедности. Овде истраживање укључује науке о информационим технологијама, системима за надзор и управљање, као и инжењерске дисциплине које обухватају развој и примену технолошких решења за транспорт и заштиту живота и имовине.
3. **Право и правна наука:** Истицање правних аспеката у транспорту лица лишених слободе такође је кључно за истраживање. Правна дисциплина ће обухватити законе, стандарде и добре праксе које се односе на права лица у транспорту, безбедност у транспорту, као и на регулације које се важе за установе за извршење кривичних санкција и транспортне праксе у оквиру различитих правних система.
4. **Социологија и криминологија:** Социолошки и криминолошки аспекти ће се фокусирати на односе између друштва и система правде, као и на утицај који транспорт лица лишених слободе има на друштво, као и на саму особу која се превози. Овде се разматрају и последице за социјалну интеграцију осуђених лица.
5. **Менаџмент и логистика:** Истраживање ће се бавити и аспектима логистике, управљања ресурсима и оптимизације процеса транспорта унутар система за извршење кривичних санкција. Овде се разматрају најбоље праксе у организовању и управљању транспортним процесима и инфраструктуром.

Дисциплинарни оквир истраживања интегрише све ове аспекте, што омогућава свеобухватну анализу и предлоге за унапређење система транспорта лица лишених слободе.

1.2. Начин и методе примењене у истраживању

Примењени теоријски и постављени хипотетички оквиристраживања и циљеви самог рада условљавали су доминантно квалитативни приступ истраживању, који обухвата комбиновано коришћење и интеграцију бројних података из више извора и примену различитих научних метода, али и моделирање и студију случаја. Ово истраживање је превасходно мултидисциплинарног карактера и подразумева анализу постојећих извора података, али и примену различитих методских поступака и инструмената у циљу утврђивања оптималног модела транспорта лица лишених слободе. Истраживање је укључивало комплементарно коришћење различитих метода:

- **Анализа садржаја:** Коришћена је за систематично прикупљање података у функцији спречавања ризика у транспорту лица лишених слободе, класификације транспорта лица лишених слободе и анализа система обезбеђења. Ова метода омогућава обухватање ширег контекста организације система обезбеђења и објашњење међузависности услова, узрока и повода настанка безбедносних изазова у транспорту лица лишених слободе.
- **Метода прегледа литературе:** Примењивана током целог рада како би се укључила сазнања и достигнућа у студијама безбедности. У мастер раду је коришћен приказ сазнања из доступног фонда научног знања и теоријска дискусија из радова више аутора.
- **Анализа правних докумената:** Вршена је упоредна анализа националних прописа који регулишу сложену правну материју транспорта лица лишених слободе.
- **Секундарна анализа квалитативних података:** Примењивана у анализи и тумачењу података из домаћих и страних извора, као што су стручно-теоријска литература, документи, снимци, видео записи и интернет. Податаци су критички процењивани.
- **Компаративна метода:** Коришћена је ради утврђивања сличности и разлика, улоге, функције и поступака актера у систему обезбеђења, као и проактивних и реактивних мера у транспорту лица лишених слободе.
- **Студија случаја:** Коришћена за тестирање и дескрипцију одабраних транспортних средстава, омогућавајући детаљан опис, усмеравање, реаговање и доношење одлука у случајевима угрожавања безбедности.
- **Посебне научне методе:** Примењене су, према потреби, методе као што су анализа и синтеза.
- **Статистички метод:** Користио се у обради упитника.
- **АХП метода:** Ова метода је ефикасна за избор транспортног средства за превоз осуђеника, јер омогућава процену више критеријума као што су безбедност, трошкови и доступност. Ова метода структурирано рангира алтернативе, узимајући у обзир важност сваког фактора, што обезбеђује објективност у одлуци. Поред тога, АХП подржава сарадњу стручњака из различитих области, чиме се постиже свеобухватан и рационалан избор.

1.3. Очекивани резултати завршног рада

Истраживана тема рада: „*Модел за унапређење технологије транспорта лица лишених слободе у установама за извршење кривичних санкција*“ обухвата област технологија транспорта, рад ће се фокусирати на истраживање научне и стручне литературе, где ће се кроз ревијални приказ указати на предности и недостатке примене нових технологија транспорта лица лишених слободе и избору оптималног транспортног средства. Полазне хипотезе предложеног истраживања су:

- Предлог модела унапређења технологије транспорта лица лишених слободе кроз развијање метода избора друмских транспортних средстава која се користе за потребе службе за обезбеђење која се ангажује у спровођењу ван установа за извршење кривичних санкција.
- Могуће је одабрати одговарајуће методе за вредновање и рангирање (методе вишекритеријумске анализе) варијанти решења при избору транспортних средстава за потребе спровођења ван установа за извршење кривичних санкција, што омогућава доношење оптималног решења (избор адекватног транспортног средства тзв. специјалног возила).
- Могуће је идентификовати кључне параметре и факторе који су значајнији од других приликом доношења одлука о избору транспортних средстава за службу за обезбеђење у спровођењу ван установа за извршење кривичних санкција.
- Развој целокупног и комплексног модела за избор транспортних средстава за службу за обезбеђење у спровођењу ван установа за извршење кривичних санкција је изводљив. Овај модел интегрише релевантне критеријуме и поткритеријуме, као и методологију вишекритеријумског одлучивања, што омогућава ефикасан избор оптималног транспортног решења и технологије транспорта.

2. УСТАНОВЕ ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА И ОРГАНИЗАЦИЈА СПРОВОДА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ

Данашњи правосудни систем и обезбеђење извршења кривичних санкција у Републици Србији баштине традицију из периода Социјалистичке Федеративне Републике Југославије и доминантни модели рада су резултат тог наслеђа. Уставним реформама СФРЈ, из 1963. и 1972. године, обезбеђење затвора је из надлежности Секретаријата унутрашњих послова делегирано на Секретаријат за правосудје, што је са собом у пракси значајно смањило овлашћења службеницима обезбеђења у затворима. У систему обезбеђења извршења кривичних санкција постоји потреба за реформисањем и трансформисањем службе за обезбеђење – спроводне службе у заводима и технологије транспорта лица лишених слободе [1]. Данас је улога и значај припадника Службе за обезбеђење знатно шири, па се може разматрати и формирање специјализованих јединица за транспорт лица лишених слободе [2], те је потреба за постојањем различитих специјализованих врста полиције све већа. Ако посматрамо Управу за извршење кривичних санкција, као орган управе у саставу Министарства правде, Републике Србије, може се видети да она има сложену организациону структуру. Основне компоненте те структуре укључују (видети табелу 1.):

Табела 1. Хијерархијска структура Управе за извршење кривичних санкција.

Ниво 1	Ниво 2	Ниво 3
1. Управа	Директор Управе	- На челу Управе, одговоран за све аспекте рада
	Кабинет директора	- Подршка раду директора - Управља административним пословима
	Одељења	Одељење за заштиту и остваривање права лица лишених слободе
		Одељење за третман и извршење ванзаводских санкција и мера
		Одељење за правне и опште послове
		Одељење за инспекцију
		Одељење за безбедносно-оперативне послове
		Одељење за финансијско-материјалне послове
		Одељење за информационе системе
2. Установе	Установе извршења кривичних санкција	- Казнено-поправни заводи - Окружни затвори - КПЗ за малолетнике - Васпитно-поправни дом за малолетнике - Специјална затворска болница

Извор: Информатор о раду Управе за извршење кривичних санкција за 2024. годину.

2.1. Организација и устројство установа за извршење кривичних санкција

Извршење казне затвора у Србији је дефинисано Законом о извршењу кривичних санкција, као кривичним законским актом[3], који је претрпео значајне системске измене 2014.и 2019. године[4].Према овом закону јединствена и централна институција за област кривичних санкција је Управа за извршење кривичних санкција (УИКС), која припада министарству надлежном за област правосуђа у РепублициСрбији.Организација области извршења кривичних санкција је таква да се, у оквиру Управе за извршење кривичних санкција и њених организационих јединица у седишту УИКС, састоји из 29 установа [5].У оквиру УИКС постоје одељења, а у оквиру завода и окружних затвора постоји пет служби (које покривају област третмана, затим безбедности-обезбеђење, здравствене заштите осуђених лица, област надлежна за обуку и упошљавање осуђених лица и опште послове).Служба за обезбеђењеУправе за извршење кривичних санкција кључна је за безбедност у сваком затвору, спроводи-транспортује осуђена и притворена лица. Наоружање припадника Службе за обезбеђење карактеристично је за све службе тог типа и састоји се од ватреног оружја и различитих врста хемијских средстава. Свакој затворској установи наоружање и опрема додељују се према типу установе и степену обезбеђења [6].Сликом 1.приказана је организациона структура затворских установа.



Слика 1.Организациона структура затворских установа [7].

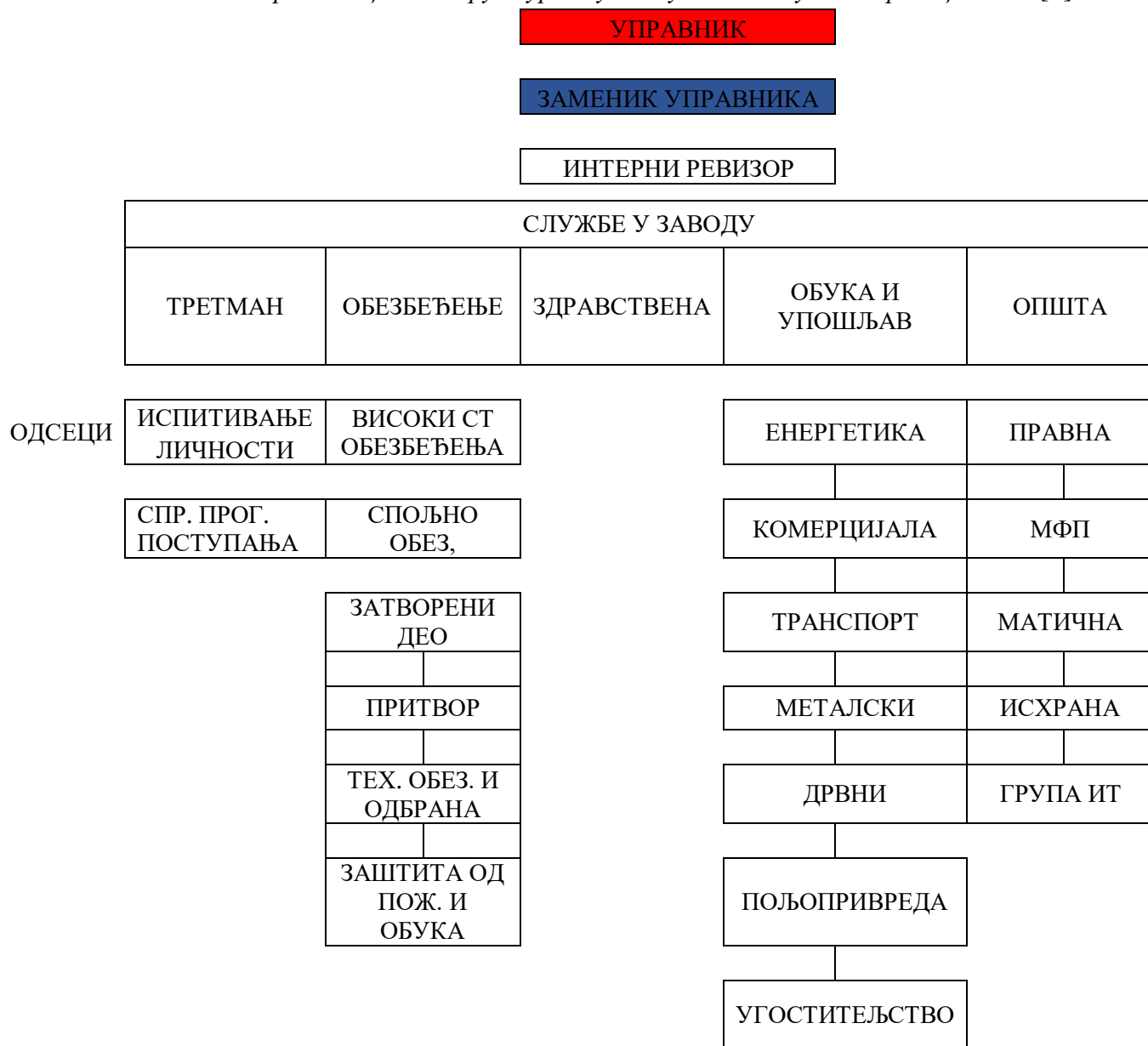
У оквиру самих установа поред Службе за обезбеђење у установама постоје још четири горе-поменуте службе као унутрашње организационе јединице, које су приказане у слици 2.



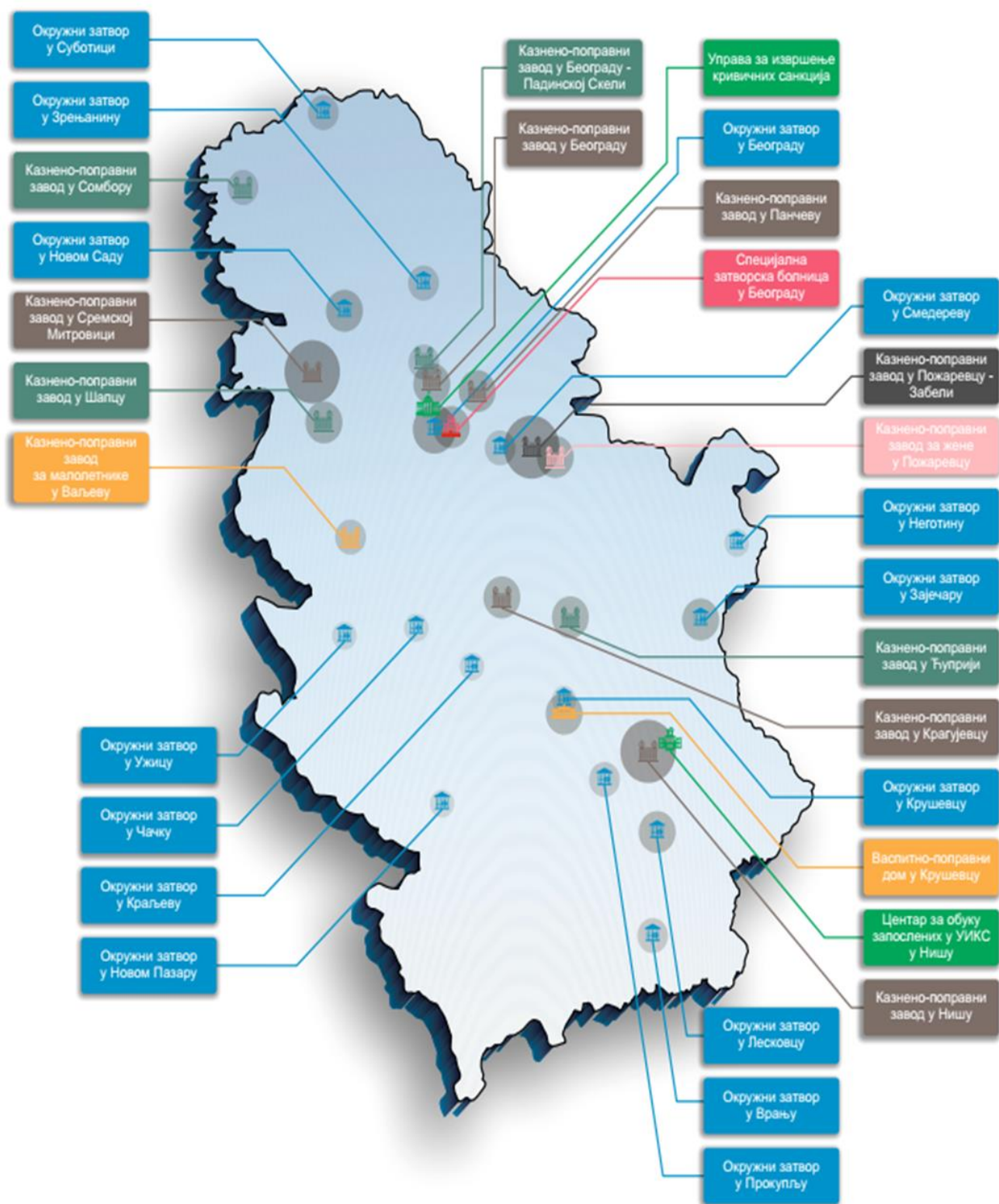
Слика 2.Организациона структура затворских установа[8].

У зависности од типа установе, поред служби, у свакој установи постоје и различити одсеци.У шеми 1.приказана је организациона структура служби у заводу по одсецима на примеру Казнено-поправног завода Пожаревац-Забела.

Шема 1. *Организациона структура служби у КП заводу Пожаревац-Забела*[9].



Укупан број затвора, без обзира на тип, односно врсту установе по степену рестриктивности је 29 на простору Републике Србије (28 затвора и 1 обучни центар). На слици 3. приказан је територијално-регионални распоред свих затворских установа.



Слика 3. Установе за извршење кривичних санкција у Републици Србији[10].

2.2. Служба за обезбеђење као организациона јединица надлежна за спровод лица лишених слободе

Према **Закону о извршењу кривичних санкција**:,„Служба за обезбеђење је одговорна за безбедност људи и имовине у казним установама и има улогу у спровођењу осуђеника и притвореника. Она користи службена возила опремљена уређајима за давање светлосних и звучних сигнала, као и прописаном вентилацијом и осветљењем. Такође, припадници ове службе имају статус овлашћених службених лица, овлашћени су да носе оружје, врше прегледе просторија, тела и лица, као и да примењују мере за одржавање реда и безбедности у установи.“¹У складу са новим концептом система обезбеђења током 2019/20. године рађено је на визуелном идентитету и опремању припадника службе за обезбеђење. Нове униформе су комфорне, без металних делова који реагују на метал детекторе (видети слику4. [11]:



Слика 4.*Изглед припадника СО.*

Служба за обезбеђење израђује планове и активира одговорности за реаговање у случају ванредних ситуација или стања. У таквим околностима, могу се формирати специјализоване јединице које укључују припаднике службе за обезбеђење као и друге запослене. Такође, ова служба има овлашћење да користи службене псе за откривање дрога, психоактивних супстанци, као и експлозива и експлозивних уређаја. Током издржавања казне затвора, осуђеник је дужан да поступа у складу са законом, прописима и налозима службених лица, осим ако извршење налога није у супротности са законом. Мере за одржавање реда и безбедности у заводу примењују се искључиво у складу са законом и прописима, те морају бити адекватне и неопходне у конкретним ситуацијама. Примена мера за одржавање реда не сме бити строжа него што је потребно, имајући у виду природу и околности. Припадници службе за обезбеђење одмах реагују ако осуђеник покуша да побегне. У случају покушаја бекства, припадник службе одмах обавештава управника завода који је дужан да обавести и директора Управе. Уколико се бекство догоди, управник контактира полицију и суд који је изрекао казну, наређује издавање потернице и предузима све потребне кораке да осуђеник поново буде лишен слободе. За време бекства, извршавање казне неће се рачунати. Уколико постоји опасност од бекства, насилног понашања, самоповређивања или угрожавања безбедности, а те опасности није могуће елиминисати другим мерама, примењују се посебне мере. Оне укључују појачан надзор, одузимање дозвољених ствари, смештај у специјално обезбеђену просторију, усамљење, тестирање на психоактивне супстанце или заразне болести. Одлуку о примени ових мера доноси управник или лице које он овласти. Служба за обезбеђење такође процењује безбедносну угроженост завода, што је први корак у планирању безбедносних мера и изградњи потребне инфраструктуре. На основу процене, дефинишу се мере заштите људи и имовине, као и заштита од потенцијалних претњи попут тероризма, вандализма или бекства осуђеника. Безбедност објекта заснива се на архитектонском решењу, безбедносним захтевима и организацији службе за обезбеђење, што се дефинише у студији безбедносне процене. Служба се

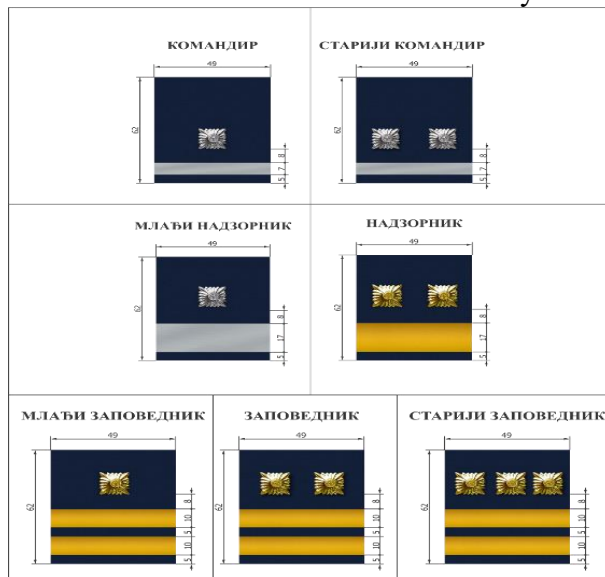
¹ Закон о извршењу кривичних санкција

брине и о противпожарној заштити у установама. Њене редовне дужности укључују предузимање мера заштите од пожара, организовање обуке и контрола исправности уређаја за гашење пожара. Сарађује се са Министарством унутрашњих послова и другим стручним институцијама како би се побољшала заштита од пожара. Служба за обезбеђење учествује у изради планова и обука, као и у одржавању свих потребних противпожарних ресурса. Превентивна заштита од пожара има циљ да унапреди безбедност у установама за извршење кривичних санкција, уз едукацију лица лишених слободе и запослених. За безбедност објекта одговара служба за обезбеђење која континуирано прати и процењује ризике за све људе који бораве у затвору, као и за запослене и посетиоце. Припадници службе за обезбеђење свој рад заснивају на прописима и наредбама претпостављених, а њихов рад се контролише путем обилазака, извештаја и видео надзора. Служба обавља своје дужности свакодневно, организована по сменама, уз обавезу да се припадницима обезбеди минимум 12 сати слободног времена између смена. У ванредним ситуацијама, припадник службе мора се одмах одазвати позиву претпостављеног или доћи у најкраћем могућем року ако није на дужности. У табели 2. приказана су звања припадника Службе за обезбеђење према степену стручне спреме.

Табела 2. Служба за обезбеђење по звањима и стручној спреми.

Звање-чин	Стручна спрема
Чин старијег заповедника	ВСС
Чин заповедника	ВСС
Чин млађи заповедник	ВСС
Чин надзорника	ВС
Чин млађег надзорника	ССС
Чин старији командир	ССС
Чин командир и командир-приправник	ССС

На слици 5. приказан је изглед ознака звања и чинова овлашћених службених лица у УИКС.



Слика 5. Ознаке звања припадника Службе за обезбеђење.

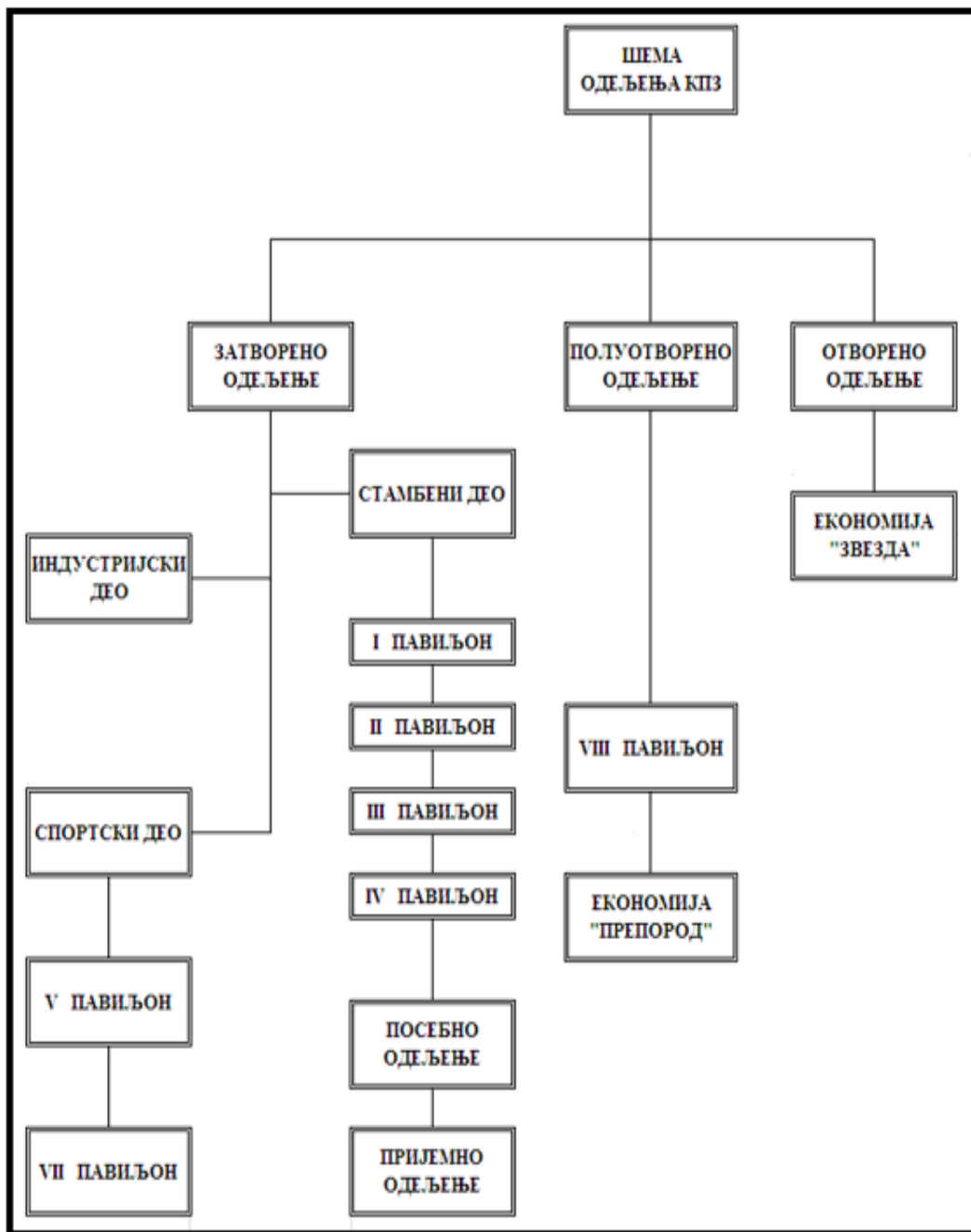
Основне организационе јединице службе за обезбеђење су: дежурна служба, спољашње обезбеђење, затим унутрашње обезбеђење, за наше истраживање кључна спроводна служба и према степену ризика свака установа може формирати посебну јединицу. Службом за обезбеђење

руководи начелник. У шеми 5. приказана је организација Службе за обезбеђење према областима рада. Шема 4. Организација Службе за обезбеђење:

Дежурна служба	Унутрашње обезбеђење	Спољашње обезбеђење	Спроводна служба	Посебна јединица
----------------	----------------------	---------------------	------------------	------------------

Организациони модел Службе за обезбеђење у Управи за извршење кривичних санкција, поред области рада, подељен је и по линијама рада приказаним у шеми 2.

Шема2. Организација Службе за обезбеђење по радним јединицама:



3. ОРГАНИЗАЦИЈА ТРАНСПОРТА И СПРОВОЂЕЊЕ ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ

Организација транспорта и спровођење лица лишених слободе представља један од најосетљивијих и најодговорнијих задатака органа надлежних за спровођење закона. Ове активности се реализују према важећим законским актима, међународним правилима и стандардима, као и интерним процедурама, уз пуно гарантовање људских права и достојанства лица које се спроводи. Истовремено, неопходно је обезбедити максималан ниво безбедности службених лица, самог лица лишеног слободе и трећих лица.

Транспорт и спровођење лица лишених слободе заснивају се на одредбама кривичног и прекршајног законодавства, која регулишу рад затворских установа, као и подзаконским актима и интерним упутствима. Ови прописи јасно дефинишу критеријуме под којима се једно лице може лишити слободе, начин поступања према њему, као и овлашћења и обавезе службених лица током спровођења.

Пре сваког транспорта неопходно је извршити детаљно планирање, које обухвата процену безбедносних ризика, избор одговарајућег возила, одређивање броја и састава службених лица, као и планирање руте кретања. Посебна пажња посвећује се категорији лица које се спроводи, његовом понашању, здравственом стању и могућим покушајима бекства или угрожавања безбедности.

За транспорт лица лишених слободе користе се службена возила прилагођена овој намени, опремљена одговарајућом заштитном опремом и техничким средствима. По потреби се примењују средства за везивање и друга принудна средства, искључиво у складу са законом и принципом сразмерности. Сва средства морају се користити на начин који не угрожава физички и психички интегритет лица које се спроводи.

Службена лица ангажована на спровођењу дужна су да поступају професионално, непристрасно и законито. Њихова одговорност обухвата стални надзор над лицем лишеним слободе, благовремено реаговање у ванредним ситуацијама и поштовање прописаних процедура. Посебан значај има међусобна координација и јасна подела задатака током целог процеса транспорта.

Током транспорта и спровођења мора се обезбедити поштовање основних људских права, укључујући право на хумано поступање, здравствену заштиту и заштиту од било ког облика злостављања. Свако прекорачење овлашћења или неправилно поступање представља повреду закона и подлеже одговорности. Организација транспорта и спровођење лица лишених слободе захтева висок ниво професионалности, дисциплине и одговорности. Само доследним поштовањем законских прописа, безбедносних процедура и људских права могуће је обезбедити ефикасно и безбедно извршавање ових задатака. Континуирана обука службених лица и унапређење техничких и организационих капацитета представљају кључне факторе за успешно спровођење ових активности.

3.1. Организација рада Спроводне службе и смернице за безбедност у реализацији спровода

Спровод подразумева свако извођење и враћање лица лишених слободе из или у затвор. Спровод-транспорт лица лишених слободе реализује се искључиво на основу писменог налога управника завода или начелника службе за обезбеђење. Служба за обезбеђење, користи специјализована службена возила за транспорт лица лишених слободе. Ова специјализована возила су обележена симболима Управе и опремљена су уређајима за давање светлосних и звучних сигнала, климом и вентилацијом, системом видео обезбеђења и осветљењем заштитног простора у које су смештена осуђена лица. Звучна и светлосна сигнализација у виду ротационог светла и посебних звукова се користи само када је у току извршење службене радње која је неодложна. Транспорт лица лишених слободе мора бити тако организован да пут од места пријема до места предаје не буде по било ком основу прекинут. Ако до прекида дође из техничких или других разлога, он треба да се реализује у местима где постоје заводи или органи унутрашњих послова. Уколико дође до акцидентних ситуација које изазову прекид спровода, вођа спровода је дужан да осигура лице лишено слободе и возило, и да без одлагања обавести начелника, најближи затвор и подручну полицијску станицу. Спровођење болесних лица врши се по упуту лекара у пратњи медицинског радника и амбулантним возилом. Спровод лица без претходног мишљења лекара могуће је само ако је хитно потребно упутити лице у здравствену установу ради специјалистичке интервенције. Број извршилаца-припадника службе за обезбеђење који учествују у спроводу, као и врста и број возила и остала опрема, утврђује начелник службе за обезбеђење на основу броја и личних својстава лица која се спроводе и других безбедносних процена. Пре него што изда налог за спровод, управник завода или начелник службе за обезбеђење утврђује постојање безбедносне сметње за транспорт лица [14].

На руководећем нивоу начелник службе за обезбеђење:

- У случајевима када у спровођењу учествује више од два припадника службе за обезбеђење, именује се вођа спроводничке групе.
- Вођи спроводничке групе се предаје налог за спровођење који, поред осталог, садржи информацију о дозволи за употребу ватреног оружја у случају бекства лица које се спроводи, као и одлуку о потреби његовог везивања.
- Детаљна усмена или писана упутства о начину спровођења се издају одговарајућој особи.
- Спроводницима се представља степен опасности лица која се спроводе, као и њихова склоност ка бекству.
- Спроводнику се предају одузете ствари, заједно са списком тих предмета и лица која се спроводе, укључујући новац и друге драгоцености, уколико постоје.
- Уколико је потребно, издаје се налог за обезбеђивање хране за лица која се спроводе.
- Ако безбедносни разлози то захтевају, тражи се помоћ других државних органа у процесу спровођења лица лишених слободе.

Именовани вођа спроводничке групе задужен је за безбедан спровод и он:

- Извршава детаљан претрес лица која се спроводе.
- Лица која се спроводе се упозоравају да су дужна да извршавају његова наређења, те да ће сваки покушај отпора, напада или бекства резултирати применом мера принуде.
- Лица лишена слободе се упозоравају да ће у случају бекства бити употребљено ватрено оружје, у складу са прописима.
- Припаднику спроводничке групе се издаје наредба да веже лице које се спроводи, ако је то предвиђено налогом за спровод.

Припадник службе за обезбеђење стара се за безбедност осуђених које спроводи. Његов задатак је да спречи сваки напад на лице које се транспортује, као и било који покушај ослобађања од стране трећих лица или самоповређивања лица које се спроводи. У случају покушаја бекства овај припадник предузима све потребне радње како би спречио бекство, у складу са Законом. Уколико осуђено лице успе да побегне, припадник ће предузети мере у циљу поновног хапшења, односно лишавања слободе, у складу са прописима. О сваком бекству припадници ће обавестити начелника и полицијску станицу, пружајући све релевантне информације о одбеглом лицу. Током спровођења лица лишених слободе, ако се јави потреба за употребом тоалета, припадник службе за обезбеђење може везати лице како би контролисао његово присуство у тој просторији или предузети друге мере ради спречавања бекства, уз поштовање достојанства личности. Пре него што лицу дозволи коришћење тоалета, припадник службе ће извршити преглед просторије како би uklонио све предмете који могу бити употребљени за напад или бекство, као и све ствари које су забрањене осуђеним лицима. Лице лишено слободе и његове ствари предају се органу или установи која је назначена у налогу за спровод, уз потврду о примопредаји. Приликом предаје, вођа спроводничке групе обавештава службено лице о свим важним догађајима и запажањима у вези са лицем које се спроводи. У случају болести, повреде или рањавања лица, вођа спроводничке групе ће затражити помоћ од најближе здравствене установе. Ако се утврди да лице није способно за наставак путовања, биће смештено у најближу здравствену установу, а спроводник остаје уз њега све док не добије другачије наређење од претпостављеног или док не буде замењен. Уколико се спроводе више лица лишених слободе, а у спроводничкој групи има довољан број припадника службе, спровођење осталих лица може бити настављено без одлагања. У случају да током спровода лице лишено слободе које се спроводи буде лишено живота у покушају бекства или напада на припаднике спроводне службе, вођа спроводничке групе:

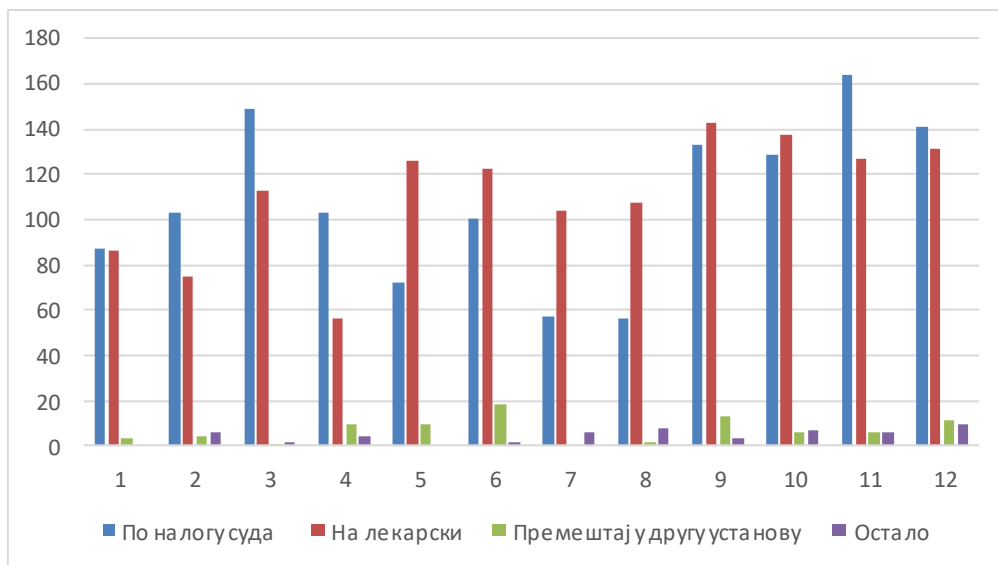
1. обезбеђује и блокира место догађаја;
2. обавештава подручну полицијску станицу;
3. обавештава надређеног.

По завршетку спровода и враћању у установу, вођа спроводничког тима подноси извештај о извршеном спровођењу и обавештава начелника о свим значајним аспектима који су се десили током транспорта[12]. Статистика реализације спровода лица лишених слободе и питања за вршење адекватне безбедносне процене спровода дата су у табели 3.

Табела 3. Спроводи у 2025. години по месецима.

МЕСЕЦИ	ЈАН	ФЕБ	МАР	АПР	МАЈ	ЈУН	ЈУЛ	АВГ	СЕП	ОКТ	НОВ	ДЕЦ
По налогу суда	87	103	149	103	72	100	57	56	133	129	164	141
На лекарски	86	75	113	56	126	122	104	107	143	137	127	131
Премештај у другу установу	3	4	1	10	10	18	0	2	13	6	6	11
Остало	0	6	2	4	0	2	6	8	3	7	6	10
Пружање асистенције МУП	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Број ангажованих припадника	352	376	530	346	416	484	334	346	584	558	606	586

На слици 6. приказани су спроводи у 2025. години по месецима, где се може видети да у 7 и 8. месецу постоји осетни пад броја спровода због летње паузе у реализацији суђења.



Слика 6. Спроводи у 2025. години по месецима.

3.2. Карактеристике кадровске структуре Службе за обезбеђење

У саставу Службе за обезбеђење – спроводној служби по установама у просеку има 20 припадника, а по потреби се ангажују за појачано обезбеђење и припадници распоређени на другим радним местима. Структура радних позиција приказана је у табели 4.

Табела 4. Организација радних места у Служби за обезбеђење/Спроводној служби.

Врста радног места	Звање
Вођа смене	Надзорник
Административни послови	Старији командир/командир
Возни парк	Надзорник
Возачи специјалног возила	Старији командири
Спроводна служба	Старији командир
Спроводна служба радно ангажовани	Старији командир
Руководилац наоружања и опреме и возила	Надзорник

У погледу безбедносних ризика који се могу јавити у спроводу значајно је сагледати и старосну структуру припадника, која је приказана у табели 5.

Табела 5. Старосна структура припадника Службе за обезбеђење:

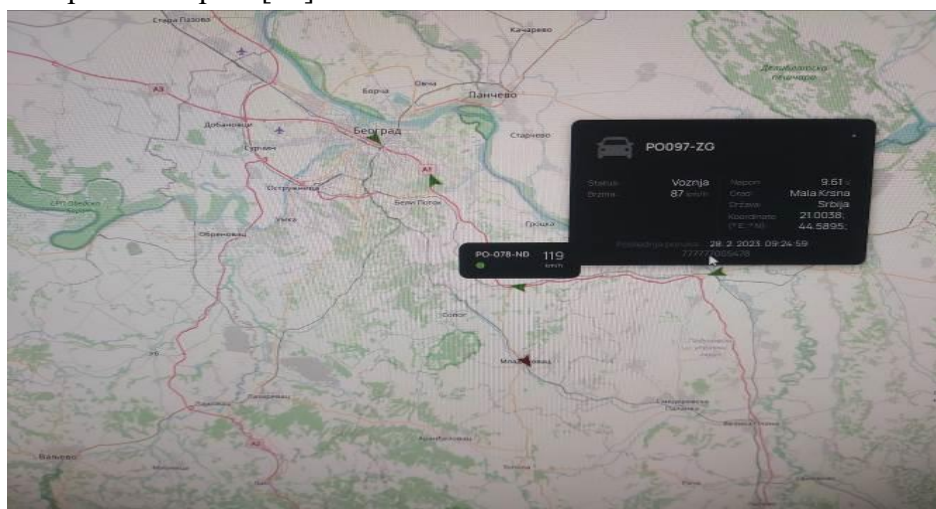
Пол	До 25 година	Од 26 до 30 година	Од 31 до 35 година	Од 36 до 40 година	Од 41 до 45 година	Од 46 до 50 година	Од 51 до 60 година	Од 60 година
Мушки	2	4	4	7	6	5	1	0
Женски	1	0	0	1	0	0	0	0
	3	4	4	8	6	5	1	0

У погледу организације рада спроводне службе значајно је сагледати дужности и функционисање ове организационе јединице Службе за обезбеђење.

-Дежурни у спроводној служби-надзорник: стара да се послови обављају у складу прописима који уређују област за извршење кривичних санкција.

-Оперативни подцентар;

Послови надзора помоћу система за техничку безбедност GPS обављају се непрекидно – видети слику 7. Системима за праћење кретања возила могу руководити оператери који су адекватно обучени за рад, где се врши анализа следећих параметара: тока кретања, трасе, стајања возила, брзине вожње и потрошње горива[13].



Слика 7. Изглед ГПС локатора специјалног возила.

Спроводна служба врши организацију спровођења лица лишених слободе у складу са процедурама које уређују област извршења кривичних санкција. Заводи у просеку поседују 5-10 специјалних возила за спровођење лица лишених слободе и између 1-20 извршилаца – видети табелу 6.

Табела 6. Број извршилаца у спроводној служби у систему рада 07.00-15.00 часова.

Период смене: 07.00-15.00	
Спроводна служба	
Вођа смене - Организација спровођења	21
Наоружање и опрема	
Возни парк	
Администрација	
Спроводници-Возач	10
	21

У погледу организације транспорта лица лишених слободе значајно је сагледати опис радних места кроз материјално техничка средства и обавезе на радном месту (видети табелу 6.1):

Место обезбеђења:	Спровођење лица лишених слободе	
Број извршиоца за радно место:	6 + 10 радно ангажованих по потреби	
Време рада:	Од понедељка до петка у времену од 07:00 до 15:00 часова	
Основно радно место:	/	
Зона рада:	Казнено-поправни завод и локације спровода	
Материјална средства за рад:	Назив	Кол
	- Мобилна радио станица	1
	- Средства за везивање ногу	1
	- Наоружање и опрема на личном задужењу	1
Суседи у раду:	Припадници Службе за обезбеђење	
Надређен:	/	
Подређен:	Вођи смене, помоћнику вође смене, надзорнику спроводне службе	
Дужности и обавезе: <u>Правилник о начину обављања послова у служби за обезбеђење у заводима за извршење кривичних санкција („Службени гласник РС“ 21/2016), 4. Спроводна служба</u>	– обавља послове у складу са Законом, правилницима и упутствима; – обезбеђује завод и лица у заводу и током спровода; – врши спровод и обезбеђење лица на судским претресима, у друге заводе, на специјалистичке лекарске прегледе, као и остале спроводе ван установе; – контролише безбедност лица и возила; – ради пријем и отпуст лица лишених слободе у завод; – претреса лица, просторије и ствари; – чува објекте и имовину завода; – води рачуна о исправности наоружања и средстава везе, инвентара и објеката; – обавља послове обезбеђења на стражарским местима и спроводе осуђених и притворених лица; – спроводи мере безбедности и чување осуђених лица у заводу; – спроводи дневне налоге за рад и подноси извештаје вође смене; – спроводи ЛЛС у оквиру установе по распореду дневних активности и по налогу непосредног старешине; – врши надзор над ЛЛС приликом боравка ван затворених просторија, реализације програма поступања, посета и	

	осталих активности по налогу вође смене; – врши преглед и поделу пакета ЛЛС; – извештава дежурну службу о извршеним налозима; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима; – подноси дисциплинске пријаве; – прикупља доказе и потребну документацију за дисциплинске пријаве; – води све прописане евиденције; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима; – води све прописане евиденције; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима.
--	---

Поред послова обезбеђења, за потребе истраживања значајно је сагледати опис радног места возача специјалног возила (видети табелу 7.):

Табела 7. Опис радног места возач специјалног возила.

Радно место:	Возач специјалног возила	
Број извршиоца за радно место:	10	
Време рада:	Понедељак- петака од 07:00 до 15:00 часова	
Основно радно место:	Специјално возило	
Зона рада:	У складу са потребама спровода	
Материјална средства за рад:	Назив	Кол
	- Специјално возило	1
	- Наоружање и опрема на личном задужењу	1
Суседи у раду:	Припадници Службе за обезбеђење у спроводу, вођа смене и помоћник вође смене	
Надређен:	/	
Подређен:	Вођи смене и помоћнику вође смене	
Дужности и обавезе: <u>Правилник.</u>	– обавља послове у складу са законом, правилницима и упутствима; – управља специјалним путничким возилом намењеним за превоз лица лишених слободе и другим моторним возилима завода; – стара се о редовном одржавању, исправности и економичном коришћењу возила којим управља; – води евиденцију о утрошку горива, уља и ауто делова; – са припадницима обезбеђења који врше спровод лица предузима мере обезбеђења; – контролише безбедност лица, простора, средстава и возила; – врши физички пријем и отпуст лица у завод; – врши претрес лица и ствари лишених слободе и просторија; – чува објекте и имовину завода; – води рачуна о исправности наоружања и средстава везе, инвентара и објеката; – обавља послове обезбеђења на стражарским местима и спроводе осуђених и притворених лица; – спроводи мере безбедности и чување осуђених лица у заводу; – спроводи дневне налоге за рад и подноси извештаје вође смене; – спроводи ЛЛС у оквиру установе по распореду дневних активности и по налогу непосредног старешине;	

	– врши надзор над ЛЛС приликом боравка ван затворених просторија, реализације програма поступања, посета и осталих активности по налогу вође смене; – врши преглед и поделу пакета ЛЛС; – извештава дежурну службу о извршеним налозима; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима; – подноси дисциплинске пријаве; – прикупља доказе и потребну документацију за дисциплинске пријаве; – води све прописане евиденције; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима; – води све прописане евиденције; – поднеси извештаје о употреби мера принуде према осуђеним лицима.
--	--

Опремљеност обезбеђења-спроводне службе је сродна са опремљеношћу органа унутрашњих послова и једино се разликује у погледу употребе лисица за ноге (видети табелу 8).

Табела 8. Опремљеност Службе за обезбеђење.

Р. Број	Назив основних техничких средстава рада
1	Полуаутоматски пиштољ ЦЗ 99/ЦЗ999 Застава/ по потреби дуго оружје
2	Лисице за ноге
3	Лисице за руке
4	Гумена палица
5	Ручна радио станица – MOTOROLA TETRA
6	Батеријска лампа
Назив помоћних техничких средстава рада	
1	Врата са интегрисаним детектором метала
2	Скенер пртљага
3	Инспекцијско огледало

3.3. Селекција припадника Службе за обезбеђење за послове транспорта лица лишених слободе

Обука кандидата за возаче моторних возила "В" категорије у Министарству правде и Управи за извршење кривичних санкција регулисана је скупом општих нормативних аката који представљају основу за планирање, извођење и контролу наставног процеса и радног ангажовања на пословима транспорта лица лишених слободе. Кључни документи који уређују ову област обухватају: "Закон о безбедности саобраћаја на путевима" („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и др.), који дефинише опште услове за стицање возачких дозвола[36], "Правилник о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче", („Службени гласник РС“, бр. 93/13 и др.) који прецизира програмску и педагошку структуру обуке [37], као и "Правилник о начинима обављања послова у Служби за обезбеђење у заводима за извршење кривичних санкција" („Службени гласник РС“, бр. 104/16 и др.), који прописује начин транспорта-спровода лица лишених слободе и одговорности припадника службе за обезбеђење [38]. Наведени прописи уређују број наставних часова, услове за организовање обуке за правна лица-ауто школе, приступ обуци, критеријуме за избор инструктора, структуру обуке, као и поступак реализације транспорта лица лишених слободе. У контексту избора и селекције кандидата за рад у Служби за обезбеђење, услови који се односе на припаднике који обављају послове транспорта и спровођења лица лишених слободе су идентични онима који важе за пријем приправника у ову службу, као што је прописано чланом 255. Закона о извршењу кривичних санкција („Службени гласник РС“, бр. 55/14 и 35/19). Овај члан утврђује да се у радни однос у Служби за обезбеђење може примити лице које, поред основних законских услова, мора испуњавати и додатне захтеве: бити млађе од 30 година, имати средње образовање и бити психички и физички способно за обављање службе. За пријем у Службу за обезбеђење може се примити и лице које има стечено високо образовање другог степена (дипломске академске студије, специјалистичке академске или струковне студије), као и особе са високом стручном спремом из области првог степена (основне академске или струковне студије), уз услов да је кандидат до 35 година живота. Министарство правде, посредством Управе за извршење кривичних санкција, на основу члана 4. Правилника о спровођењу јавног конкурса за попуњавање радних места у Управи, одређује опште и специфичне услове за рад на радним местима у Служби за обезбеђење. Ови услови укључују: држављанство Републике Србије, пунолетство, као и то да кандидат није имао престанак радног односа у државним органима због повреде дужности. Такође, кандидат не сме бити осуђиван на казну затвора у трајању дужем од шест месеци, у складу са чланом 45. став 1. Закона о државним службеницима [40]. **Посебни услови за запослење у складу са Законом о извршењу кривичних санкција:** Чланом 253. став 4. овог Закона прописано је да лице не може бити примљено у радни однос ако је осуђено због кривичног дела које се гони по службеној дужности, ако против њега теку кривични поступци за такво дело, ако је осуђено на безусловну казну затвора дужу од три месеца, или ако, у складу са прописима о безбедносним проверама, постоје сметње у погледу безбедности. Радни однос за оваква радна места може се засновати на неодређено време, али под условом да кандидат након завршеног приправничког стажа

положи стручни испит у служби за обезбеђење. Приправнику који не положи стручни испит у прописаном року престаје радни однос, осим ако разлог за неуспех није болест или неки други оправдани разлог. **Посебне одредбе за пријем приправника у службу за обезбеђење:** Након што кандидат прође безбедносну проверу и психофизичко тестирање, биће позван на лекарски преглед ради утврђивања здравствене способности за рад у служби за обезбеђење, укључујући ношење оружја. Лекарски преглед се обавља у Заводу за заштиту радника Министарства унутрашњих послова у Београду, на адреси Дурмиторска бр. 9. Кандидати су дужни да сами сnose трошкове здравственог прегледа, без могућности за рефундацију. Уколико кандидат не прође лекарски преглед и добије негативан налаз, биће елиминисан из даљег поступка пријема. Ако кандидат не испуни услове у погледу психофизичких способности, здравственог стања или ако постоје безбедносне сметње, добиће решење о одбијању, уз образложење разлога који су довели до те одлуке. Све фазе тестирања су елиминаторне, што значи да кандидат мора проћи сваки корак да би наставио у процесу. Кандидат који испуни све формалне услове и успешно прође безбедносну проверу, психофизичко тестирање и здравствени преглед, биће позван на интервју. Током разговора се проверавају комуникационе вештине кандидата. У складу са чланом 254. Закона о извршењу кривичних санкција, Управа за извршење кривичних санкција ће службеним путем спровести безбедносну проверу кандидата [41].

Анализирајући наведени регулативу, треба истаћи да се оспособљавање припадника Службе за обезбеђење за рад на пословима спровода лица лишених слободе, реализује у процесу оспособљавања на самој обуци приправника, где се одређени фонд часова, посвећује теми: „Технике спровода лица лишених слободе“. У поступку пријема кандидата за приправнике у Служби за обезбеђење не постоји обавеза да кандидати имају положену возачку „Б“ категорију, па се сама селекција припадника у Служби за обезбеђење на рад на пословима транспорта-спровода лица лишених слободе врши на начин да припадници који имају положену возачку категорију „Б“ у цивилству и на основу приложених биографија имају одређено возачко искуство (возачи санитета, достава, транспорт новца и вредности у приватним агенцијама за обезбеђење и сл.), по положеном стручном испиту за рад у Служби за обезбеђење и преласку у радни однос на неодређено радно време, распоређују у Спроводној службу, као организациону јединицу Службе за обезбеђење, где добијају ментора у виду припадника у звању старијег командира радно распоређеног на пословима возача специјалног возила, који га кроз практичан рад и свакодневне ситуације постепено припрема да буде возач специјалног возила у Спроводној служби.

У складу са наведеним обука кандидата за возаче "Б" категорије организује се у складу са *Правилником о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче*", („Службени гласник РС“, бр. 93/13 и др.), а свака затворска установа на свом нивоу, може упутити припадника обезбеђења на полагање возачког испита за „Б“ категорију о трошку установе, уколико постоје потребе посла, што се у пракси ретко дешава.

3.3.1. Структура процеса обуке кандидата за возаче специјалних возила

Систем обуке кандидата за возаче специјалних возила (марица) у Управи за извршење кривичних санкција, није дефинисан интерним процедурама или другим актима. Припадници Службе за обезбеђење у цивилству полажу за возачку дозволу и потребно је да до ступања на дужност поседују возачку дозволу Б категорије, у складу са *"Правилником о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче"*. Теоријска обука представља први сегмент процеса оспособљавања возача и спроводи се у виду организованих часова обуке. Њен основни циљ је да кандидате упозна са основама безбедности у саобраћају, правилима понашања у саобраћају, као и са техничким карактеристикама и начином функционисања моторних возила. Теоријска обука обухвата минимум основне области саобраћаја[42]:

1. **Правила саобраћаја и саобраћајна сигнализација** – дефиниција и значај саобраћајних правила, као и њихова примена у пракси. Појам и значај саобраћајних знакова, као и знаци које дају овлашћена службена лица.
2. **Возач** – улога возача у одржавању безбедности саобраћаја, као и фактори који утичу на његово понашање у саобраћају. Социолошки и психолошки чиниоци који обликују поступке возача и процене у саобраћају, као и значај процене ситуације, времена реакције и умора. Понашање возача након употребе алкохола и других психоактивних супстанци и њихов утицај на безбедност.
3. **Пут** – појам пута и карактеристике које утичу на безбедност саобраћаја. Утицај временских и ноћних услова на стање пута и саобраћајну безбедност.
4. **Возило** – дефиниција возила и његове карактеристике које утичу на безбедност у саобраћају. Значење техничке исправности возила, оптерећење возила и његов утицај на безбедност саобраћаја, као и утицај основних склопова возила на саобраћајну сигурност.
5. **Пасивна безбедност возила** – појам и значај пасивне безбедности возила, утицај различитих делова и склопова возила на обезбеђивање пасивне безбедности, као и уређаји чији је основни циљ заштита у случају саобраћајне несреће.
6. **Остали учесници у саобраћају** – појам и утицај других учесника као што су деца, старије особе, особе са посебним потребама, пешаци, бициклисти и мотоциклисти на безбедност саобраћаја. Карактеристике шинских возила и њихов утицај, као и утицај животиња на безбедност саобраћаја.
7. **Опште одредбе** – прописи који регулишу право на управљање возилом, као и учешће возила у саобраћају. Време управљања и обавезни одмори возача, поступци у случају саобраћајне незгоде и посебне безбедносне мере.
8. **Мере предострожности приликом напуштања возила** – обавезе возача да предузму мере предострожности када напуштају возило у саобраћају.
9. **Основи економичне вожње** – принципи економичне вожње и утицај саобраћаја на животну средину и њено угрожавање.

10. Опасности услед непоштовања прописа – последице непоштовања правила саобраћаја, као и казнене мере (новчане казне, казна затвора, мере безбедности и заштите) за учиниоце прекршаја.

11. Теоријско објашњење радњи са возилом у саобраћају – основне радње које возач изводи, као што су полазак, вожња напред и уназад, промене правца кретања, заустављање, укључивање у саобраћај, избор брзине, скретање, обилажење, претицање и поступање у различитим саобраћајним ситуацијама.

Обавезе за правно лице – пре почетка теоријске обуке, правно лице је дужно да сваком кандидату обезбеди стручну литературу на трајно коришћење ради оспособљавања за рад возача.

Теоријска обука се реализује у учионицама, кроз предавања и презентације, у складу са утврђеним планом и програмом. По завршетку обуке, кандидати полажу испите из предходно три наведена предмета, као предуслов за приступање практичној обуци. Структура теоријске обуке, број часова и обухваћене теме утврђени су у наставним планом, који осигурава стандардизацију садржаја и квалитет припреме и обуке свих кандидата за возаче. Практична обука представља кључну фазу у процесу стицања возачке дозволе, током које се кандидати оспособљавају за безбједно и самостално управљање моторним возилом у реалним условима саобраћаја. Њена сврха је да омогући полазницима стицање конкретних вјештина и искустава неопходних за реаговање у свим саобраћајним ситуацијама. Практична обука служи не само за усавршавање технике вожње, већ и за развој одговорног односа према безбедности у саобраћају, као и формирање пожељних навика будућих возача.

У току практичне обуке, кандидати применом теоријских знања усвајају вештине кроз планиране часове вожње, који им помажу да стекну потребне компетенције за доношење правовремених и безбједних одлука у различитим ситуацијама. Основне маневарске радње као што су: кретање, паркирање, промјена степена преноса, кочење и заустављање, представљају темељ свакодневне вожње и чине саставни део овог процеса. Поред тога, кандидат се обучава да уочи и адекватно реагује на потенцијалне опасности као што су: изненадне препреке, присуство пјешака, бициклиста и неочекивани поступци других учесника у саобраћају.

Такође, током обуке посебна пажња се посвећује учењу предвиђања и процене ризика, као и развоју способности ситуационе свијести, што подразумева континуирано праћење и анализу окружења у коме се возило креће. Кандидати се навикавају на примену правила саобраћаја у пракси, односно на логично повезивање прописа и стварних услова на путу.

По ступању на послове обезбеђења затвора, припадници који су распоређени у спроводну службу у првих 6 месеци рада, углавном дужности обављају као сувозачи или спроводници, да би касније задужили специјално возило у својству возача. Не постоји израђена методологија на основу које би се вршила допунска обука за возаче.

3.3.2. Потреба за специјалистичком обуком возача специјалних возила у Управи за извршење кривичних санкција

Специјалистичка обука возача специјалних возила у УИКС је неопходна због специфичне и високоризичне природе посла који обављају. Ови возачи нису обични учесници у саобраћају; они су кључни део безбедносног система и њихове активности захтевају посебне вештине и знања која превазилазе стандардну возачку дозволу. Основне потребе и разлози за ову обуку су:

-Безбедност и сигурност: Примарни циљ је обезбедити сигуран и безбедан транспорт лица лишених слободе (притвореника и осуђеника). Специјална обука их припрема за управљање возилом на начин који минимизира ризик од инцидената, бекства затвореника или напада споља.

-Управљање специјалним возилима: Возила која се користе за транспорт затвореника су често модификована, тежа и другачија за управљање од стандардних аутомобила. Обука покрива специфичности њиховог руковања, одржавања и коришћења посебне опреме (сигурносни системи, комуникације).

-Реаговање у ванредним ситуацијама: Обука укључује симулације и процедуре за поступање у хитним случајевима као што су покушаји бекства, заседе, саобраћајне незгоде или здравствени проблеми код затвореника током транспорта. Возачи морају бити обучени да донесу брзе и исправне одлуке под притиском.

-Познавање прописа и процедура: Транспорт затвореника је строго регулисан законским и интерним актима. Возачи морају бити упознати са свим релевантним процедурама, правилима о коришћењу сирене и ротације, као и правима и обавезама приликом заустављања или контроле.

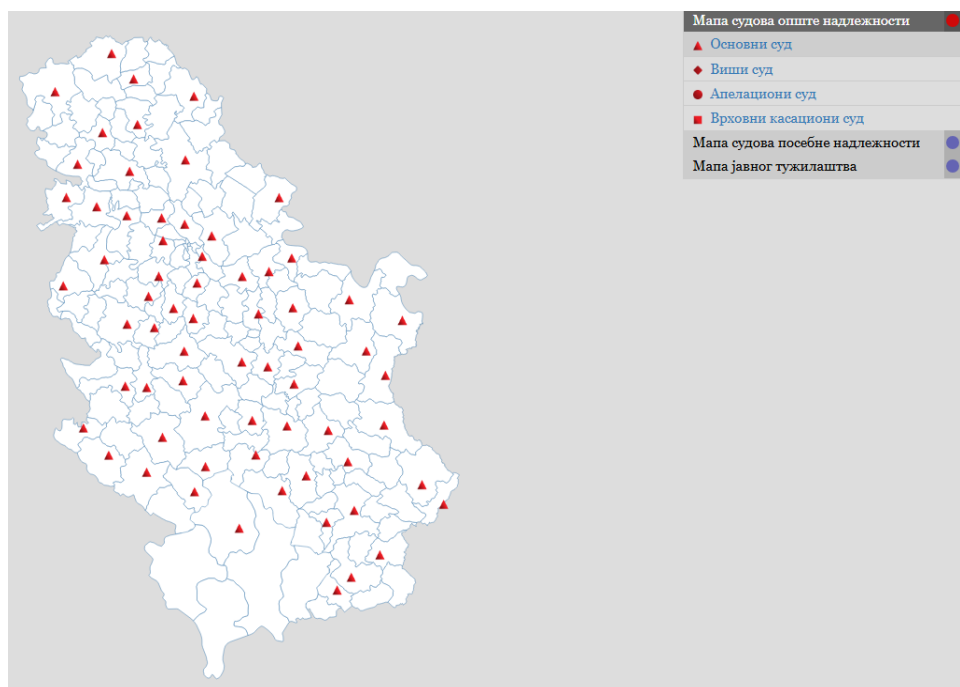
-Психолошка припрема: Рад са осуђеницима и притвореницима може бити стресан и захтеван. Специјалистичка обука обухвата и аспекте комуникације, процене ризика и одржавања професионалног и прибраног понашања у сваком тренутку.

-Ефикасност и координација: Обука помаже возачима да ефикасно координирају своје радње са пратњом (службеницима обезбеђења) и контролним центром, обезбеђујући несметан и правовремен транспорт између различитих локација (затвор - суд, затвор - болница, итд.).

Сумирано, обука није прилагођена специфичним оперативним потребама у реализацији транспорта осуђених лица, обука возача темељи се на практичном и радном искуству и зависи од установе до установе, што је у савременим условима сарадње са другим службама безбедности и повећаног обима посла апсолутно недовољно.

3.4. Транспорт лица лишених слободe у Управи за извршење кривичних санкција

Спровод лица реализује се на дневном нивоу у склопу свих затвора. Спровод се реализује на основу наредби правосудних органа (судова и тужилаштва), као и у другим правним стварима и на основу медицинских извештаја, када лечење осуђених лица захтева извођење ван установе. У изузетним случајевима осуђена лица могу се спровести на сахране блиских сродника и по одобрењу управника затвора и позитивном мишљењу директора УИКС. Сложеност транспортне мреже према месту спровода може се видети по територијалном распореду судова на слици 8.



Слика 8. Мапа судова у Републици Србији као кључне локације спровода.

Актуелни систем транспорта осуђених лица у Републици Србији карактерише:

- **Безбедност током транспорта:**

-Возила за транспорт осуђених у неким случајевима недовољно су опремљена: недостатак интерфона (могућности за комуникацију), лоша вентилација, слаба осветљеност. Коришћење лисица (средстава за везивање) приликом транспорта је често непропорционално и није засновано увек на индивидуалној процени ризика, што би могло довести до повреда или непријатности. У марицама старијег типа не постоје појасеви за везивање осуђених лица током саобраћаја. Кључан проблем: Застарео систем или недостатак инвестиција у модернизацију возила, што утиче на људска права осуђених и нивое сигурности.

- **Надзор и комуникација:**

-Недостатак „јединственог радио система везе“ може представљати значајан безбедносни ризик. Без могућности поуздане, тренутне комуникације између возила и контролних центара, приликом ванредних ситуација (нпр. бекство, напад на спроводнике) могу настати кашњења у реаговању. Такође, без ГПС система, локација возила можда није увек у реалном времену праћена, што отежава надзор над кретањем осуђених. То може представљати ризике од бекства или злоупотребе возила.

- **Инфраструктура возила (старост возила):**

-Застерео возни парк – видети слику 9. Последња већа набавка специјалних возила, реализована је 08.10.2021. године, када је у Казнено-поправном заводу Пожаревац-Забела извршено уручивање 30 специјалних возила марке Fiat Ducato за све затворе у Републици Србији, којих има 29. Реч је о возилима која су у овом моменту стара већ 4 године.



Слика 9. Возила старијег типа Fiat Ducato 2001. године- унутрашњост.

- **Професионализам и обука особља:**

-За транспорт осуђених потребни су добро обучени службеници: како у обезбеђењу, тако и у управљању возилом, пружењу прве помоћи, процени ризика и раду у ванредним ситуацијама. Ако нема редовних обука или ресурса, то може угрожити и сигурност осуђених и службеника. Поред тога, ако комуникација (радио/GPS) није стабилна, службеници могу бити изоловани и изван домета помоћи, што повећава ризике. У претходном периоду нису организоване обуке за спровод лица лишених слободе.

- **Нагласак на људским правима:**

-Систем транспорта је део ширег система извршења кривичних санкција, и мора усклађивати безбедносне потребе са поштовањем достојанства осуђених лица. Претерана рестрикција (нпр. стално везивање, хендафови) без оправданог ризика може бити деструктивна из угла људских права. Заштитник грађана и успостављени Национални механизам за превенцију тортуре (НПМ) је у извештајима указивао на потребу бољих мера током транспорта (као што су адекватне информације, заштита, комуникација).

- **Транспарентност и извештавање**

-Јавна документа о структури УИКС-а (организационој шеми) постоје, али специфични подаци о возном парку (број возила, старост, одржавање), систему везе и надзору нису увек јасно презентирани јавности. То ограничава спољни надзор и критику. Финансијски извештаји Управе за извршење кривичних санкција показују буџетске аспекте, али није јасно колики део средстава иде конкретно на транспортни систем.

Систем транспорта осуђених лица у Србији, који спроводи Управа за извршење кривичних санкција, има значајне безбедносне и оперативне изазове. Недостатак поузданих комуникационих канала и праћења (радио, ГПС), могућа застарелост возила и недовољан надзор могу да угрожавају како безбедност, тако и достојанство осуђених лица. Истовремено, транспарентност и ресурси за побољшање ових система чини се као да нису у довољној мери приоритетизовани. Кључан безбедносни проблем је што актуелна специјална возила немају прописани степен балистичке заштите, како за лица лишена слободе, тако и за припаднике Службе за обезбеђење. У возилима не постоји специјална медицинска опрема. Стакла у возилима немају потребни степен заштите. Балистичка заштита за возила односи се на мере и материјале који возило чине отпорним на пројектиле и експлозиве. Балистичка заштита се обично дефинише према стандардима као што је **VPAM** или **NIJ**:²

NIJ III–III+: отпорно на већину ручних пушака (5,56×45, 7,62×39 мм)

NIJ IV: отпорно на снајперске и оклопне муниције, највиши ниво за цивилна возила

Балистичка стакла: ламинирана, више слојева стакла и поликарбоната

Балистичка лимарска тела: челичне или композитне плоче интегрисане у врата и зидове

Оклопне плоче испод пода: заштита од експлозивних направа (мини, импровизовани експлозив)

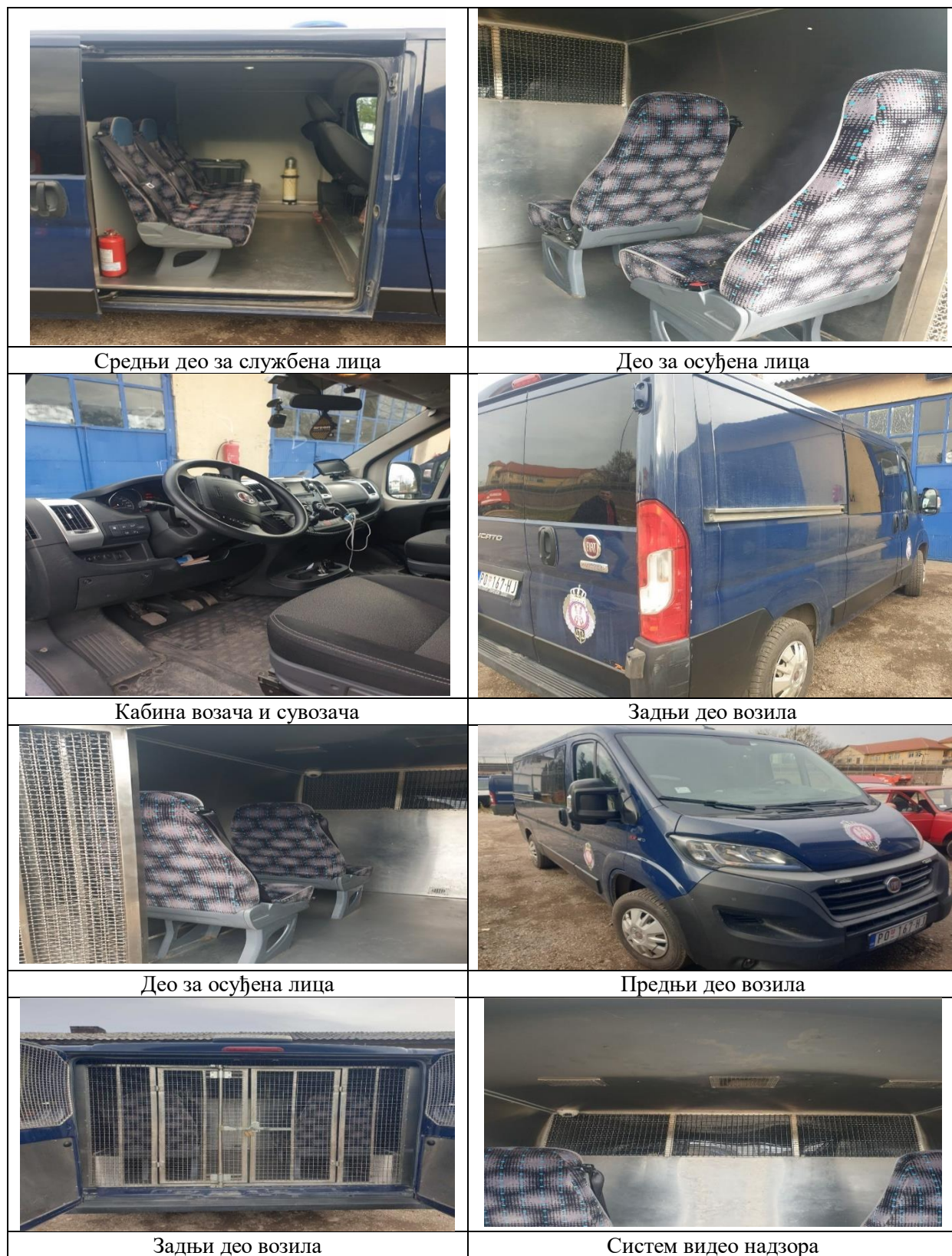
Заштита за точкове: оклопљени точкови или резерва унутар возила. Већина “марица” за превоз затвореника у свету има **лаки оклоп** за отпорност на камење, ножеве и ручне ватрене оружје.

Тежи оклоп (за пушке и снајперске пројектиле) углавном се користи у возилима специјалних јединица или за превоз високоризичних осуђених.

Балистичка заштита може смањити брзину и маневарске способности возила, тако да се углавном користи у комбинацији са другим безбедносним мерама (пратитељи, руте, комуникација). Балистичка заштита у возилима за превоз затвореника представља баланс између **безбедности** и **оперативних могућности**. Основни циљ је заштита путника од оружја и физичког напада током транспорта, уз очување покретљивости

²У погледу балистичке заштите, VPAM и NIJ су скраћенице за стандарде који дефинишу ниво отпорности на пројектиле: VPAM – (Немачко удружење испитних лабораторија за материјале и конструкције отпорне на напад). Овај стандард се широко користи у Европи, нарочито за панцире, оклопна возила и заштитна стакла. NIJ – National Institute of Justice (Национални институт за правосуђе, САД). NIJ стандард је најчешће коришћен у САД и међународно за класификацију балистичких прслука и личне заштитне опреме (нпр. NIJ Level II, IIIA, III, IV). VPAM је европски (немачки) стандард, а NIJ амерички стандард за балистичку заштиту.

возила. На слици 10. приказана је унутрашњост и спољашност специјалног возила Fiat Ducato.



Слика 10. Изглед спољашности и унутрашњости специјалног возила Fiat Ducato.

3.5. Карактеристике транспортних средстава спроводне службе

Возни парк спроводне службе обухвата различита возила која су специјално прилагођена за транспорт лица лишених слободе, као и за обављање других безбедносних задатака. Ова возила су опремљена системима за безбедност и надзор, како би се осигурала безбедност како особља, тако и затвореника током транспорта. Поред основних функција, возни парк је редовно одржаван, чиме се побољшава ефикасност и безбедност свих операција. У табели 9. дат је приказ возила по појединим карактеристикама.

Табела 9. Специјална возила у Служби за обезбеђење-по установи, моделима и годишњима.

рб.	марка и тип	год.	врста	бр. места	гориво	км.
1.	Citroen Jumper	2004	Спец.возило санитар	5	Евродизел	88550
2.	Fiat Dukato	2005	Специјално возило	9	Евродизел	699754
3.	Fiat Dukato	2005	Специјално возило	9	Евродизел	629881
4.	Fiat Doblo	2006	Специјално возило	9	Евродизел	390994
5.	Fiat Scudo	2008	Специјално возило	9	Евродизел	320994
6.	Fiat Dukato	2011	Специјално возило	9	Евродизел	396864
7.	Fiat Dukato	2011	Специјално возило	9	Евродизел	401765
8.	Fiat Dukato	2015	Специјално возило	9	Евродизел	323764
9.	Fiat Dukato	2016	Специјално возило	9	Евродизел	340666
10.	Fiat Dukato	2016	Специјално возило	9	Евродизел	295871
11.	Fiat Dukato	2021	Специјално возило	9	Евродизел	40830
12.	Fiat Dukato	2021	Специјално возило	9	Евродизел	18967

Обавезна помоћна техничка средства за специјална возила приказана су у табели 10.

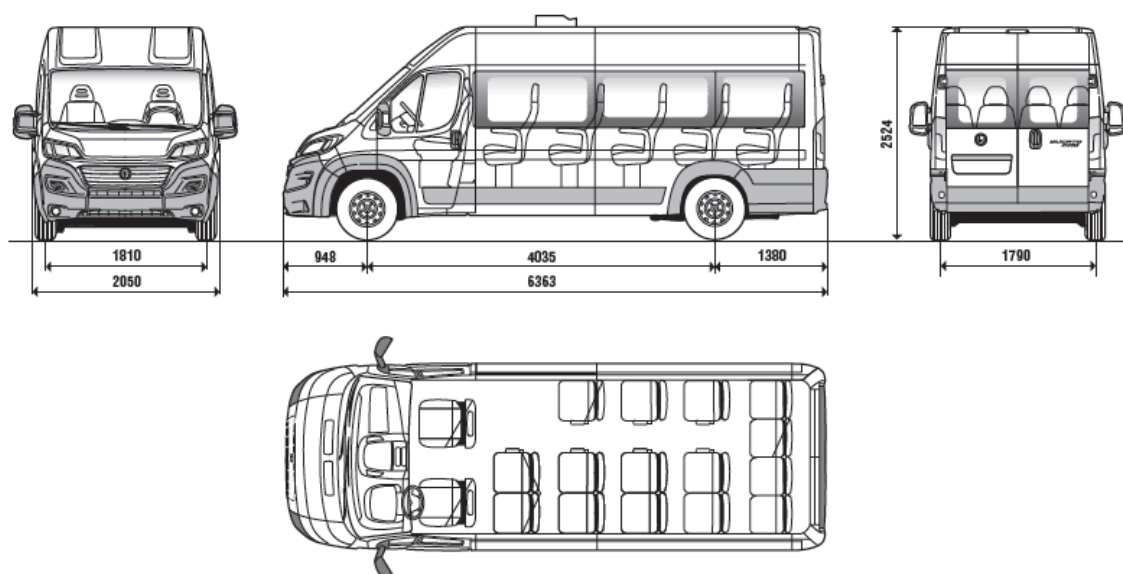
Табела 10. Помоћна техничка средства за специјална возила.

Обавезна помоћна техничка средства за специјална возила	
Рб.	Назив
1	Комплет прве помоћи са флуоресцентним прслуцима
2	Алат за замену гума
3	Таг за путарину
4	ГПС уређај за праћење трасе возила
5	Видео-надзор у кабини смештаја ллс
6	ППП апарат
7	Књига запажања

Најзаступљенија специјална возила спроводне службе су марке Fiat Ducato и Citroen Jumper.

3.5.1. Техничке карактеристике специјалних возила спроводне службе Fiat Ducato и Citroen Jumper

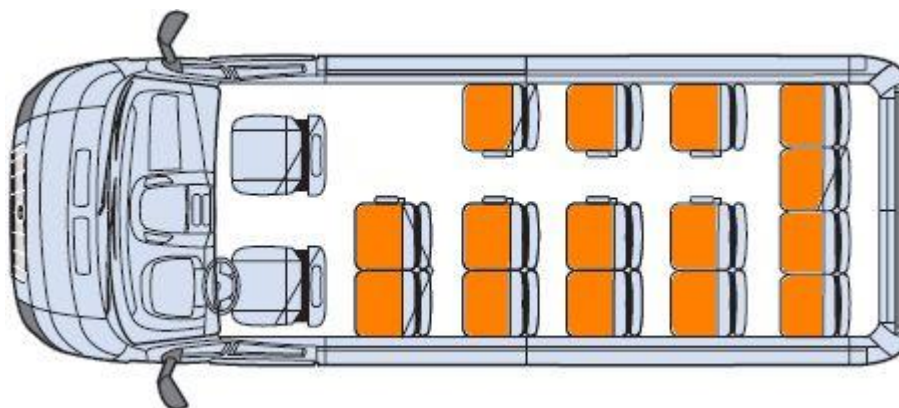
Фиат Дукато 2.3МЈТ L2Н2 теретни комби Mk3, слика 11., представља трећу генерацију овог популарног комерцијалног возила, које се производи од 2006.године. Ова генерација доноси значајне измене у односу на претходне моделе и нуди савремене карактеристике и опције за професионалне кориснике. Фиат Дукато Mk3 доступан је у различитим конфигурацијама, укључујући различите дужине и висине каросерије, како би се прилагодио различитим потребама превоза терета. Каросерија овог комбија је модерна и аеродинамична, а ту је и модел са високим кровом, који обезбеђује већи теретни простор. Модел је опремљен различитим бензинским и дизел моторима, који пружају различите нивое снаге и ефикасности. Перформансе мотора зависе од изабране опције, али Дукато Mk3 је обично одличан избор за носивост и вожњу у разним условима. Кабина Фиат Дукато Mk3 је редизајнирана са фокусом на функционалност и савремени изглед, уз посебан акценат на комфор и ергономију. Седишта су удобна и погодна за дуга путовања, а унутрашњи простор је добро организован, нудећи бројне могућности за складиштење. Овај модел такође нуди опционалне техничке карактеристике као што су инфотејнмент системи и климатизација.



Слика 11. Изглед цивилног модела Fiat Ducato [15].

Фиат Дукато Mk3 пружа напредне техничке карактеристике, укључујући системе с екранима осетљивим на додир и опцијама за навигацију. Безбедносне функције укључују АБС, аеробагове и системе за контролу тракције, а доступне су и додатне опције као што су сензори за паркирање и камера за вожњу уназад. Фиат Дукато Mk3 је популаран избор међу предузећима и превозницима захваљујући својој способности да превози терет и задовољи различите професионалне потребе. Простор за терет је

велики, а висок кров олакшава утовар и истовар. Модел је веома прилагодљив и може се опремити разним додацима како би боље испунио специфичне захтеве купаца. Фиат Дукато Mk3 теретни комби је значајан играч у области комерцијалног транспорта и логистике, нудећи бројне предности за професионалне кориснике. Његова модерна унутрашњост, разноврсне димензије и опције мотора, као и напредне техничке карактеристике, чине га популарним избором за превоз терета широм света – видети слику 12[16].



Слика 12. Унутрашњост цивилне линије Fiat Ducato [17].

Фиат Дукато је популарно комерцијално возило које се широко користи због своје свестраности, одличних перформанси и поузданости. Ово возило се примењује у различитим индустријским секторима и за разне намене. Унутрашњост Фиат Дуката је пажљиво дизајнирана са фокусом на функционалност и удобност. Кабина је ергономски обликована, са командама постављеним на логичним местима, што олакшава управљање возилом. У зависности од верзије, Дукато може бити опремљен додатним карактеристикама као што су клима уређај, систем за забаву и навигација, што чини путовања удобнијим. У табелама 11-14. представљене су спољашње и унутрашње карактеристике возила, као и карактеристике погонског агрегата и других перформанси.

Табела 11.³Техничке карактеристике спољашњих габарита возила Fiat Ducato[18].

Модел	Међуосовинско растојање (mm)	Дужина (mm)	Висина (mm)	Ширина (mm)
L1H1	3000	4963	2254	2050
L2H1	3450	5413	2254	2050
L2H2	3450	5413	2524	2050
L3H2	4035	5998	2524	2050
L3H3	4035	5998	2764	2050
L4H2	4035	6363	2524	2050
L4H3	4035	6363	2764	2050

Табела 12.⁴Техничке карактеристике унутрашњих габарита Fiat Ducato[19].

Модел	Дужина (mm)	Висина (mm)	Ширина (mm)	Између точкова (mm)	Запремина (m³)
L1H1	2670	1662	1870	1422	8
L1H1	3120	1662	1870	1422	10
L2H2	3120	1932	1870	1422	11,5
L3H2	3705	1932	1870	1422	13
L3H3	3705	2172	1870	1422	15
L4H2	4070	1932	1870	1422	15
L4H3	4070	2172	1870	1422	17

Табела 13.Техничке карактеристике погонског агрегата Fiat Ducato[20].

Мотор	Радна запремина	Максимална снага (kW/KS)	Максимални обртни момент (Nm)	Тип горива	Емисиона класа	Мењач
2.0 MJTD / 115	1956 ccm	85 / 115	280 / 1500	Дизел	Euro 5	5+R
2.3 MJTD / 130	2287 ccm	96 / 130	320 / 1800	Дизел	Euro 5	6+R
2.3 MJTD / 150	2287 ccm	109 / 150	350 / 1500	Дизел	Euro 5	6+R
3.0 MJTD / 180	2999 ccm	130 / 180	400 / 1400	Дизел	Euro 5	6+R

Табела 14.Перформансе Fiat Ducato.

Максимална брзина (km/h)	Потрошња горива (л/100 km)	Емисија CO ₂ (g/km)
138 ÷ 148	6,8 – 7,2	179 – 190
145 ÷ 155	7,1 – 7,4	186 – 195
152 ÷ 162	7,1 – 7,4	186 – 195
161 ÷ 171	8,0 – 8,5	209 – 224

³ | Извор: <https://nikomauto.rs/wp-content/uploads/2015/08/vozila/Fiat%20Professional/Ducato%20Furgon/tehnicke-karakteristike-komercijalna-vozila-novi-ducato-furgon.pdf> приступљено 10.12.2025.

⁴ | Извор: <https://nikomauto.rs/wp-content/uploads/2015/08/vozila/Fiat%20Professional/Ducato%20Furgon/tehnicke-karakteristike-komercijalna-vozila-novi-ducato-furgon.pdf> приступљено 10.12.2025

Друго најчешће коришћено специјално возило у спроводној служби је Citroen Jumper (видети слику 13).



Слика 13. Изглед Citroen Jumper[21].

Техничке карактеристике специјалног возила спроводне службе Citroen Jumper: Citroen Jumper је комерцијални теретни комби произведен од стране француског произвођача аутомобила Ситроен. Овај модел је део Ситроен-ове понуде комерцијалних возила и дизајниран је за превоз терета и професионалне потребе. Ево неколико кључних информација о Citroen Jumper -у: Citroen Jumper је доступан у различитим конфигурацијама које укључују различите дужине и висине каросерије. Ово омогућава купцима да изаберу комби који најбоље одговара њиховим потребама. Каросерија је обично функционална и модерна, са високим кровом који омогућава већи теретни простор. Citroen Jumper долази у различитим верзијама каросерије како би се задовољиле различите потребе пословања и превоза. У табели 15. дате су карактеристике овог возила са перформанцама.

Табела 15. Перформансе Citroen Jumper [22].

Модел	Дужина (m)	Висина (m)	Ширина (m)	Товарни простор (m ³)
L1H1	≈ 4,96	≈ 2,25	≈ 2,05	8–10
L2H1	≈ 5,41	≈ 2,25	≈ 2,05	10–12
L3H2	≈ 5,99	≈ 2,52	≈ 2,05	12–14
L4H2	≈ 6,36	≈ 2,52	≈ 2,05	14–16

Ови подаци и димензије се односе на различите верзије Citroen Jumper-а. Важно је напоменути да се димензије могу разликовати у зависности од конкретне генерације и конфигурације возила. Такође, постоје различите висине крова (X1, X2, X3) и различите дужине међуосовинског размака (ВБ), које могу утицати на величину товарног простора. Citroen Jumper долази са различитим моторима, укључујући дизел варијанте. Перформансе мотора варирају у зависности од изабране опције. Модели Џумпер-а доступни су у неколико различитих снага и капацитета за терет, што омогућава прилагођавање возила различитим пословним потребама. Кабина Citroen Jumper-а дизајнирана је за функционалност и удобност, како за возача, тако и за путнике. Унутрашњи простор нуди бројне опције за организацију терета и складиштење, чинећи га практичним избором за професионалне кориснике. Citroen Jumper нуди разне техничке карактеристике, укључујући инфотејнмент системе и климатизацију. Безбедносне функције обично укључују АБС, аеробагове и системе за контролу тракције, а доступне су и додатне опције као што су сензори за паркирање и камера за вожњу уназад. Citroen Jumper је популаран избор међу предузећима и превозницима због своје способности да превози терет и задовољава различите професионалне потребе. Велики товарни простор и висок кров омогућавају лакше утоваривање и истоварање терета. Овај модел је веома прилагодљив и може се опремити различитим додацима како би боље одговарао специфичним захтевима купаца. Citroen Jumper је поуздан и функционалан комерцијални комби, који је популаран међу професионалним корисницима и предузећима широм света. Његова разноврсна понуда димензија и опција мотора, као и напредне техничке карактеристике, чине га популарним избором за превоз терета и услуге доставе.

3.6. Организација транспорт лица лишених слобода у земљама Европске уније и окружења

Питања реформе система транспорта лица лишених слобода у области извршења кривичних санкција и редефинисања службе за обезбеђење-спроводне службе у правцу униформизације и избора оптималног модела транспортног средства, није новијег датума. Пракса транспорта лица лишених слобода одступа од државе до државе. Уочено је да је у неким европским државама транспорт лица лишених слобода врши посредством правосудне полиције, што се показало се делотворним у многим европским земљама. У Швајцарској јавно тужилаштво руководи спроводима лица лишених слобода и радом правосудне полиције.

У Белгији су поједини делови полиције у саставу јавног тужилаштва и задужени су за спровод лица лишених слобода. Користе возила марке Mercedes Benz, специјално направљена за транспорт осуђених лица видети слику 14.



Слика 14. Изглед транспортног возила [24].

У Француској послове спровода осуђених лица такође врши правосудна полиција. У обављању својих задатака користе возила марке Renault [25], видети слику 15.



Слика 15. Возило Renault Master.

У Шпанији је полиција одговорна тужиоцу за спроводе лица лишених слободе и користи возила марке Mercedes Benz [26], видети слику 16.



Слика 16. Возила марке Mercedes Benz.

У Италији су поједине полицијске јединице под непосредном командом старешине тужилаштва, док је затворска полиција једна грана државне полиције и она је задужена за спровод лица лишених слободе. Посматрајући организацију затворског система Републике Италије уочава се да су затвори у надлежности Министарства за правосуђе Републике Италије, док су послови обезбеђења затвора у надлежности затворске полиције која је једна од грана јавне безбедности Италије. Постојећа организација јавне безбедности у Италији успостављена је Законом бр. 121 из 1981. године [27]. Користе возила марке Fiat и Iveco, видети слику 17.



Слика 17. Возила марке Fiat и Iveco.

У земљама у окружењу пракса је веома различита. У Хрватској и Словенији постоји правосудна полиција као део система извршења кривичних санкција и она је искључиво одговорна за транспорт осуђеника. У Републици Хрватској систем извршења кривичних санкција налази се у склопу Министарства правосуђа [28]. Новина у односу на УИКС Републике Србије је да послове обезбеђења обављају службеници правосудне полиције [29]. У смислу законске регулативе поред Закона о извршавању казне затвора [30] постоји низ правилника апсолутно комплементарних правилницима Службе за обезбеђење у Републици Србији којима се нормира рад Правосудне полиције у Хрватској [31]. За транспорт осуђеника користе се типови возила Renault Master и Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI, видети слику 18.



Слика 18. *Возила марке RenaultMaster и Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI.*

Посматрајући БиХ и Републику Српску уочавају се разлике, кључно је постојање затворске и судске полиције која постоји на нивоу федерације и ентитета. Судска полиција Републике Српске основана је Законом о Судској полицији Републике Српске 2002. године. Затворска полиција БиХ и Републике Српске има идентична овлашћења као и Служба за обезбеђење (УИКС) Републике Србије и надлежност на простору казних установа, док судска полиција има надлежност и у оквиру других правосудних установа[32]. У Босни и Херцеговини и Републици Српској постоји судска и затворска полиција. Судска полиција одговорна је за спровод лица лишених слободе и користе Volkswagen возила, видети слику 19.





Слика 19. *Возила маркеWolkswagenмодели Crafter или Transporter*

Затворски систем у Републици Словенији спроводи се посредством Министарства правде Републике Словенијеи њиховог Сектора за извршење кривичних санкција [33].Обезбеђење правосудних установа у Републици Словенији спроводи правосудна полиција [34]. За транспорт осуђених лица користе се возила марке Ford, видети слику 20.



Слика 20. *Возила марке Форд*

У Румунији је Национална управа за затворе (НПУ) као јавна служба одговорна за спровођење режима затвора и притвора и обезбеђење, под условима који гарантују поштовање људског достојанства, олакшавајући оснаживање и реинтеграцију у друштво лица лишених слободе и доприносећи повећању нивоа безбедности заједнице, одржавању јавног реда и националне безбедности. Национална управа за затворе примењује, у областима своје надлежности, стратегију Владе Румуније у вези са извршењем казни и мера лишавања слободе које изричу судови [35]. За транспорт осуђених лица користе возила марке Mercedes benz и Dacia Dokar, видети слику 21.



Слика 21. *Возила марке Mercedes benz и Dacia Dokar.*

4. ИДЕНТИФИКАЦИЈА НЕДОСТАКА У АКТУЕЛНОМ ПРИСТУПУ И УНАПРЕЂЕЊЕ СИСТЕМА ТРАНСПОРТА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ

Поглавље јасно указује на системске и оперативне недостатке у транспорту лица лишених слободе. На основу упитника испитаника, утврђени су кључни проблеми као што су недовољан број припадника у пратњи, недовољна обученост за ванредне ситуације, ограничена безбедносна опрема и техничка недовољност возила. Поред тога, показана је потреба за модернизацијом возног парка, бољом логистиком и доступношћу санитарских возила. Истраживање истиче важност интегралног приступа унапређењу система, који обухвата:

- Техничко унапређење возила – бољи безбедносни системи, простор за адаптацију лица лишених слободе, модерни надзорни и комуникациони системи.

- Кадровска опрема и обука – повећање броја припадника у пратњи, редовне симулације и практичне вежбе, континуирана обука у кризним ситуацијама.

- Организациони и логистички аспекти – планирање руте, распореда возила, адекватан број санитарних возила и доступност заштитне опреме.

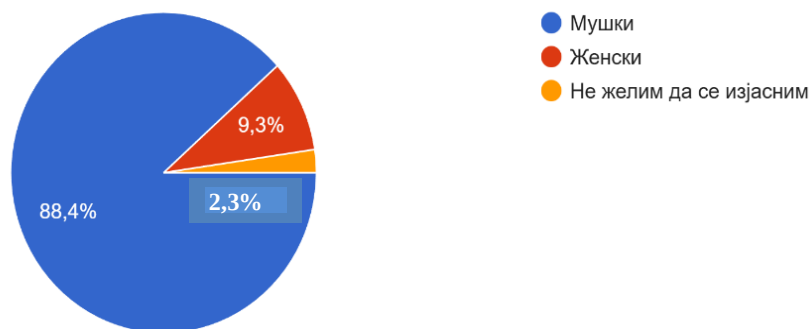
У целини, поглавље показује да је тренутни систем транспорта лица лишених слободе функционалан, али са значајним резервама у безбедности, ефикасности и хуманим условима. Препорука је да се акценат стави на свеобухватно унапређење инфраструктуре, опреме и обуке како би се минимизирали ризици и обезбедила заштита и лица лишених слободе и припадника службе.

4.1. Упитник за припаднике Службе за обезбеђење и других служби у заводима

У сврху спровођења истраживања анкетирани су 243 припадника према упитнику из прилога Упитник обухвата 243 припадника обезбеђења из 29 затвора који су радно ангажовани у спроводној служби као возачи специјалних возила и пратиоци или у зависности од природе задатка обављају обе дужности, као и припаднике и запослене који су део руководне структуре или учествују у логистичким аспектима транспорта и има за циљ да утврди тренутно стање, безбедносне ризике и потребе у области транспорта лица лишених слободе.

4.1.1. Основни подаци о испитаницима

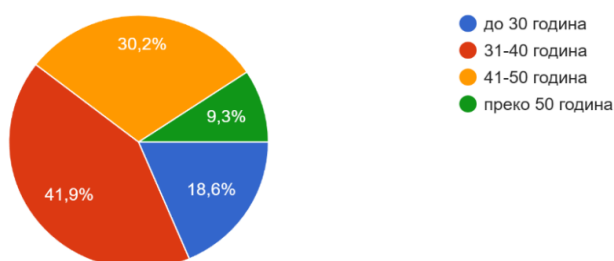
У погледу одабира испитаника, доминирали су испитаници мушког пола, јер су они најзаступљенији у погледу ангажовања на пословима транспорта и спровода лица лишених слободе. Структура испитаника по полу показује доминацију мушких испитаника, јер су послови транспорта и спровођења лица лишених слободе традиционално и организационо најчешће поверени мушком делу запослених у Служби за обезбеђење. У слици 22. приказна је структура испитаника по полу (видети слику 22).



Слика 22. Испитаници по полу.

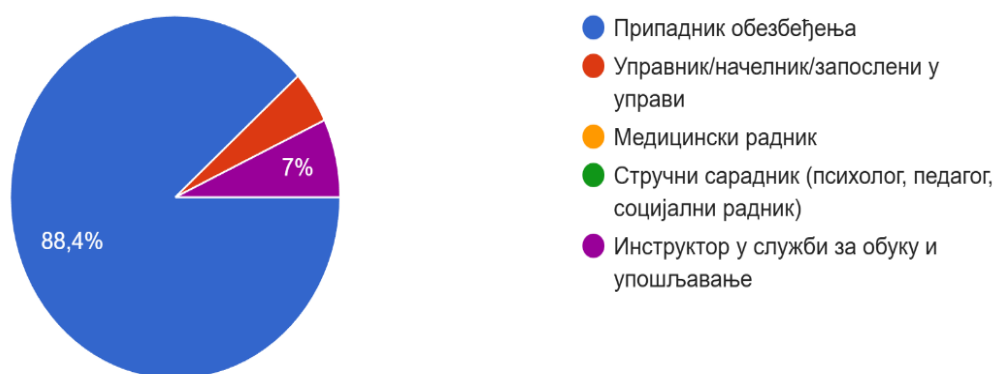
Резултати указују на заступљеност више старосних категорија, што омогућава сагледавање искустава и ставова како млађих, тако и старијих припадника службе. Посебно је значајно присуство испитаника са средњом и вишом старосном доби, који располажу дугогодишњим практичним искуством. Показују разноврсну структуру по полу, старости, радном месту и дужини радног искуства, што омогућава да се анализирају разлике у перцепцији ризика и безбедности из више углова.

Већи број испитаника има значајно радно искуство, што нас усмерева да су добијене процене засноване на реалним ситуацијама и дугогодишњој пракси (видети слику 23).



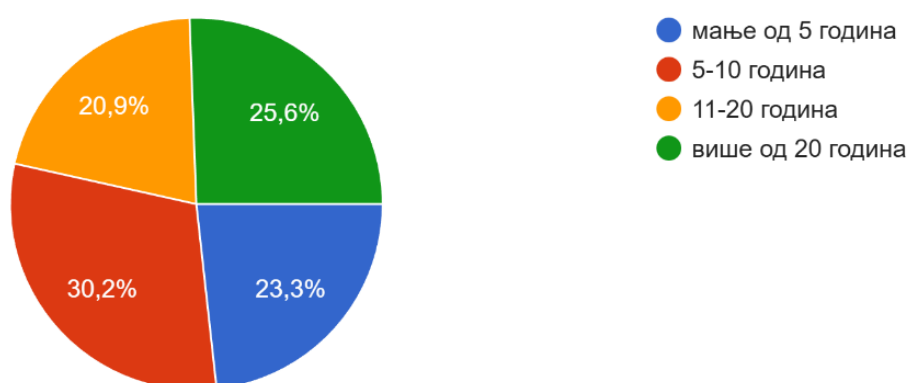
Слика 23. Старосна доб испитаника.

Доминантан број испитаника су припадници Службе за обезбеђење, иако је било значајно испитати ставове и других запослених који су у функцији спровода лица лишених слободе као што су управници и начелници у контексту организације транспорта, медицински радници као део медицинског особља транспорта или инструктори задужени за одржавање возила (видети слику 24).



Слика 24. *Радно место/професија у оквиру система.*

Највећи број испитаника припада Служби за обезбеђење. Ипак, учешће руководећих и логистичких структура доприноси свеобухватнијем сагледавању организационих и системских проблема (видети слику 25).

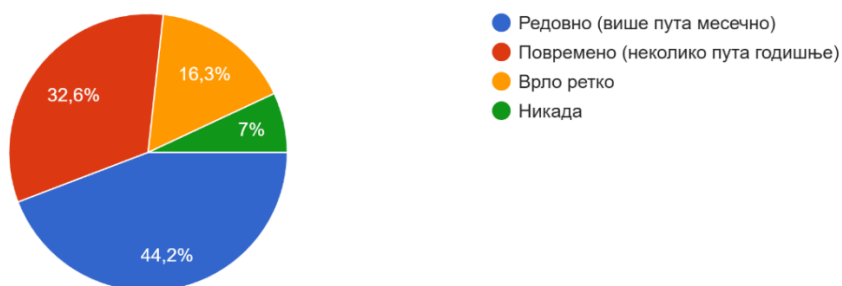


Слика 25. *Број година радног искуства у установама за извршење кривичних санкција.*

Податак да значајан број испитаника има више година радног искуства указује да су добијени одговори засновани на реалним, вишегодишњим искуствима, што повећава релевантност и поузданост резултата истраживања.

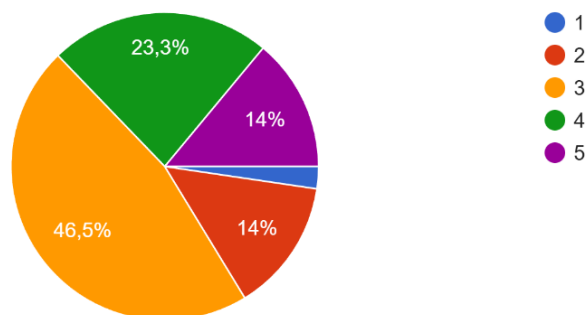
4.1.2. Ставови испитаника о тренутном стању транспорта

Када је реч о постојећем стању транспорта, већина испитаника редовно учествује у спроводима, што им омогућава да веродостојно процене квалитет и безбедност возила. Оцене које дају транспортним средствима указују на то да постоје видљиве слабости у безбедносно-техничком смислу, као и у погледу хуманих услова за лица лишена слободе. Испитаници често наводе да возила не задовољавају у потпуности потребе службе, што се најчешће повезује са дотрајалошћу, недовољним простором и ограниченим безбедносним системима. Најчешће уочени ризици током транспорта односе се на нападе лица лишених слободе, покушаје бекства, саобраћајне опасности и неадекватну техничку опремљеност возила. Већина испитаника редовно учествује у транспорту лица лишених слободе, што потврђује да су њихове процене засноване на непосредном и континуираном раду у спроводној служби, видети слику 26.



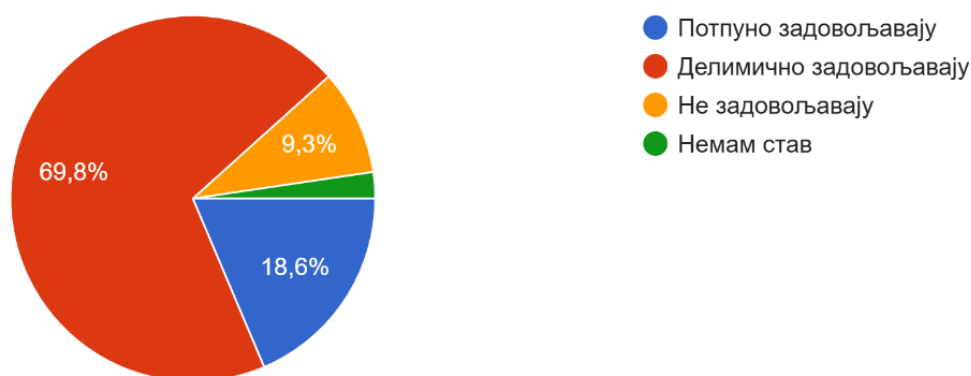
Слика 26. Учествовање испитаника у транспорту лица лишених слободе.

Просечне и ниже оцене указују на постојање значајних недостатака у погледу квалитета и безбедности возила. Ови резултати упућују на потребу за техничким унапређењем и обновом возног парка (видети слику 27).



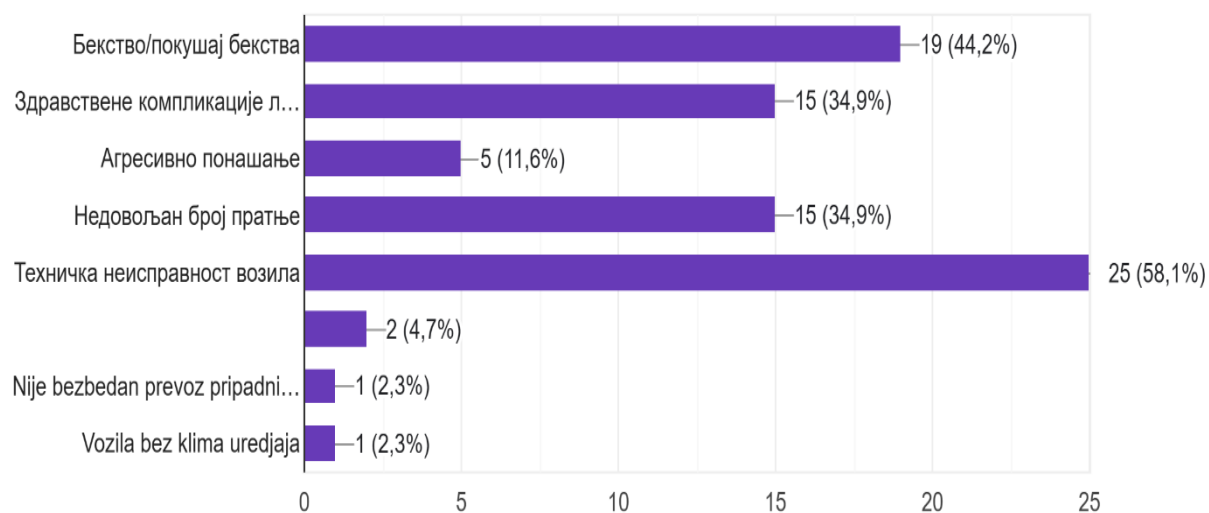
Слика 27. Ставови испитаника о квалитету и безбедности тренутно коришћених транспортних средстава (1-веома лоше, 2-лоше, 3-добро, 4-врло добро, 5-одлично).

Већина испитаника сматра да тренутна возила не задовољавају у потпуности све потребе службе, што указује на системске недостатке у погледу услова транспорта и за лица лишена слободе и за припаднике службе (видети слику 28).



Слика 28. *Да ли тренутна возила задовољавају потребе у погледу безбедности, хуманости и логистике.*

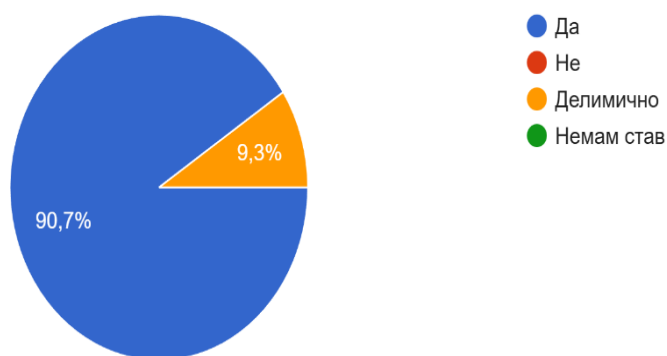
Испитаници као најчешће ризике издвајају могућност напада, покушаје бекства и саобраћајне опасности, што потврђује висок ниво изложености ризику током сваког транспорта (видети слику 29).



Слика 29. *Ставови испитаника о ризицима приликом транспорта.*

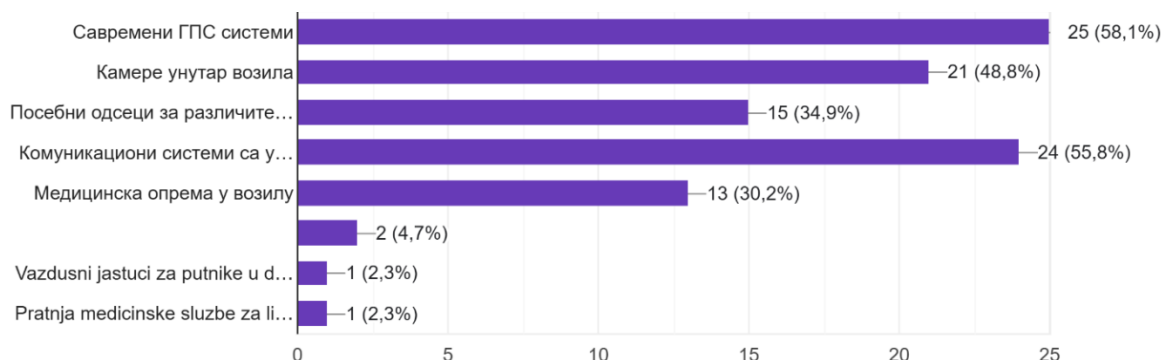
4.1.3. Предлози испитаника за унапређење система транспорта

У делу који се бави предлозима за унапређење, већина испитаника сматра да би модернизација возног парка значајно повећала безбедност. Као пожељне иновације најчешће се наводе савремени видео-надзор у возилима, GPS системи, бољи комуникациони уређаји и побољшана унутрашња конструкција за одвајање лица лишених слободе. Такође, испитаници наглашавају потребу за додатном обуком, посебно у областима поступања у ванредним ситуацијама и управљању ризиком. Већина сматра да постоји и недостатак санитарних возила. Висок проценат позитивних одговора јасно указује на уверење испитаника да би модернизација возила значајно допринела повећању безбедности и ефикасности транспорта (видети слику 30).



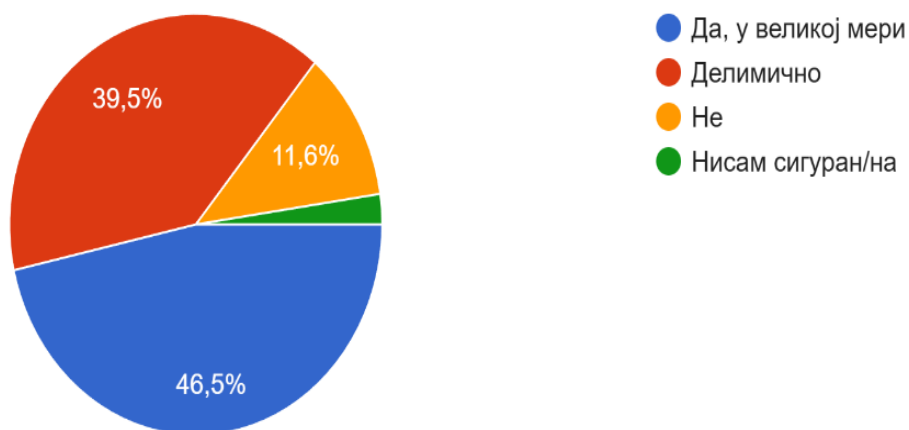
Слика 30. Став испитаника у вези питања да ли би унапређење возног парка допринело већој безбедности.

Испитаници најчешће истичу потребу за видео-надзором, GPS системима и бољом комуникационом опремом, што указује на потребу усклађивања система транспорта са савременим технолошким стандардима (видети слику 31).



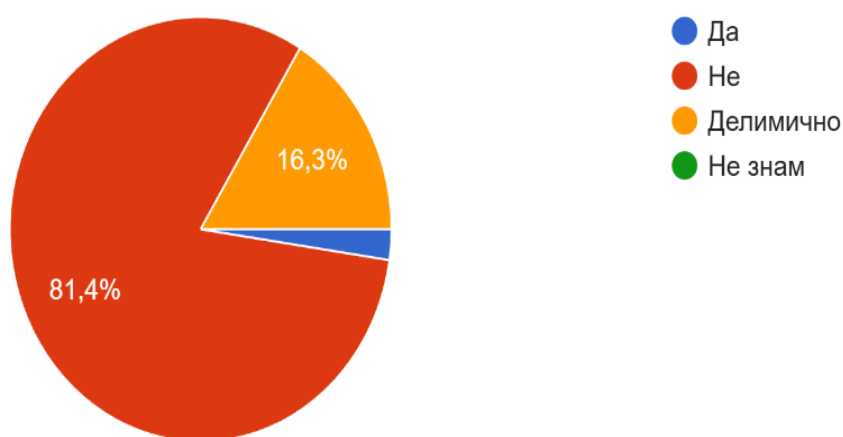
Слика 31. Став испитаника о технолошким иновацијама које би унапредиле процес транспорта.

Резултати показују јасну потребу за додатном и континуираном обуком запослених, посебно у области поступања у ванредним и ризичним ситуацијама (видети слику 32).



Слика 32. Став испитаника о потреби за додатном обуком запослених у области лица лишених слободе.

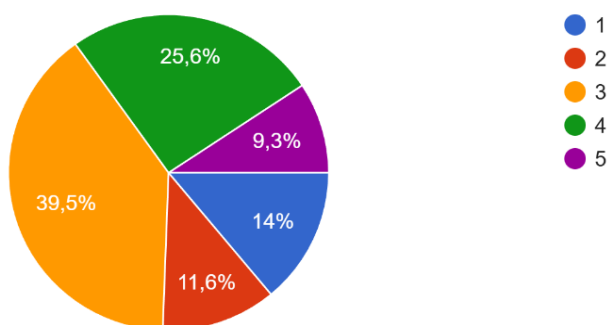
Већина одговора указује на недостатак санитарских возила, што представља значајан проблем у ситуацијама када је неопходна хитна медицинска интервенција током транспорта (видети слику 33).



Слика 33. Ставови испитаника да ли њихова установа поседује довољан број санитарских возила.

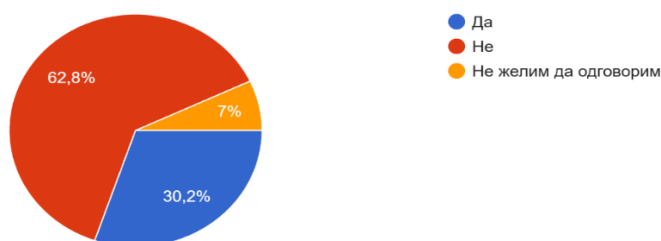
4.1.4. Ставови испитаника о безбедносним аспектима транспорта лица лишених слободе

Од посебног значаја за унапређење система транспорта било је сагледавање безбедносних аспеката транспорта лица лишених слободе. Када су у питању безбедносни аспекти транспорта, припадници службе генерално процењују ниво своје безбедности као недовољан или умерен. Значајан број испитаника пријављује да је током каријере доживео неки облик инцидента, што указује на реалну изложеност ризику. Највећи безбедносни изазови које истичу односе се на недовољан број службеника у пратњи, неадекватну опрему, саобраћајне опасности и опасност од физичких напада. Многи сматрају да возила немају све неопходне безбедносне елементе, а део испитаника истиче да није у потпуности обучен за поступање у кризним ситуацијама. Симулације и практичне вежбе се, према одговорима, спроводе недовољно често, а приступ заштитној опреми није уједначен. Испитаници у највећем броју случајева процењују ниво безбедности као умерен или недовољан, што указује на осећај несигурности и потребу за додатним заштитним мерама (видети слику 34).



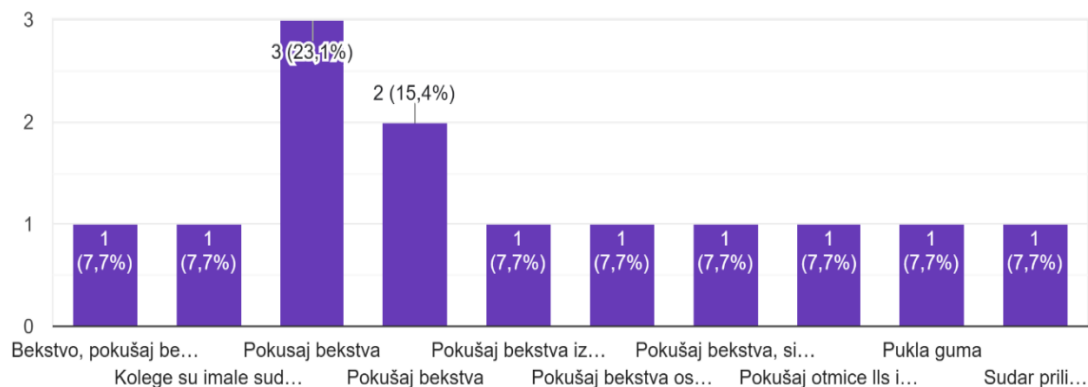
Слика 34. Ставови испитаника о нивоу безбедности припадника Службе за обезбеђење током транспорта (1-веома ниска, 5-потпуна безбедност).

Значајан број испитаника који је доживео инцидент током транспорта указује на реалну и сталну изложеност ризику у обављању ових послова (видети слику 35).



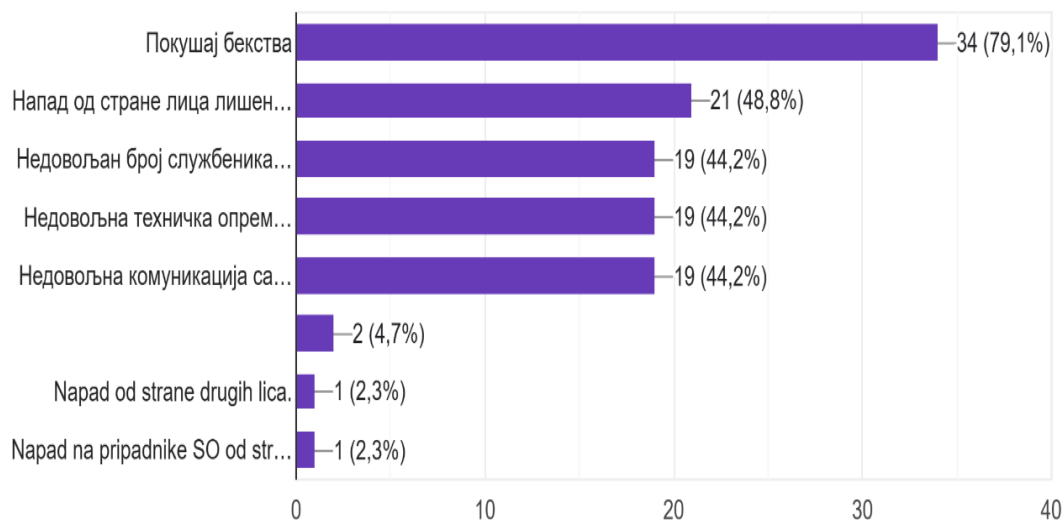
Слика 35. Ставови испитаника о инцидентима током транспорта у њиховом искуству.

Као посебно ризичне инциденте у 23% случајева испитаници наводе да су имали покушаје бекстава током транспорта лица лишених слободе. Видети слику 36.



Слика 36. Врсте инцидента.

Као највећи ризици издвајају се физички напади, недовољан број припадника обезбеђења и саобраћајне опасности, што указује на потребу за кадровским и техничким јачањем система (видети слику 37).



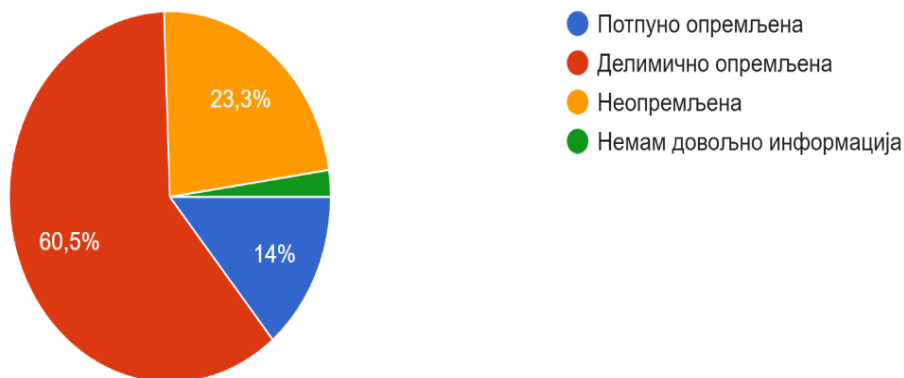
Слика 37. Ставови испитаника о највећим безбедносним ризицима за припаднике службе за обезбеђење током транспорта.

Већина испитаника сматра да број припадника обезбеђења у пратњи није увек довољан, што може директно утицати на ниво безбедности током транспорта (видети слику 38).



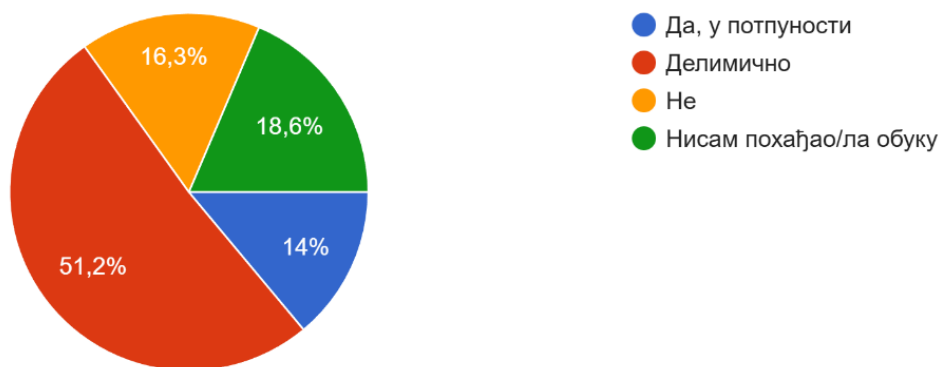
Слика 38. Ставови испитаника о томе да ли број припадника обезбеђења у пратњи лица лишених слободе у већини случајева обезбеђује адекватну безбедност.

Резултати указују да возила често немају све неопходне безбедносне системе, што додатно повећава ризик и за припаднике службе и за лица лишена слободе (видети слику 39).



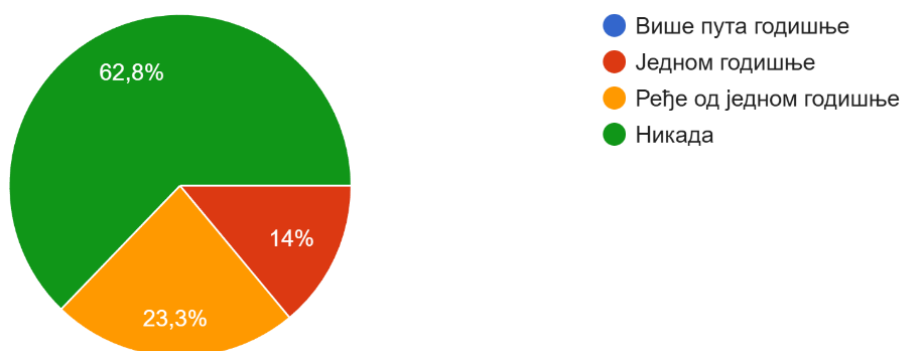
Слика 39. Ставови испитаника о томе да ли возила имају све безбедносне елементе и системе.

Значајан део испитаника не сматра да је у потпуности обучен за поступање у ванредним ситуацијама, што указује на потребу за систематичнијом и практичнијом обуком (видети слику 40).



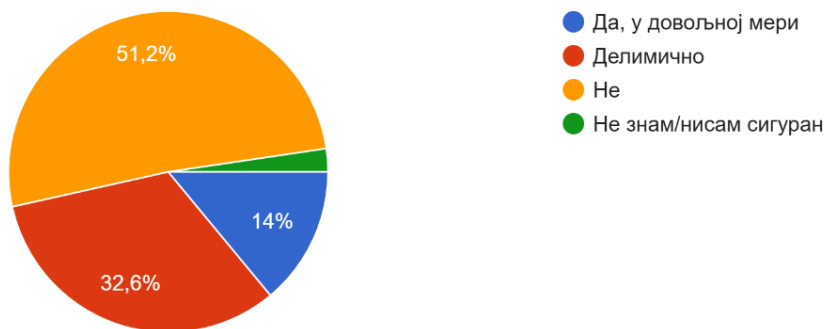
Слика 40. Ставови испитаника о адекватној обучености за поступање у ванредним ситуацијама током транспорта.

Симулације и вежбе се, према одговорима, спроводе ретко, што може негативно утицати на спремност запослених за реалне кризне ситуације (видети слику 41).



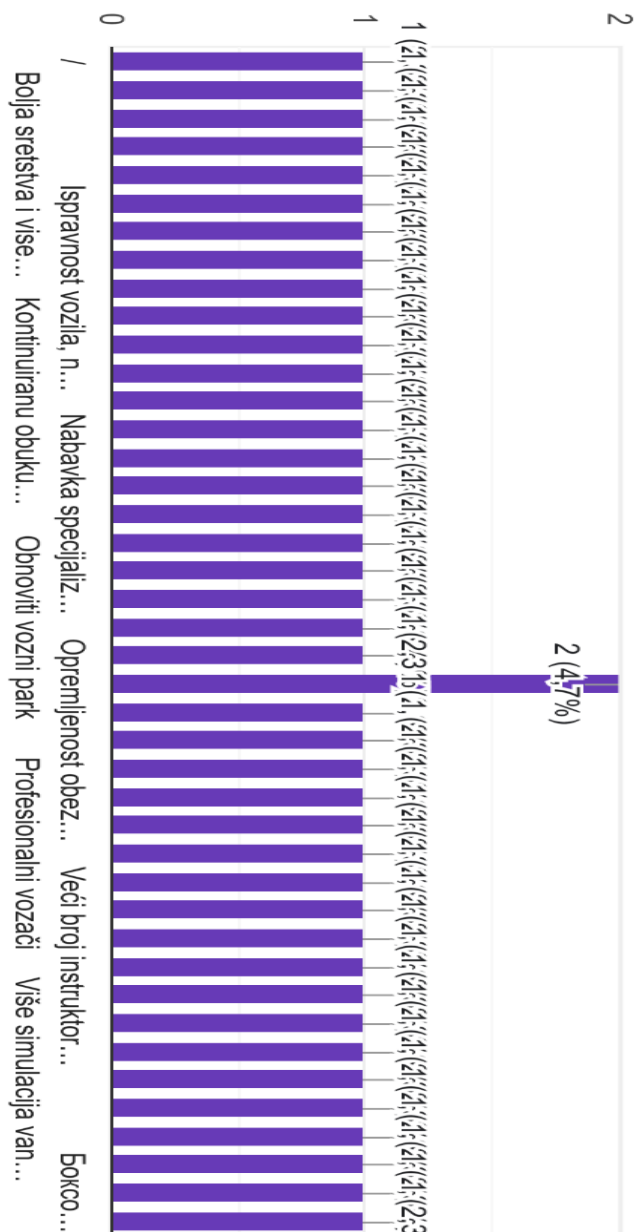
Слика 41. Колико често се реализују симулације или вежбе у вези са транспортом лица лишених слободе.

Неуједначен приступ заштитној опреми указује на потребу за бољом организацијом и равномерном дистрибуцијом неопходних средстава (видети слику 42).



Слика 42. Ставови испитаника о приступу заштитној опреми (панцир, комуникациони уређаји, медицинска опрема).

У целини, резултати упитника указују на то да је потребно систематско унапређење транспортне инфраструктуре, редовнија обука, боља опрема и већи број кадрова у пратњи лица лишених слободе. Перцепција испитаника јасно показује да тренутно стање не омогућава пуну безбедност припадницима службе нити обезбеђује адекватне услове током транспорта и дају предлоге за унапређење транспорта (видети слику 43).



Слика 43. Мере за унапређење транспорта-предлози.

Предлози испитаника јасно указују на потребу за свеобухватним приступом унапређењу система, који обухвата модернизацију возила, унапређење обуке, бољу опремљеност и повећање броја припадника у пратњи.

4.2. Предлог специјалистичке обуке возача специјалних возила у Управи за извршење кривичних санкција

Имајући у виду резултате истраживања за припаднике Службе за обезбеђење, радно распоређене на пословима возача специјалних возила и спроводнике, којих у систему има до 350 припадника, потребно је спровести две обуке:

1. Специјалистичка обука: возача специјалних возила – радни назив: „АСФАЛТНО-ТЕРЕНСКИ ТРЕНИНГ“ у сарадњи са НАВАК центром из Пећинаца код Београда.

Асфалтни део тренинга обухвата теоријске и практичне елементе тренинга безбедне вожње, упознавање са правилима дефанзивне вожње и безбедносним системима возила, али и критичним ситуацијама при високим брзинама – од 60 до чак 100км/х

Теренски тренинг значи прелазак на специјални теренски полигон, комбинацију вештачких препрека од дрвета, земље, песка и камена укључујући и захтевну шумску стазу.

Технологија интегралног погона, основне технике вожње, ограничења возила само су део онога што подразумева асфалтно-теренски тренинг

Асфалтно – Теренски тренинг се може организовати и на вашем возилу (уз доплату за тренинг изван редовне групе са личним тренером):

Вежбе се изводе брзинама до 100 км/х. Сазнаћете како раде безбедносни системи и од чега зависи стабилност возила кроз три предавања и пет практичних вежби. Напредни принципи дефанзивне вожње учиниће да препознате опасност, спречите појаву критичне ситуације и незгоде на путу.

У наставку је предлог: Спецификација програма обуке:

Циљ обуке: Обезбедити возачима службених марица неопходна знања и вештине за безбедно превоз осуђених лица, управљање ризичним ситуацијама, логистику, поправку возила и обезбеђење лица места. Трајање обуке: 5 дана. Укупно часова: 40 часова.

Детаљан план обуке:

Дан 1: Увод у обуку (4 часа) у Навак центру.

- Упознавање са програмом обуке
- Правила и процедуре у раду са осуђеним лицима
- Основи безбедности у раду

Вожња ескорта (4 часа)

- Основе вожње ескорта
- Тактике и стратегије у вожњи
- Симулације вожње у различитим условима

Дан 2: Ризичне ситуације (4 часа) у Навак центру.

- Идентификација ризичних ситуација
- Реакције у случају напада или побуне

- Употреба комуникационих средстава у кризним ситуацијама

Логистика превоза (4 часа)

- Планирање руте и времена превоза
- Обезбеђивање потребне документације
- Координација са другим службама

Дан 3: Поправка возила (4 часа) у Навак центру.

- Основне техничке вештине
- Како реаговати у случају кvara
- Превентивно одржавање возила

Обезбеђење лица места (4 часа)

- Тактике обезбеђења током превоза
- Позиционирање и распоређивање на лицу места
- Комуникација са другим службама

Дан 4: Психолошки аспекти рада (2 часа) у Навак центру.

- Рад са осуђеним лицима
- Управљање стресом и конфликтима
- Разумевање понашања осуђених

Симулације и практични рад (3 часа)

- Практичне вежбе вожње
- Симулације ризичних ситуација
- Обезбеђење лица места у реалним условима

Правни аспекти и етика (2 часа)

- Закони и прописе о превозу осуђених
- Етички аспекти рада
- Обавезе и одговорности возача

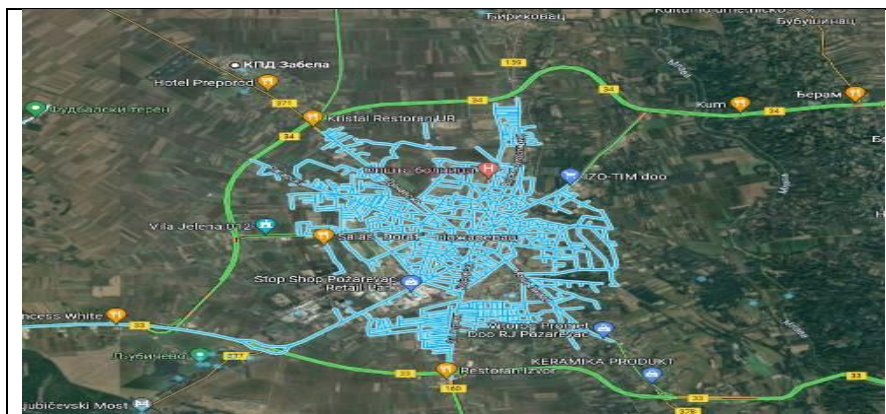
Завршна провера теоријских знања (1 час)

Дан 5. Оцењивање практичних вештина (8 часова) у Казнено-поправном заводу Пожаревац-Забела.

- Додела сертификата о завршеној обуци.

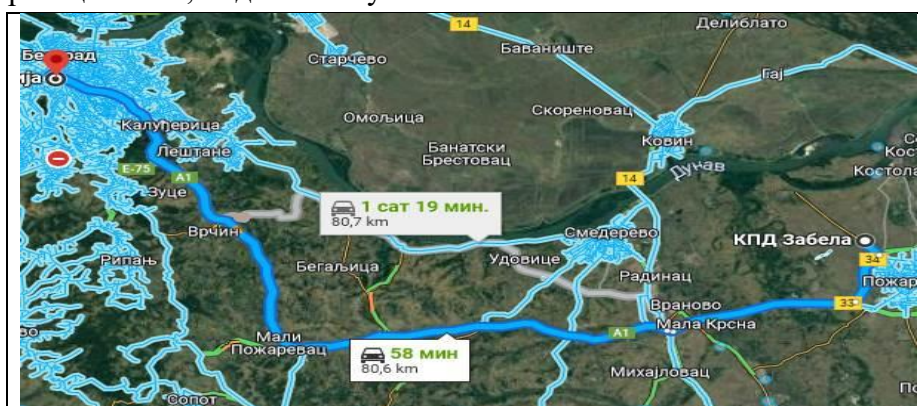
Практична обука у КПЗ Пожаревац-Забела, подразумева ескорт високог ризика на релацијама у Пожаревцу (Општа болница Пожаревац, центар Пожаревца – правосудни органи и Ватрогасно-спасилачке јединице), као и у Београду-Посебна притворска јединица у Устаничкој улици и команда Жандармерије.

Карактеристике локације: КПЗ Пожаревац - Забела се налази на релацији град Пожаревац – село Дубравица на удаљености од око 5 km северозападно од центра града Пожаревца, у насељу Забела. Са југозападне стране протеже се пут за село Дубравица који потом излази на реку Дунав. Са југоисточне стране, у непосредној близини Завода, на око 200 метара, протеже се насеље Забела у коме је смештен мањи део запослених у Заводу и пензионисаних радника завода. Са источне стране на удаљености 5 километара налази се град Пожаревац. На удаљености око 1 километра такође се налази магистрални пут за Велико Градиште, који се наставља на магистрални пут 24, а који касније излази на ауто пут Е-75 са северне стране, видети слику 44.



Слика 44. Макролокација КПЗ Пожаревац-Забела.

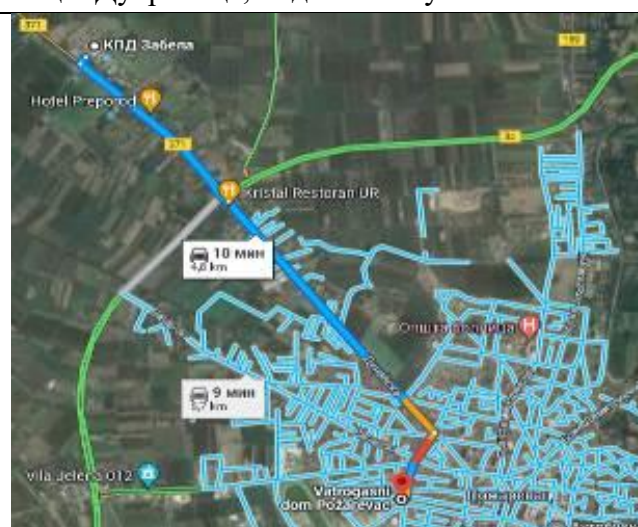
До завода се долази из правца Београда ауто путем Е-75, где се на 60-том км треба искључити на магистрални пут 24, а затим на магистрални пут за Велико Градиште са којег скренути на пут за Дубравицу и после 500 метара са леве стране се наилази на хотел „Препород“ а затим и напред за неких 300 метара и главни улаз у КПЗ Пожаревац-Забела, видети слику 45.



Слика 45. МУП РС Жандармерија – београдски одред – преко Е75, време: 58 минута, км 80,6. КПЗ Пожаревац је установа затвореног типа са посебним обезбеђењем. Објекти који се налазе у непосредној близини пута Пожаревац – Дубравица, видети слику 46.



Близина ПУ за град Пожаревац – преко ул Дуванска, време доласка 11 минута, км: 5,5



Близина Ватрогасно-спасил. јединице – преко ул Дуванска, време доласка 10 минута, км: 4,8



Слика 46. Близина важних објеката.

Територијална позиција Казнено-поправног завода Пожаревац-Забела је повољна у односу на регионалну и путно-инфраструктурну позицију и позицију других субјеката система безбедности[54]. Критеријум за одређивање фонда часова јесте претходно возачко искуство припадника Службе за обезбеђење који су распоређени на пословима возача специјалних возила и морају поседовати возачку дозволу "В" категорије. Њихово претходно искуство у управљању специјалним возилом омогућава брже усвајање специфичних техника управљања возилима, као и лакше прилагођавање условима вожње у различитим ризичним ситуацијама.

2. Специјалистичка обука: Тактика високоризичних спровода лица лишених слободе – радни назив: „СПРОВОДИ ВИСОКОГ РИЗИКА“

У контексту друге обуке тактика високо-ризичних спровода лица лишених слободе предлажемо спецификацију Плана и програма обуке:

У наставку је предлог друге обуке са спецификацијом програма обуке:

Програмобуке: Тактика високоризичних спровода лица лишених слободе гађањем

Трајање: четири радна дана (30 школских часова) - теоријска обука 10 - практични део 20 у четири циклуса

Циљ програма: Развијање вештина неопходних за тактику извођења спровода високог ризика.

I тематска област

1. Припремне радње и документација у вези реализације спровода лица лишених слободе – теоријски део (израда документације и планских аката спровода, рад у САПА).

II тематска област

2. Теоријски део законска и подзаконска акта, планска документација (мере безбедности при реализацији спровода).

III и IV тематска област

3. Практични део

-Безбедносна процена лица лишеног слободе.

- Безбедносни ризици у реализацији спровода.
 - Избор наоружања и опреме у реализацији спровода.
 - Претрес лица лишеног слободе, возила.
 - Логистика транспорта лица лишеног слободе (возни парк, преглед специјалних возила, техничко обезбеђење).
 - Избор трасе спровода и тактике спровода.
 - Обавештавање надлежних државних органа и заједничко садејство.
 - Оперативни рад на месту спровода.
 - Тактика у ескорту и извођење лица лишеног слободе.
- Мере реаговања у условима ванредних догађаја;
- Тактика реаговања у условима ванредних догађаја; Подела улога и одговорности;
 - Руковање медицинском опремом и пружање хитне медицинске помоћи,;
 - Обезбеђење лица места и очување материјалних трагова ванредног догађаја.

4. Тематска област: Практично извођење и симулирање свих радњи приликом реализације спровода.

Тактички аспекти организације спровода лица лишених слободе:

1. Вођа спровода може бити начелник и вођа смене,
2. Вођу спровода одређује управник и начелник,
3. Вођа спровода је одговоран за извршење задатка,
4. Број возила која учествују у „ескорту“ зависи од броја осуђених лица која се спроводе и степена ризичности истих, и њега одређује вођа спровода.
5. Број припадника који учествује у „ескорту“ такође зависи од броја лица која се спроводе, броја возила која учествују, и њега одређује управник или начелник,
6. Вођа спровода обавештава командира Жандармерије о активности, и са њим непосредно договара план активности,
7. Вођа спровода је дужан да по завршетку активности сачини извештај начелнику.

- Тактички аспекти спровода у погледу броја припадника и броја специјалних возила приказани су у табели 16:

Табела 16. Тактички аспекти спровода 1-3 лица.

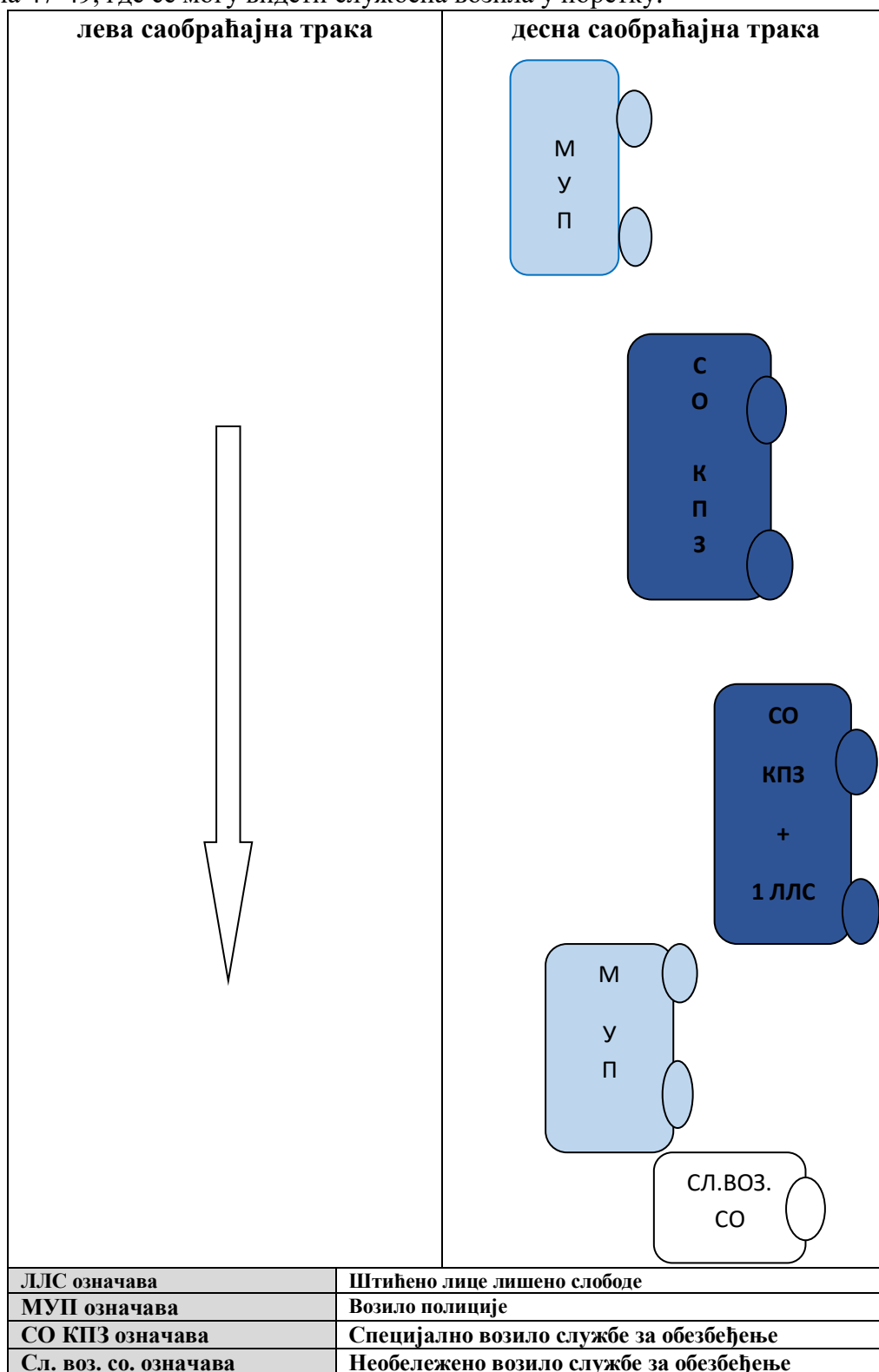
Објашњење нивоа безбедности:	
Ниво спровода (1) ллс	
Ниво спровода (2) ллс	
Ниво спровода (3) ллс	

У наставку је приказана матрица спровода према нивоима система обезбеђења, видети табелу 17.

Табела 17. Нивои система обезбеђења.

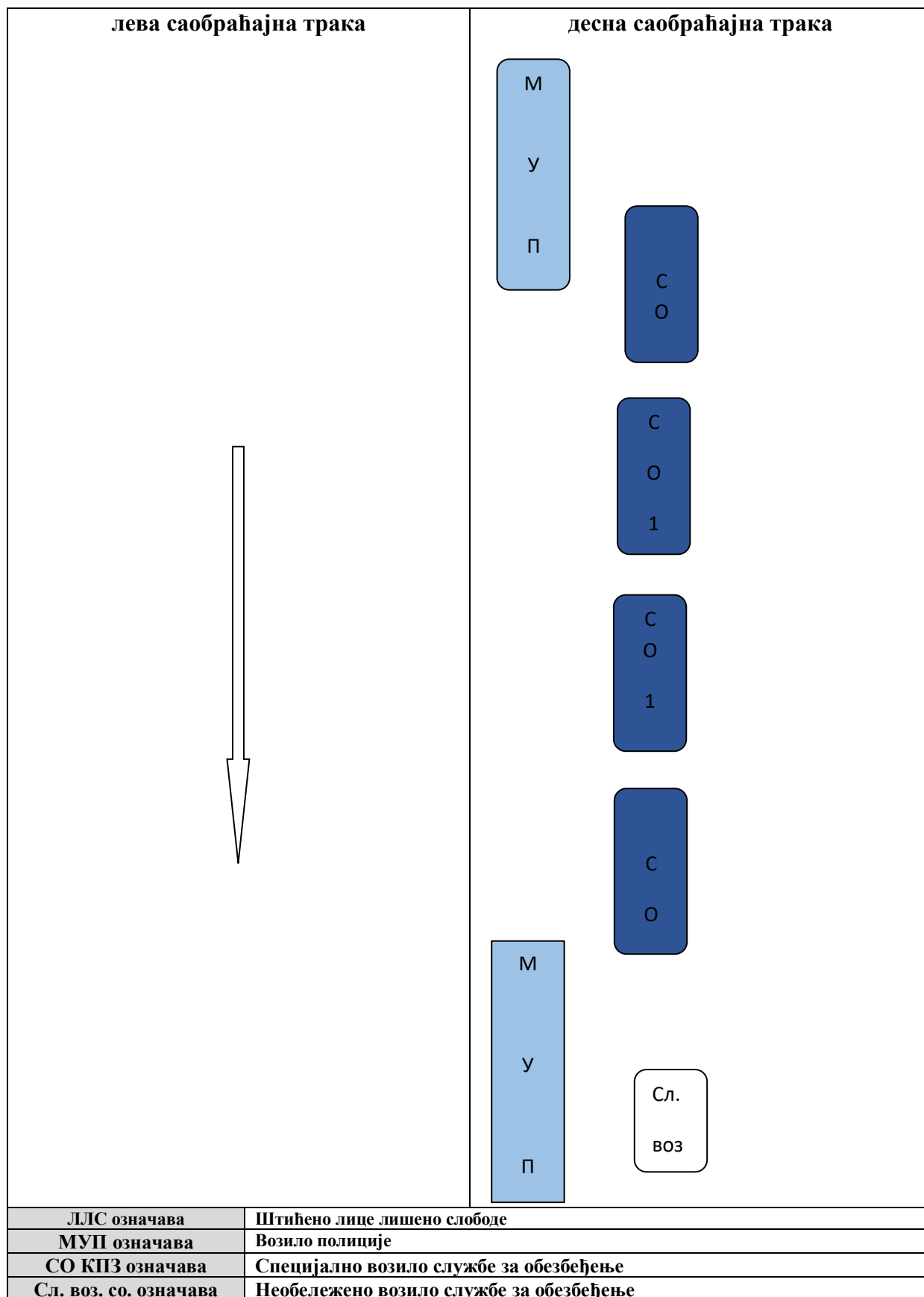
Опис	Број лица која се спроводе и прип. СО		
	1 ллс	2 ллс	3 ллс
Возач необел. службеног возила и сувозачи	2+1	2+1	2+1
Возача специјалних возила са бројем возила	2+2	4+4	5+5
Обезбеђење лица лишених слободе	4	7	10
Асистенција МУП бр. припад. и бр. возила	4+2	4+2	4+2
Асистенција Жандармерије бр. при. и бр. воз.	/	/	15+5
Санитетско возило по потреби или пратња др	пр. др	пр. др	2+1
Напомена:	У зависности од безбедносне процене, број припадника СО, МУП, Жандармерије и возила у ескорту може варирати, тако да се и 1 ллс може спроводити уз максималне мере обезбеђења.		

- Тактички аспекти кретања возила у ескорту према броју возила приказани су на сликама 47-49, где се могу видети службена возила у поретку.



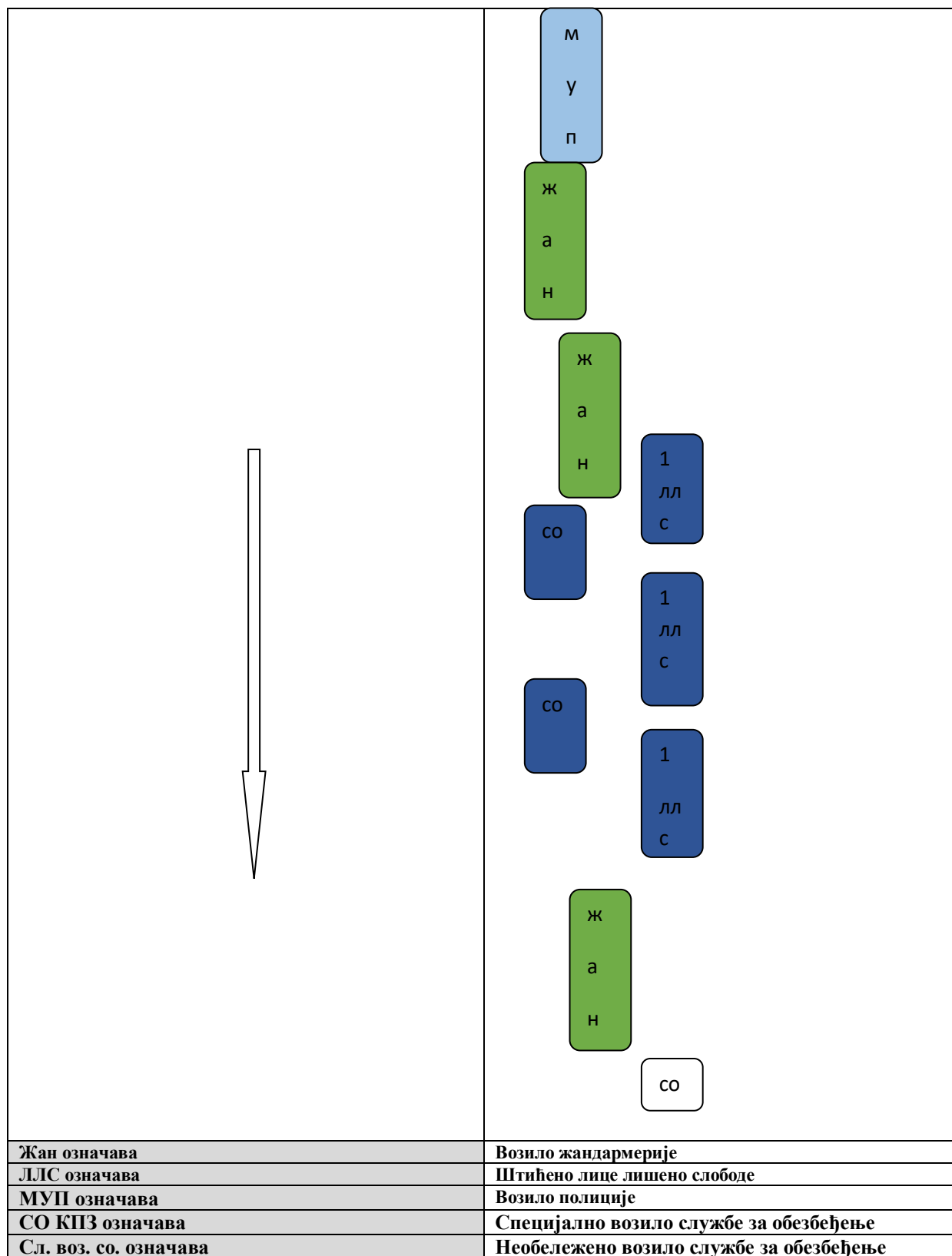
Слика 47. Спровод 1 лица са 5 возила.

Ситуација спровод 2 ллс са 7 возила у ескорту и препоручена тактика кретања приказана је на слици 48:



Слика 48. Спровод 2 лица са 7 возила.

Ситауција спровод 3 ллс са 10 возила у ескорту и препоручена тактика кретања приказана је на слици 49:



Слика 49. Спровод 3 лица са 10 возила.

5. ТЕСТИРАЊЕ МОТОРНИХ ВОЗИЛА ЗА ТРАНСПОРТ ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ

Избор моторног возила за спровод лица лишених слободе представља кључни корак у унапређењу модела транспорта. Постојећи модел укључује коришћење различитих врста моторних возила, доминантно модела произвођача Fiat и Citroen. С обзиром на специфични природу транспорта лица лишених слободе и различите карактеристике доступних возила, неопходно је систематски приступити дефинисању критеријума који ће служити као основа за вредновање и поређење различитих опција. Критеријуми за избор возила морају обухватити више аспеката, укључујући техничке карактеристике, безбедносне стандарде, економичност, као и погодност за спровод осуђених лица и вожњу у урбаним условима.

5.1. Тест вожња специјалних возила

У циљу избора оптималног модела припадницима Службе за обезбеђење (12 припадника) спроводне службе, радно распоређених на пословима возача специјалног возила презентовани су модели и омогућена им је тест вожња за возила: Mercedes Benz Sprinter, Volkswagen Crafter, Renault Master и Fiat Ducato видети слику 50.

Mercedes Benz Sprinter	Volkswagen Crafter
	
Renault Master	Fiat Ducato
	

Слика 50. Тест возила.

Циљ и припрема теста:

- Циљ је био да се провери које комби/ван возило најбоље одговара за превоз осуђеника у Републици Србији — узимајући у обзир: стабилност и безбедност, маневарски капацитет, носивост, просторе за адаптацију (преграде, изолација, седења, вентилација), лакоћу управљања и потенцијал за дугорочно одржавање.
- Тест је организован на стази, односно на деоницама пута у Љубичеву и околини, са различитим условима (равни пут, кривине, спуштања/успон, успорена возња, полигонске маневре паркирања и окретања).
- За свако возило су проверени: понашање на путу под оптерећењем, управљивост, стабилност кроз кривине, кочења, комфортно понашање (вуча, вибрације, бучност), као и приступ/лак улаз/излаз — што је важно ако ће унутра бити притвореници и пратња.

Утисци по моделима:

-Mercedes Benz Sprinter:

- На тесту уочена добра управљивост и стабилност — прилично лак за управљање и скретње, чак и када је оптерећен. Спринтер добро „држи правац“ код већих брзина и кроз благе кривине. Ово је важно за превоз лица, јер обезбеђује контролу у свим условима.
- Маневарски је солидан — за окретање, улаз/излаз из уских простора, задовољавајући за полицијске гараже/зграде — што је важно за оперативне услове у Србији.
- Простор у кабини и задњем делу је довољно флексибилан за адаптацију преграда, решетки, вентилације и седења. Компромис између простора и маневарских карактеристика даје добар баланс.
- Међутим — иако је добро возило, носивост и запремина можда нису оптимални ако се планира већи број осуђеника + опрема + пратиоци — треба пажљиво планирати расподелу терета.

-Volkswagen Crafter:

- Приликом возње под оптерећењем (што симулира каросерију са преградама, седишта, људе и опрему), Crafter се показао као прилично стабилан, са добрим осећајем на управљачу и довољно снаге за полако кретање, улаз/излаз, заустављање.
- Прозрачност унутрашњег простора — врата, висина, приступ — дају могућност лаке адаптације затвореничке кабине. То је битно ако се планира бинелт / решетке, одвојени делови, вентилација и сл.

- Мане: због димензија и конструкције, маневарска стабилност у уским просторима (гараже, стари центри, дворишта) није била тако добра као код Sprinter-а — потребни су већи обртај и више пажње при окретању.

-Renault Master:

- Возачки осећај при нормалној, лаганој вожњи је био прихватљив — добро реагује на управљање, релативно смирује ударце и вибрације, што је важно за безбедност и удобност.
- Простор у задњем делу делује као довољан за адаптацију — идеалан за мање/средње захтеве: групу осуђеника, пратиоце, али са умереним бројем.
- Слабија страна је — у потпуно оптерећеној конфигурацији (много људи + опрема) — стабилност и управљивост бивају непретња, па је потребна добра процена носивости и равномерна расподела терета.

-Fiat Ducato:

- Ducato је на тесту показао одређену удобност — при лаганој/умереној вожњи добро храпавости, ниске вибрације и прихватљиву економичност (с обзиром на мотор и тежину). Та „мекша“ карактеристика може бити плус при превозу људи, не саме робе.
- Унутрашњи простор (у задњој комори) је користан, али потребно је добро планирати адаптацију — висина, приступ врата, вентилација, простор за седење/стојење, сигурност.
- Међутим — безбедносне оцене (према тестовима за комбије) Ducato истичу се као боље од многих других у својој класи, што може бити значајан аргумент ако безбедност на путу има висок приоритет. Van Reviewer+1
- Нешто већа крхкост у маневарима, могућа „лабавост“ приликом пуне оптерећености — што значи да треба пажљиво планирати конструкцију, оптерећење.

Критеријуми који су били у фокусу — и како је сваки модел на њих одговарао:

Стабилност и понашање под оптерећењем (многе особе + опрема) Sprinter — одличан; Crafter — добар; Master и Ducato — прихватљиви, али треба пажљива конструкција.

Маневар / лак приступ (гараже, полицијске/здравствене зграде, дворишта) Sprinter — најбољи баланс; Crafter — нешто тежи; Master и Ducato — прилика, али са ограничењима.

Простор и могућност адаптације (преграде, решетке, седења, вентилација).

Сви модели пружају разумну флексибилност; Sprinter и Crafter: најбоља комбинација простора/поузданости.

Комфортабилност + сигурност (возач + путници) Ducato и Master — добро мирeње вибрација, удобнији; Sprinter — стабилност + опција за безбедносну надоградњу; Crafter — подржан, али треба пазити на оптерећење.

Погодност за експлоатацију у условима Србије (сервис, одржавање, адаптације) Sprinter и Crafter — добро распрострањени, делови и сервис лако доступни; Master и Ducato — условно прихватљиви, уз проверу услова.

Резултати по моделима су приказани у табели 18.

Табела 18. Критеријуми за избор возила.

Критеријум	Sprinter	Crafter	Master	Ducato
Стабилност и понашање под оптерећењем (многе особе + опрема)	Одличан	Добар	Прихватљиви, али треба пажљива конструкција	Прихватљиви, али треба пажљива конструкција
Маневар / лак приступ (гараже, полицијске/здравствене зграде, дворишта)	Најбољи баланс	Нешто тежи	Прилика, али са ограничењима	Прилика, али са ограничењима
Простор и могућност адаптације (преграде, решетке, седења, вентилација)	Разумна флексибилност; најбоља комбинација простора/поузданости	Разумна флексибилност; најбоља комбинација простора/поузданости	Разумна флексибилност	Разумна флексибилност
Комфортабилност + сигурност (возач + путници)	Стабилност + опција за безбедносну надоградњу	Подржан, али треба пазити на оптерећење	Добро мирeње вибрација, удобнији	Добро мирeње вибрација, удобнији
Погодност за експлоатацију у условима Србије (сервис, одржавање, адаптације)	Добро распрострањени, делови и сервис лако доступни	Добро распрострањени, делови и сервис лако доступни	Условно прихватљиви, уз проверу услова	Условно прихватљиви, уз проверу услова

6. ИЗБОР МОТОРНОГ ВОЗИЛА ЗА ТРАНСПОРТА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ У УСТАНОВАМА ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА

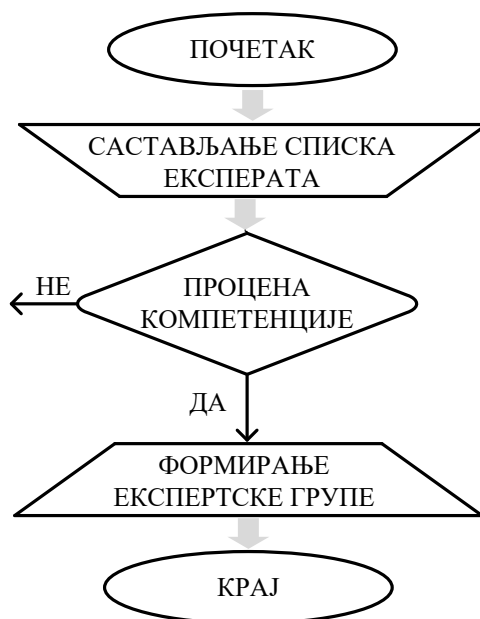
Избор моторног возила за транспорт лица лишених слободе у затворском систему је сложен истраживачки подухват који захтева изналажење одговора на два основна питања:

- Које критеријуме треба узети у обзир приликом избора моторног возила?
- Коју методу одлучивања применити за избор моторног возила?

Анализа критеријума и метода захтева ангажовање компетентних стручњака из предметног истраживања. У ту сврху је у овом истраживању најпре формирана експертска група која је дефинисала изборне критеријуме на основу којих је касније спроведен поступак избора моторног возила за транспорт осуђених лица у затворима.

6.1. Формирање експертске групе

За чланове експертске групе у истраживању у циљу избора моторног возила за транспорт осуђених лица партиципирали су управник завода као представник топ менаџмента, начелници Служби за обезбеђење са вишегодишњим радним искуством у пословима спровода лица лишених слободе, руководиоци спроводних служби у заводима који су прошли све линије рада у спроводној служби, руководиоци возног парка и службе одржавања специјалних возила и инструктор за обуку припадника Службе за обезбеђење за спровођење високоризичних лица лишених слободе. Формирање експертске групе је захтевало поступак који је укључивао три фазе, слика 51.



Слика 51: Приказани алгоритам и методологија за конституисање експертске групе.

У конципирању прве фазе примењена је метода "снежне лавине" односно узајамном препоруком [43] сачињен је списак од 17 кандидата за чланове експертске групе у истраживању на тему избора моторног возила за транспорт осуђених лица. Поступак формирања списка потенцијалних експерата се одвијао тако што је најпре препознато 10 експерата за учешће у предметном истраживању, а потом је сваки од тих експерата наводио лица која он сматра погодним за улогу експерта. Процес се завршио када нова имена више нису партиципирала за улогу експерта у предметном истраживању. Завршио се на списку од 17 потенцијалних кандидата. Како је компетентност експерата параметар који одређује ваљаност донесене одлуке, док је друга фаза подразумевала као кључну процену компетенције експерата. Њихова компетентност процењена на основу "методе Доброва". Компетентност експерта према овој методи се утврђује прорачунавањем два параметра:

- K_i – коефицијента информисаности,
- K_a – коефицијента аргументованости.

Коефицијент информисаности (K_i) се утврђује тако што се експерт према скали самопроцене, табела 18.1., опредељује за један од пет нивоа познавања проблема истраживања.

Табела 18.1.: Скала самопроцене

Ниво познавања	K_i	Опис компетенције експерта
Потпуно познавање	1.0	Експерт влада свим аспектима проблема, прати најновија светска истраживања и има значајно лично искуство
Високо познавање	0.8	Одлично познавање проблематике, али без апсолутног увида у све детаље или најновије експерименталне резултате
Средње познавање	0.5	Добро познавање основа и општих принципа, или уз недостатак уске специјализације за конкретно питање
Ниско познавање	0.2	Површинско информисање о теми, познавање само општих смерница без дубље анализе
Непознавање	0.0	Експерт не поседује релевантно знање о постављеном питању

Коефицијент аргументованости (K_a) се израчунава на основу матрице, табела 19, у којој експерт бира један од три нивоа утицаја (висок, средњи, низак) различитих извора аргументације на своје мишљење.

Табела 19: Скала аргументације

Извор информација/знања	Висок (В)	Средњи (С)	Низак (Н)
Теоријска анализа и научни радови	0.3	0.2	0.1
Практично искуство у раду	0.5	0.4	0.2
Сопствена истраживања и аргументи	0.05	0.03	0.01
Праћење светске литературе и трендова	0.05	0.03	0.01
Познавање стања у иностраној пракси	0.05	0.03	0.01
Професионална интуиција	0.05	0.03	0.01
Максимални збир	1.0	0.72	0.34

Коефицијент аргументованости се добија сабирањем бодова по свим изворима аргументације и његова вредност може бити у опсегу од 0.34 до 1.0.

Коначан коефицијент компетентности (K_k) експерата према овој методу се рачуна премарелацији 1:

$$K_k = \frac{K_i + K_a}{2} \quad (1)$$

У научној литератури, експерт се сматра прихватљивим за учешће у истраживању ако је вредност његовог коефицијента компетентности (K_k) изнад 0,5. Међутим, ниво прихватљивости се градира према поузданости резултата који су потребни истраживању:

- Висока компетентност ($0.8 < K_k \leq 1$): Оцене оваквих експерата сматрају се најмеродавнијим за доношење кључних одлука и прогноза;
- Средња компетентност ($0.5 \leq K_k \leq 0.8$): Оцене ових експерата су прихватљиве за већину истраживања уз додатну провјеру усаглашености са остатком групе;
- Ниска компетентност ($K_k < 0.5$): Овакви кандидати се сматрају неприхватљивим за чланове експертске групе у озбиљним научним истраживањима;

Према описаном поступку за утврђивање компетентности експерата у табели 20.су приказане вредности коефицијената компетентности (K_k) потенцијалних експерата за чланове експертске групе у предметном истраживању.

Табела 20: Вредности K_k потенцијалних експерата

Р. бр.	Ознака потнцијалног експерта	K_k
1.	ПЕ1	0.95
2.	ПЕ2	0.87
3.	ПЕ3	0.82
4.	ПЕ4	0.76
5.	ПЕ5	0.77
6.	ПЕ6	0.92
7.	ПЕ7	0.81
8.	ПЕ8	0.53
9.	ПЕ9	0.89
10.	ПЕ10	0.76
11.	ПЕ11	0.61
12.	ПЕ12	0.91
13.	ПЕ13	0.7
14.	ПЕ14	0.58
15.	ПЕ15	0.52
16.	ПЕ16	1
17.	ПЕ17	0.87

У трећој фази се приступило формирању експертске групе. Вредности коефицијената компетентности потенцијалних кандидата за чланове експертске групе, табела 20, су у интервалу од 0.52 до 1, а што указују на компетентност свих кандидата те се њихова компетентност може градирати од средње ка високој. У литератури су заступљени различити ставови по питању броја експерата. Анализирајући налазе Милићевића [44], он запажа да се веродостојност оцена селектованих експерата значајно повећава са повећањем броја експерата до 11, док је повећање веродостојности оцене експерата у групама већим од 11 незнатно. У овом истраживању, сасписка потенцијалних кандидата за састав експертске групе су искључени кандидати чији је $K_i \leq 0.5$ тј. кандидати који су на скали самопроцене своје познавање проблема истраживања оценили оценом 0.5 и мањом, а у конкретном случају то су кандидати на редним бројевима 8, 11, 14 и 15. Дакле, од 17 специјалиста препоручених за потенцијалне експерте изабрано је 13 лица, табела 21, који ће сачињавати експертску групу у истраживању на тему избора моторног возила за транспорт осуђених лица.

Табела 21: Вредности K_k чланова експертске групе

Р. бр.	Ознака експерта	K_k
1.	ЕКС 1	0.95
2.	ЕКС 2	0.87
3.	ЕКС 3	0.82
4.	ЕКС 4	0.76
5.	ЕКС 5	0.77
6.	ЕКС 6	0.92
7.	ЕКС 7	0.81
8.	ЕКС 8	0.89
9.	ЕКС 9	0.76
10.	ЕКС 10	0.91
11.	ЕКС 11	0.7
12.	ЕКС 12	1
13.	ЕКС 13	0.87

6.2. Дефинисање критеријума за избор моторног возила

Критеријуми за избор возила за транспорт лица лишених слободе у установама за извршење кривичних санкција дефинисани су анкетирањем експертске групе преко достављеног анкетног упитника који се налази у прилога 2 мастер рада. У оквиру анкете експерти су имали задатак да изнесу свој став по питању оправданости пет понуђених критеријума за избор моторног возила (стабилност возила, маневарске способности возила, унутрашњи комфор возила, могућност адаптације возила намени, експлоатациона погодност возила) чија су значења следећа:

- **Стабилност возила** – подразумева способност возила да се креће задржавајући свој смер кретања без обзира на дејство спољних сила.

- **Маневарске способности возила**—односе се на његову способност да се креће, скреће, зауставља и мења смер ефикасно и безбедно у различитим условима, укључујући убрзање, радијус окретања, стабилност и теренску проходност.
- **Унутрашњи комфор возила** – обухвата све што утиче на удобност путника (ергономија, квалитет материјала, изолација буке и вибрација, климатизација, технологија, осветљење, дизајн и естетика, ...) тј. све што доприноси пријатном и функционалном окружењу у кабини моторног возила.
- **Могућност адаптације возила намени**—погодност возила да се лако модификује тј. адаптира основној намени односно транспорту лица лишених слободе (преграде, решетке,...).
- **Експлоатациона погодност возила**—погодност возила експлоатацији у Р. Србији са аспекта распрострањености овлашћених дистрибутера резервних делова и сервиса за поправку и одржавање.

Експертима је кроз анкетни упитник поред изјашњавања о понуђеним критеријумима била пружена и могућност да предложи додатне критеријуме које би по њиховом мишљењу требало узети у разматрање приликом избора моторног возила за транспорт осуђених лица. Обрадом анкетних упитника констатована је потпуна сагласност чланова експертске групе по питању оправданости понуђених критеријума за избор моторног возила. Обрадом упитника констатовано је и да су четири експерта предложила додатни критеријум за избор моторног возила а који се односи на цену коштања истог, па је одређено да се поред пет претходно дефинисаних критеријума за избор моторног возила, одлука о његовом избору донесе узимајући у обзир и шести критеријум тј. **"цену коштања возила"**. Функција циља (тежња) изборних критеријума приликом избора моторног возила у предметном истраживању приказана је табелом 22.

Табела 22: Функција циља (тежња) изборних критеријума

Критеријуми	Максимум	Минимум
Стабилност возила	*	
Маневарске способности возила	*	
Унутрашњи комфор возила	*	
Могућност адаптације возила намени	*	
Експлоатациона погодност возила	*	
Цена коштања возила		*

6.3. Избор моторног возила применом АХП методе

За избор моторног возила за транспорт затвореника у овом истраживању примењен је аналитички хијерархијски процес (АХП), који представља једну од широко коришћених метода вишекритеријумске анализе за доношење одлука на индивидуалном и групном нивоу (Луковац, 2016). Ову методу развио је Tomas Saaty почетком седамдесетих година 20. века. Метод је назван „хијерархијски“, јер доносилац одлуке изграђује хијерархију проблема, почевши од главног циља, преко критеријума и подкритеријума, до самих алтернатива. Након формирања хијерархије, доносилац одлуке врши парну компарацију елемената на сваком нивоу у односу на елементе вишег нивоа, с циљем утврђивања њиховог релативног значаја. Поређење елемената у хијерархији врши се давањем лингвистичких процена користећи Saaty – јеву скалу[45], која је представљена у табели 23.

Табела 23: Saaty – јева скала

Дефиниција	Бројчана вредност (a_{ij})
Апсолутна доминантност елемента i над елементом j	9
Врло јака доминантност елемента i над елементом j	7
Јака доминантност елемента i над елементом j	5
Слаба доминантност елемента i над елементом j	3
Исти значај елемента i и елемента j	1
Слаба доминантност елемента j над елементом i	1/3
Јака доминантност елемента j над елементом i	1/5
Врло јака доминантност елемента j над елементом i	1/7
Апсолутна доминантност елемента j над елементом i	1/9
(Међувредности)	(2,4,6,8)

Приликом вредновања елемената хијерархије у односу на виши (надређени) ниво доносилац одлуке према скали из табеле 23, своје лингвистичке процене исказује бројчаним вредностима и уноси у квадратну матрицу X , која је позитивна и реципрочна (елементи који чине горњи троугао матрице одлучивања су реципрочни елементима из доњег троугла матрице), релација 2.

$$X = \begin{bmatrix} x_{11} & x_{12} & \dots & x_{1n} \\ x_{21} & x_{22} & \dots & x_{2n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ x_{n1} & x_{n2} & \dots & x_{nn} \end{bmatrix} \quad (2)$$

Одређивање тежина поређених елемената на основу бројчаних вредности из матрице X се назива приоритизација (Луковац, 2016). Приоритизација представља процес одређивања вектора приоритета $q = (q_1, \dots, q_n)^T$ из матрице X , где је свако $q_i > 0$ и важи да је $\sum_{i=1}^n q_i = 1$. Постоји више матричних и оптимизационих метода приоритизације, а у овом раду је коришћен метод адитивне нормализације (АН). Да би се добио вектор приоритета q довољно је поделити сваки елемент из дате колоне матрице x збиром елемената те колоне (нормализација), затим сабрати елементе у свакој врсти и на крају

сваки добијени збир поделити са рангом матрице n . Овај поступак описан је релацијама 3 и 4 [46]:

$$x_{ij}' = \sum_{i=1}^n x_{ij}, ij = 1, 2, \dots, n \quad (3)$$

$$q_i = \frac{\sum_{j=1}^n x_{ij}'}{n}, i = 1, 2, \dots, n \quad (4)$$

На основу вредновања, одабраним методом приоритизације се одређују локалне тежине поређених елемената, а адитивном синтезом (релација 5), се на крају одређују тежине алтернатива у односу на циљ одлучивања.

$$u_i = \sum_j q_j d_{ij} \quad (5)$$

Где је:

- u_i – коначни (глобални) приоритет алтернативе i ,
- q_j – тежина критеријума j ,
- d_{ij} – локална тежина алтернативе i у односу на критеријум j .

Битна карактеристика АХП је проверава конзистентности вредновања доносилаца одлука која се проверава на свим нивоима хијерархије. За проверу конзистентности Saaty је предложио: „степен конзистентности (*consistency ratio*– CR) који се користи код АН метода приоритизације. Израчунавање степена конзистентности се састоји из два корака.“ У првом кораку се израчуна индекс конзистентности (*consistency index*– CI) помоћу релације 6 [47]:

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \quad (6)$$

Где је:

- n – ранг матрице,
- λ_{max} – максимална сопствена вредност матрице поређења.

Према Saaty-ју: „у другом кораку се степен конзистентности (CR) израчунава као однос индекса конзистентности (CI) и случајног индекса (RI),“ релација 7 [48]:

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad (7)$$

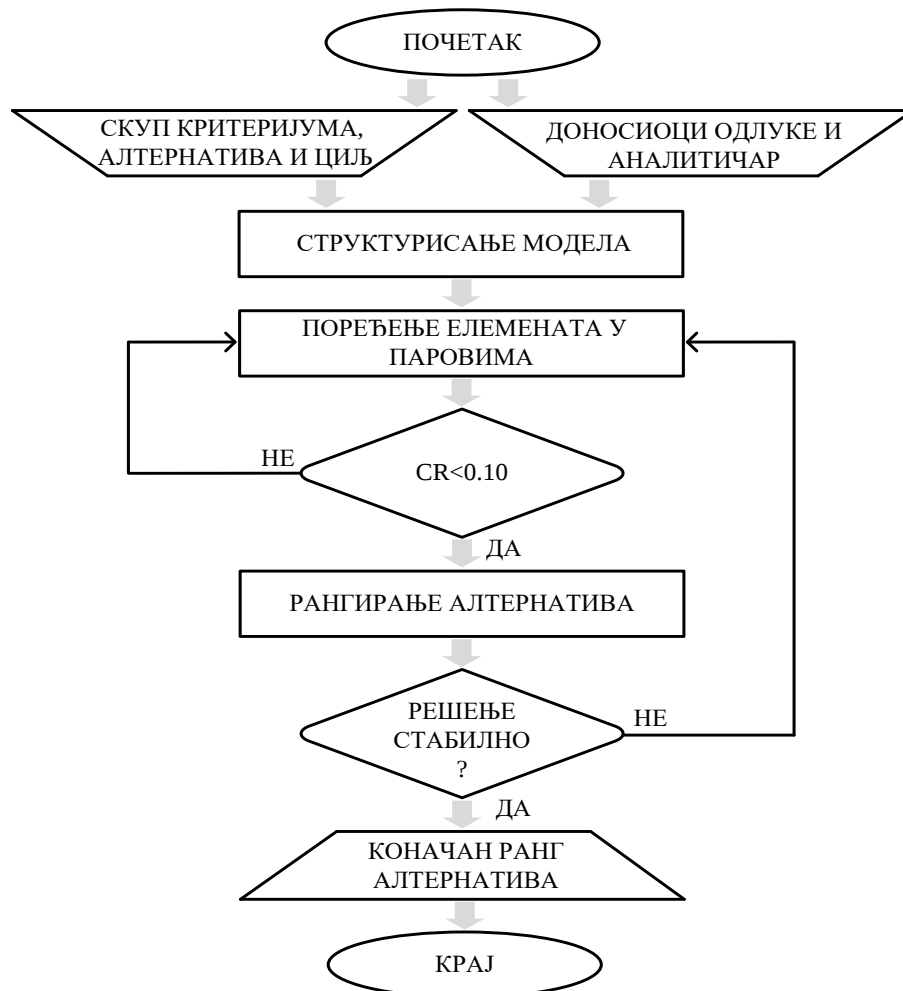
Случајни индекс (RI) зависи од ранга матрице и његове вредности су добијене случајним (насумичним) генерисањем 500 матрица, табела 24 [49].

Табела 24: Вредности случајног индекса у зависности од ранга матрице

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
RI	0.00	0.00	0.52	0.89	1.11	1.25	1.35	1.40	1.45	1.49	1.52	1.54	1.56	1.58	1.59

Уколико након спроведеног поступка вредновања вредност буде $CR \leq 0.1$ значи да је доносилац одлуке био конзистентан [50]. У супротном ($CR > 0.1$) доносилац одлуке је

испољио неконзистентност, па би требао да преиспита и коригује своје одлуке. Алгоритам спровођења АХП-а приказан је сликом 52.



Слика 52: Алгоритам АНР-а [51]

За групну синтезу индивидуалних одлука постоји више начина, а у овом раду је групна АХП одлука донесена обједињавањем индивидуалних приоритета помоћу метода осредњавања, преко геометријских средина, према релацији 8 [52.]

$$q_i^{(g)} = \prod_{k=1}^m \left(q_i^{(k)} \right)^{\omega_k} \quad (8)$$

При чему је:

- $q_i^{(k)}$ – коначни значај алтернативе x_i ,
- m – број чланова експертске групе,
- ω_k – значај члана експертске групе.

Потребна је завршна адитивна нормализација приоритета свих алтернатива, да би се извршила допунска анализа индивидуалних преференција доносилаца одлука, према Луковцу, могу се користити два показатеља [53]:

- 1) „**Индекс конформности** C^k . Групне тежине алтернатива добијене синтезом појединачних могу се усвојити као референтне, а затим израчунати индекс конформности за сваког члана групе према релацији 9:“

$$C^k = \sum_{i=1}^n |q_i^k - q_i^{ref}|, k = 1, 2, \dots, K \quad (9)$$

У обрасцу 9, k је индекс члана групе, K је број чланова групе, а суперскрипт ref означава групну тежину.

- 2) „**Спирманов коефицијент корелације рангова** (S). При рачунању Спирмановог коефицијента користи се тзв., референтна листа рангова, а било која друга листа пореди са њом према релацији 10:“

$$S = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^n D_a^2}{n(n^2 - 1)} \quad (10)$$

Приликом израчунавања Спирмановог коефицијента корелације (S), користи се разлика између рангова исте алтернативе у групној листи и у индивидуалној листи појединог доносиоца одлуке. Ова разлика се означава као D_a , а број алтернатива као n . У групном контексту, Спирманов коефицијент се израчунава посебно за сваког члана групе, кроз поређење његове ранг листе са групном.

Вредност Спирмановог коефицијента може да се креће у опсегу од теоријских вредности -1 до 1. Када се вредност ближи 1, то указује на високу сличност или идентичност рангова, док вредност мања од нуле која се приближава -1 означава обрнуту, односно негативну корелацију између рангова.

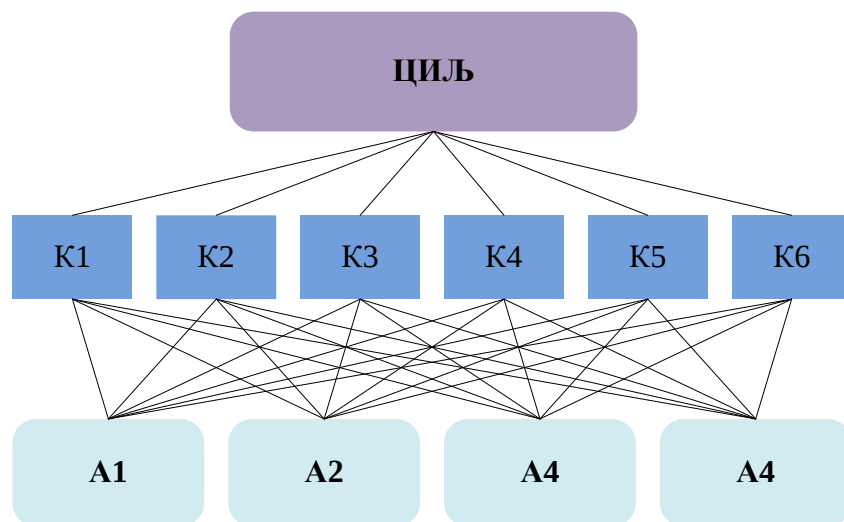
6.3.1. Поставка АХП проблема одлучивања

АХП хијерархија предметног проблема одлучивања приказана је сликом 53. Избор моторног возила за транспорт осуђених лица је циљ АХП одлучивања. Критеријуми одлучивања су:

- K_1 – Стабилност возила,
- K_2 – Маневарске способности возила,
- K_3 – Унутрашњи комфор возила,
- K_4 – Могућност адаптације возила намени,
- K_5 – Експлоатациона погодност возила,
- K_6 – Цена коштања возила.

Изборне алтернативе су:

- A_1 – моторно возило Mercedes Benz Sprinter,
- A_2 – моторно возило Volkswaen Crafter,
- A_3 – моторно возило Renault Master,
- A_4 – моторно возило Fiat Ducato.



Слика 53: Хијерархија проблема одлучивања

Доносиоци одлука су били чланови експертске групе. АХП је реализован тако што су доносиоци одлука најпре упознати са АХП хијерархијом проблема одлучивања и са начином на који треба поредити елементе хијерархије помоћу Saaty–јеве скале. Експертима су предочени и резултати понашања возила на испитној стази у Љубичеву код Пожаревца, као и ставови припадника службе за обезбеђење који су возачи специјалних возила, а учествовали су у тест вожњи. Након тога им је достављен образац матрица за поређење елемената хијерархије проблема одлучивања у паровима

6.3.2. Резултати спроведеног АХП

Према претходно описаној методологији за спровођење АХП, у табели 25. Су приказани резултати индивидуалних вредновања доносилаца одлука и степен конзистентности (CR) који су испољили.

Табела 25: Индивидуална АХП вредновања и степен конзистентности експерата

Експерти	Алтернативе				CR
	A_1	A_2	A_3	A_4	
ЕКС 1	0.420	0.278	0.155	0.147	0.00
ЕКС 2	0.392	0.325	0.151	0.132	0.01
ЕКС 3	0.417	0.298	0.143	0.143	0.00
ЕКС 4	0.382	0.320	0.149	0.149	0.00
ЕКС 5	0.370	0.284	0.178	0.168	0.00
ЕКС 6	0.394	0.325	0.151	0.131	0.00
ЕКС 7	0.352	0.278	0.194	0.176	0.00
ЕКС 8	0.380	0.353	0.141	0.126	0.01
ЕКС 9	0.389	0.346	0.134	0.130	0.01
ЕКС 10	0.380	0.258	0.186	0.176	0.00
ЕКС11	0.396	0.283	0.169	0.151	0.00
ЕКС12	0.409	0.317	0.144	0.129	0.01
ЕКС13	0.351	0.334	0.157	0.157	0.00

Обједињавање индивидуалних одлука у групну извршено је применом 'метода осредњавања преко геометријских средина', како је приказано у релацији 8. Експертима су додељене тежине (значај), које су добијене нормализацијом њихових степена компетентности, како је наведено у табели 26.

Табела 26. Тежине експерата.

Експерти	Степен компетентности (K_k)	Тежине експерата (ω_k)
ЕКС 1	0.95	0.086
ЕКС 2	0.87	0.079
ЕКС 3	0.82	0.074
ЕКС 4	0.76	0.069
ЕКС 5	0.77	0.070
ЕКС 6	0.92	0.083
ЕКС 7	0.81	0.073
ЕКС 8	0.89	0.081
ЕКС 9	0.76	0.069
ЕКС 10	0.91	0.083
ЕКС11	0.7	0.063
ЕКС12	1	0.091
ЕКС13	0.87	0.079

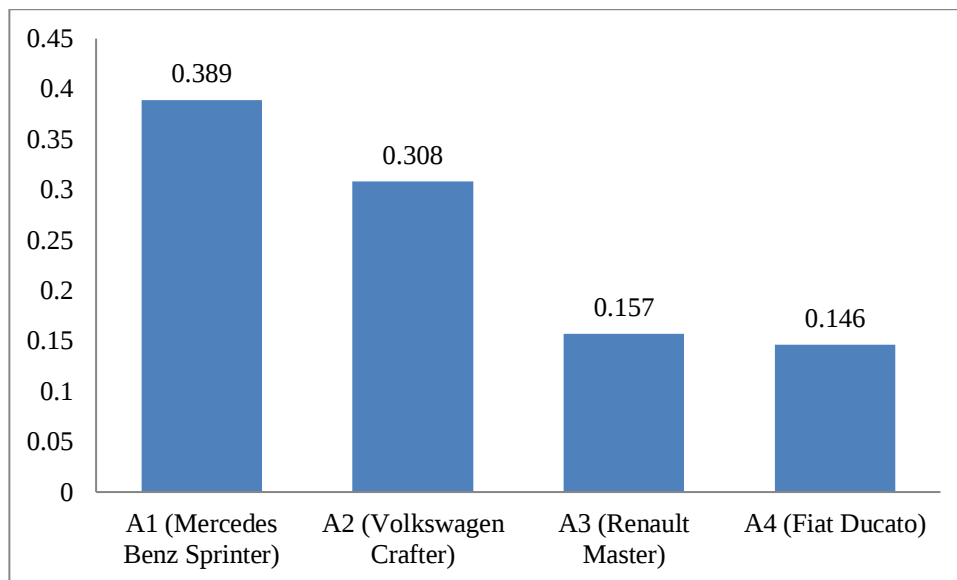
Тако да је ова групна АХП одлука према релацији 8 дата у табели 27.

Табела 27: Групна АХП одлука

Ознака	Моторно возило	Тежина
A_1	Mercedes Benz Sprinter	0.389

A_2	Volkswagen Crafter	0.308
A_3	Renault Master	0.157
A_4	Fiat Ducato	0.146

Приказ дат графички групне АНР одлуке из табеле 27., налази се на слици 54.



Слика 54: Графички приказ групне АНП одлуке

Резултати спроведеног групног АНП поступка у овом истраживању (табела 27 и слика 54) указују на то да би транспорт осуђених лица у затворима требало вршити моторним возилом "Mercedes Benz Sprinter". У циљу провере валидности добијених резултата извршена је динамичка анализа осетљивости (опција *Dynamic* софтвера Expert Choice 2000). Како приликом промене значаја свих критеријума за 5% у свим комбинацијама, није дошло до промене у рангу алтернатива, коначни резултати спроведеног АНП могу се сматрати валидним [54]. У циљу анализе индивидуалних преференција експерата прорачунате су вредности индекса конформности (C^k) и Спирмановог коефицијента корелације рангова (S). Индекс конформности прорачунават је према релацији 9, а Спирманов коефицијент корелације рангова помоћу софтвера IBM SPSS Statistics 22.0. Вредности индекса конформности и Спирмановог коефицијента корелације рангова експерата за референтне групне тежине алтернатива приказане су табелом 28.

Табела 28: Вредности C^k и S

Експерти	C^k	S
ЕКС 1	0.064	1.000
ЕКС 2	0.041	1.000
ЕКС 3	0.056	0.949
ЕКС 4	0.030	0.949
ЕКС 5	0.085	1.000
ЕКС 6	0.044	1.000
ЕКС 7	0.133	1.000
ЕКС 8	0.091	1.000

ЕКС 9	0.078	1.000
ЕКС 10	0.117	1.000
ЕКС11	0.048	1.000
ЕКС12	0.060	1.000
ЕКС13	0.075	0.949

Вредности индекса конформности (0.030 - 0.133) указују на мање одступање индивидуалних одлука од групне одлуке. Експерт са редним бројем 4 има најнижи индекс конформности (0.030), што значи да његова одступања од групних тежинских вредности алтернатива најмања. Следе експерти са редним бројевима 10, 8, 5 и остали, све до експерта на редном броју 7, који има највиши индекс конформности (0.133). На основу вредности Спирмановог коефицијента корелације рангова (0.949 - 1.000), може се закључити да су индивидуалне одлуке у високој корелацији са групном одлуком. Десет одлучивача је рангирало алтернативе у складу са групном одлуком ($S = 1.000$).

ЗАКЉУЧАК

Истраживање спроведено у овом мастер раду показало је да процес избора специјалних друмских транспортних средстава за транспорт лица лишених слободе представља комплексну, мултидисциплинарну и безбедносно осетљиву активност чији квалитет директно утиче на ефикасност службе за обезбеђење и ниво безбедности свих учесника у процесу спровођења. Утврђено је да се одлуке традиционално доносе без примене научно утемељених метода вишекритеријумског одлучивања и без довољно развијене анализе међусобне зависности улазних параметара који обликују избор оптималног транспортног средства. Управо зато се показало неопходним креирање систематизованог, моделски заснованог приступа који би објединио специфичности безбедносних, технолошких, правних, логистичких и управљачких фактора.

Резултати истраживања, засновани на комбинованој примени анализа садржаја, прегледа литературе, анализе правних докумената, компаративне методе, студије случаја и методе променљивих околина, указују да оптимизација процеса избора транспортних средстава може бити остварена само ако се критеријуми и поткритеријуми пажљиво дефинишу, хијерархијски структурирају и образложе у складу са реалним потребама службе за обезбеђење. Посебно је утврђено да неправилно одабрани критеријуми или њихово неоправдано вредновање доводе до субјективности, што је у прошлости често производило неадекватна решења и доводило до немогућности постизања жељеног нивоа безбедности и оперативности. Показало се да интегрисани модел који почива на методама вишекритеријумског одлучивања нуди највећи степен објективности и омогућава транспарентно и поновљиво доношење одлука, што је посебно значајно за државне институције.

Просторно-временско одређење истраживања омогућило је разумевање развоја транспортних технологија од традиционалних до савремених система надзора, биометријске идентификације, електронског мониторинга и интелигентних транспортних мрежа. Компарација националних и међународних пракси показала је присутно заостајање домаћих капацитета у односу на стандарде који се примењују у развијеним системима кривичног правосуђа. Ово откриће додатно је потврдило полазну хипотезу да постоји значајан простор за унапређење постојећих процедура у избору транспортних средстава, али и у организацији самог процеса спровођења лица лишених слободе.

Истраживање је потврдило и да је развој свеобухватног модела за вредновање и избор транспортних средстава у служби за обезбеђење у потпуности изводљив, као и да његова примена значајно унапређује процес одлучивања. Примењени методолошки приступ омогућио је идентификацију кључних параметара који имају највећи утицај на квалитет избора, као што су степен безбедносног ризика, карактер задатка, услови терена, носивост, технолошка опремљеност и способност возила да одговори на динамичне и непредвидиве околности. Потврђено је да се управо кроз аналитичку

примену ових параметара могу уочити јасне релације између улазних података и изабраног типа транспортног средства.

На основу свеобухватних увида произилази јасан закључак да је оптималан избор транспортних средстава за службу за обезбеђење не само организационо и безбедносно питање, већ и питање стратешког значаја. Примена развијеног модела омогућила би у будућности доношење одлука које се заснивају на доказима, мери и утемељењу, а не на инерцији, традицији или субјективном процењивању. Пример за то јесу и практичне импликације истраживања које се односе на могућност рационалнијег избора конкретних типова возила — као што су теренска и специјализована возила слична моделима типа *Mercedes BenzSprinter*, специјализовани аутобуси за колективни спровод, оклопна возила за високоризичне ситуације или возила опремљена за координацију са Хеликоптерском јединицом МУП-а. Ови резултати указују да се набавка и опремање не смеју посматрати као административно-технички поступак, већ као интегрални елемент безбедносног система који мора бити усклађен са реалним оперативним потребама.

Сprovedено истраживање о моделу унапређења транспорта осуђених лица у УИКС показало је да је овај сегмент пеналног система од кључне важности за безбедност запослених, лица лишених слободе и шире јавности. Анализа организационе структуре Управе, улоге и функционисања Службе за обезбеђење, као и постојећих процедура спровода, указала је на то да се у пракси сусрећу бројни оперативни, технички и кадровски изазови у процесу транспорта лица. Посебан значај имао је увид у структуру припадника спроводне службе, њихову специјалистичку оспособљеност, као и техничке капацитете возног парка.

На основу анализе прикупљених одговора 243 припадника Службе за обезбеђење — транспорт лица лишених слободе је област у којој постоји изражена потреба за унапређењем бројних сегмената. Испитаници најчешће истичу да тренутни возни парк не пружа довољан ниво безбедности, хуманости и логистичке функционалности, што се посебно огледа у техничкој дотрајалости возила, ограниченом простору и недовољно развијеним безбедносним системима. Значајан број запослених пријављује да су током службе имали искуства са инцидентима, што указује на реалан степен ризика у току спровођења. Већина испитаника препознаје и потребу за додатном стручном обуком, посебно у области реаговања у ванредним ситуацијама, управљања ризиком и поступања са лицима која могу испољити насилно или непредвидиво понашање. Уочено је и да се симулације и практичне вежбе спроводе недовољно често, што додатно утиче на осећај недовољне припремљености. Поред тога, запослени наглашавају да приступ заштитној опреми није на задовољавајућем нивоу и да број службеника у пратњи у појединим ситуацијама није довољан да обезбеди максималну безбедност.

На основу ових налаза могу се предложити следеће мере унапређења:

1. **Модернизација возног парка**, укључујући набавку нових транспортних и санитетских возила са савременим безбедносним системима, видео-надзором, GPS праћењем и адекватном унутрашњом структуром.
2. **Редовније и обимније обуке**, усмерене на поступање у кризним ситуацијама, тактику транспорта, употребу опреме и управљање ризиком.
3. **Повећање броја припадника у пратњи**, посебно у транспортима високоризичних категорија лица лишених слободе.
4. **Унапређење доступности заштитне опреме**, укључујући панцире, комуникационе уређаје и медицинске комплете.
5. **Чешће организовање симулација и практичних вежби**, чиме би се повећала припремљеност и самопоуздање запослених.
6. **Побољшање међуслужбене комуникације и координације**, како би се смањили спољни ризици и непредвиђене ситуације током транспорта.

У целини посматрано, резултати анкете јасно указују на то да су припадници службе високо свесни безбедносних изазова са којима се свакодневно суочавају и да постоји потреба за системским, техничким и организационим побољшањима. Реализацијом предложених мера могу се створити услови за значајно подизање нивоа безбедности, ефикасности и квалитета одговора. Анализа одговора 243 припадника Службе за обезбеђење показује да се испитаници готово једногласно слажу да су најважније мере за побољшање безбедности током транспорта лица лишених слободе унапређење возног парка, боља опремљеност и систематска обука запослених. Највећи број одговора наглашава да су новија, технички исправна и специјализована возила кључна за сигуран транспорт, уз увођење савремених технолошких решења као што су камере, GPS уређаји и додатни безбедносни системи у унутрашњости возила. Велики број запослених истиче потребу за редовном, квалитетном и практичном обуком на свим нивоима, укључујући вежбе и симулације ванредних ситуација. Обука се препознаје као један од најзначајнијих фактора који доприноси бољој припремљености припадника службе и смањењу ризика током спровођења. Такође, више испитаника наглашава важност искуства, дисциплине, професионалног односа према задатку и подизања свести о ризицима које транспорт носи. Један од најчешћих предлога је и повећање броја припадника у пратњи, при чему се сматра да минималан безбедан број не сме бити испод два припадника на једно лице лишено слободе. Посебно се истиче да обученост, бројност и опремљеност пратње морају бити прилагођени степену ризика конкретног лица и карактеру задатка.

Додатно, испитаници указују на значај боље припреме самог спровода — укључујући упознавање са рутом, алтернативним правцима, потенцијалним ризицима и специфичностима сваког лица лишеног слободе. Као битан сегмент издваја се и квалитетна и поуздана опрема за везивање, као и приступ одговарајућој заштитној опреми. У целини, запослени најчешће препоручују следеће мере:

1. **новија, безбеднија и боље опремљена возила,**
2. **увећање броја припадника у пратњи,**
3. **чешће, практичне и квалитетније обуке,**

4. **бољу и поузданију опрему,**
5. **темељну припрему сваког транспорта.**

Ови предлози указују да се унапређење безбедности мора заснивати на комбинацији техничких, кадровских и организационих мера, како би се смањили ризици и обезбедила већа сигурност припадника службе и лица лишених слободе.

Приказ постојећих транспортних средстава, са акцентом на техничке карактеристике специјалних возила Fiat Ducato и Citroen Jumper, као и анализа пракси држава окружења и Европске уније, указао је на потребу модернизације и усклађивања са савременим стандардима безбедности. Додатно, анализа процеса селекције и обуке возача специјалних возила показала је да је неопходно спровести унапређења у погледу специфичних вештина и процедура од значаја за безбедан транспорт, посебно у условима повећаног безбедносног ризика.

Истраживање спроведено путем упитника, као и примена методологије за дефинисање критеријума за избор оптималног возила, омогућили су формулисање јасних смерница за побољшање постојећег модела. На основу анализе прикупљених података, техничких стандарда и потреба службе, може се закључити да унапређење система транспорта лица лишених слободе подразумева како модернизацију опреме, тако и унапређење кадровских капацитета.

У том контексту, модел унапређења транспорта може се значајно побољшати кроз **набавку савремених специјализованих возила, пре свега модела произвођача Mercedes Benz, који својим техничким карактеристикама и безбедносним решењима одговарају захтевима службе.**

Поред тога, правце даљих истраживања неопходно је усмерити кроз анализу употребе **аутобуса за транспорт већих група лица лишених слободе**, што би омогућило рационалније, безбедније и брже извршавање задатака у ситуацијама када је потребно спровести већи број лица. У случајевима високоризичних спровода, заштита учесника може се додатно подићи на виши ниво кроз **употребу оклопног возила**, намењеног спроводима лица са високим степеном безбедносног ризика, што може бити предмет

Спроведено истраживање показало је да избор оптималног моторног возила за транспорт лица лишених слободе представља један од кључних фактора унапређења модела спровода у Управи за извршење кривичних санкција. Постојећи возни парк, доминантно заснован на моделима Fiat Ducato и Citroen Jumper, више не задовољава савремене безбедносне стандарде, нити одговара комплексним оперативним потребама служби које спроводе лица лишена слободе. Тежишна пажња усмерена је на дефинисање прецизних и мерљивих критеријума који омогућавају систематско, објективно и научно утемељено вредновање транспортних средстава.

Методолошки оквир истраживања, заснован на анкетном методу, анализи техничких карактеристика возила, упоредној анализи, тест-вожњи и процени практичних ставова

припадника Службе за обезбеђење, омогућио је свеобухватан увид у реалне потребе и ограничења система спровода у Републици Србији. У анкетном истраживању учествовала су 243 припадника службе, док је у тест-вожњи четири одабрана модела учествовало 12 најискуснијих возача специјалних возила. Ова два извора података показала су висок ниво сагласности и потврдила релевантност добијених резултата.

Анализа шест дефинисаних критеријума — безбедности и стабилности возила, управљивости, прегледности, ергономије, поузданости, трошкова одржавања, потрошње горива, техничких безбедносних система и цене — показала је да су безбедносни параметри, ергономија и лакоћа управљања најзначајнији фактори за припаднике службе. Финансијски критеријуми, мада важни, показали су се као мање приоритетни у односу на безбедност, што указује на професионалну оријентацију испитаника ка квалитету, а не минимизацији трошкова по сваку цену.

У тест-вожњи на полигону у Љубичеву најбоље резултате показао је *Mercedes Benz Sprinter*, који је оцењен као најстабилније, најуправљивије и најприлагођеније возило за потребе конверзије у специјално транспортно средство. Међутим, као најозбиљнија и потпуно равноправна алтернатива после њега издвојио се *Volkswagen Crafter*, посебно у ситуацијама које захтевају већи унутрашњи простор и могућност прилагођавања за превоз већег броја лица. Возила Renault Master и Fiat Ducato, иако функционална и економичнија, имају ограничења када је реч о стабилности под оптерећењем и капацитету адаптације, што их поставља у ранг секундарних опција.

Одговори припадника службе додатно су указали на највеће изазове у актуелном систему — застарелост возног парка, недостатак савремених безбедносних система, техничку непоузданост постојећих возила и недовољан капацитет за превоз већих група лица. Неопходно је спровести свеобухватну модернизацију транспортног система, у безбедносном, техничком, организационом и сегменту обуке.

Анализирајући све параметре и резултате истраживања, уважавајући и потребе службе, закључује се да се модел унапређења транспорта лица лишених слободе може битно побољшати набавком возила *Mercedes Benz Sprinter*, које се показало као једно од најоптималнијих решења у погледу стабилности, простора, прегледности и могућности адаптације. Поред тога, набавка аутобуса за транспорт већих група лица лишених слободе представља неопходан корак у модернизацији система, као и набавка оклопног возила за спровод високоризичних лица, што је посебно важно за поступке појачане безбедности и смањење ризика при транспорту. Значајан сегмент унапређења представља и развој специјалистичке обуке возача, која би морала бити проширена обуком у сарадњи са Хеликоптерском јединицом МУП-а Републике Србије, како би се оспособио кадар за поступање у комплексним ванредним ситуацијама, евакуацијама и операцијама повећаног ризика.

На основу истраживања и тестирања постављених хипотеза, може се закључити да је развој модела за унапређење технологије транспорта лица лишених слободе не само

могућ, већ и изузетно користан за ефикасност и безбедност целокупног процеса транспорта. Постављене хипотезе су потврђене и пружају чврсту основу за будућу примену и унапређење транспортне технологије у овим контекстима. Прва хипотеза, која се односи на развој модела за унапређење избора друмских транспортних средстава, потврдила је да је могуће развити методе које ће побољшати избор транспортних средстава за службу за обезбеђење која се ангажује у спровођењу лица лишених слободе ван установа. Постоје разни приступи који омогућавају оптимизацију избора, укључујући развој специјализованих возила за транспорт лица лишених слободе. Друга хипотеза, која обухвата примену методе АХП за вредновање и рангирање варијанти решења, такође је потврђена. Ова метода показала се као ефикасно средство за избор најпогоднијих транспортних средстава у складу с различитим критеријумима, што омогућава доношење оптималних одлука које обезбеђују безбедност и ефикасност у транспорту. Трећа хипотеза, која се односи на идентификацију кључних параметара који играју значајну улогу при избору транспортних средстава, такође је потврђена. Истраживање је показало да постоје кључни фактори као што су безбедност, капацитет и адаптабилност транспортних средстава, који су од пресудне важности при одлучивању о врсти и моделу транспортног средства које ће се користити. Последња хипотеза о развоју комплексног модела који интегрише релевантне критеријуме и методологију вишекритеријумског одлучивања, показала се као потпуно изводљива. Овај модел је способан да обезбеди ефикасан избор транспортних решења, који ће интегрисати све битне факторе као што су безбедност, удобност, ефикасност и трошкови, те омогућити оптимизацију процеса транспорта лица лишених слободе. У закључку, све хипотезе су потврђене и истраживање је показало да је развој модела за избор транспортних средстава за службу за обезбеђење у спровођењу ван установа за извршење кривичних санкција изводљив, као и да примена напредних метода одлучивања може значајно унапредити безбедност, ефикасност и прилагодљивост процеса транспорта. Ово истраживање даје смернице за имплементацију предложених решења у пракси.

Укупно посматрано, истраживање је показало да је модернизација система транспорта лица лишених слободе не само потребна, већ и неопходна за подизање нивоа безбедности, ефикасности и професионализма службе за обезбеђење. Предложена решења — од избора оптималног возила, преко проширења возног парка аутобусима и оклопним возилима, до унапређења система обуке — представљају реалну и спроводиву основу за изградњу савременог, поузданог и безбедног модела транспорта у УИКС Републике Србије.

Препоруке за унапређење

На основу горе наведених слабости, ево неколико препорука које би могле да буду размотрене:

1. Модернизација возног парка

- Уклањање или замена старих возила и набавка нових, опремљених савременим безбедносним компонентама (ГПС, интерфон, системи вентилације).
- Редовно одржавање и сервисирање возила како би се минимизирали кварови током транспорта.

2. Увођење и интеграција ГПС и радио везе

- Инсталирање ГПС у свим возилима која превозе осуђене, како би локација била у реалном времену праћена од стране контролних центара.
- Развој јединственог радио комуникационог система (или интеграција тренутно доступних мрежа) за сталну везу са возилима.
- Осигурати резервне канале комуникације (нпр. мобилне мреже) у случају да главни систем не функционише.

3. Обука и кадровски развој

- Редовне обуке службеника који учествују у транспорту: вештине управљања кризом, прва помоћ, процена безбедности, коришћење комуникационе опреме.
- Развој протокола за процену ризика осуђених лица при припреми транспорта (да ли је потребна додатна ограничења, какве мере обезбеђења).

4. Правила и политика са аспекта људских права

- Израда националних смерница за транспорт осуђених које уравнотежују безбедност и достојанство: када се могу применити лисице, појасеви, како се обезбедити адекватна вентилација, комуникација, одмор за дуге релације.
- Увођење независног надзора (нпр. од стране НПМ или других тела) са редовним извештавањем о пракси транспорта и евентуалним злоупотребама.

5. Повећање транспарентности

- Јавно објављивање података о возном парку: број возила, старост, опрема, буџет за транспорт.
- Редовни извештаји о инцидентима у транспорту (нпр. кварови, реакције, жалбе осуђених) и мере које су предузете.

Комплетна анализа представљена у раду указује да је унапређење модела транспорта лица лишених слободе реална, оправдана и неопходна потреба, која захтева системски приступ – од модернизације возног парка, преко унапређења процеса селекције и обуке, до јачања сарадње са другим безбедносним структурама. Набавка нових типова возила, увођење специјализоване обуке и усклађивање праксе са европским стандардима значајно би подигли безбедност, ефикасност и професионални ниво спроводне службе, што је од пресудног значаја за успешност целокупног затворског система Србије.

Закључно, унапређење система транспорта лица лишених слободе захтева јасан нормативни оквир, снажан научно-методолошки приступ и модернизацију техничких ресурса. Показало се да је предложени модел не само применљив већ и нужан за

подизање нивоа безбедности, оперативности и професионалности службе за обезбеђење. Његова систематична имплементација омогућила би осавремењивање транспортних капацитета, смањење ризика, већу транспарентност процеса одлучивања и приближавање домаћег система међународним стандардима, чиме би се створио стабилан и одржив темељ за даљи развој сектора у складу са савременим безбедносним изазовима.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Masleša, R. (2001). Teorije i sistemi sigurnosti. Magistrat, Fakultet za kriminologiju i sigurnosne studije, Sarajevo, str. 163.
- [2] Simović, M., „O nekim pitanjima ograničenja osnovnih ljudskih prava u krivičnom postupku”, u zborniku radova: *Primjena savremenih metoda i sredstava u suzbijanju kriminaliteta*, (ur. Mile Matijević), Internacionalna asocijacija kriminalista, Banja Luka, 2008, str. 13.
- [3] Закон о извршењу кривичних санкција, „Службени гласник РС”, бр.85/2005.
- [4] Закон о извршењу кривичних санкција, „Службени гласник РС”, бр.55/2014 и 35/2019.
- [5] Стратегија развоја система извршења кривичних санкција у Републици Србији до 2020.године, „Службени гласник РС”, бр. 114/2013.
- [6] Правилник о униформи, ознакама, наоружању, специјалним возилима и другој опреми у Служби за обезбеђење у Управи за извршење кривичних санкција, „Службени гласник РС”, бр.29/2016, 74/2016, 3/2017, 89/2017 и 7/2019.
- [7] Обрада аутора.
- [8] Обрада аутора.
- [9] Обрада аутора.
- [10] Обрада аутора.
- [11] Фотографија, извор: Казнено-поправни завод у Панчеву
- [12] Правилник о начину обављања послова у служби за обезбеђење у заводима за извршење кривичних санкција "Службени гласник РС", бр. 21 од 4.марта 2016, 104 од 23. децембра 2016.
- [13] Радовановић, Р., Матијашевић, М., Кристијан, Ђ., уџбеник Системи техничке заштите у установама за извршење кривичних санкција, Београд: Криминалистичко-полицијски универзитет, 2021 (Београд : Службени гласник).
- [14] Правилник о начину обављања послова у служби за обезбеђење у заводима за извршење кривичних санкција "Службени гласник РС", бр. 21 од 4.марта 2016, 104 од 23. децембра 2016.
- [15] <https://iznajmljivanje-kombija.com/fiat-ducato-2-3mjt-l2h2/>
- [16] <https://nikomauto.rs/FIAT-PROFESSIONAL/ducato-minibus.html>
- [17] <https://nikomauto.rs/FIAT-PROFESSIONAL/ducato-minibus.html>
- [18] <https://nikomauto.rs/FIAT-PROFESSIONAL/ducato-minibus.html>
- [19] <https://nikomauto.rs/FIAT-PROFESSIONAL/ducato-minibus.html>
- [20] <https://nikomauto.rs/FIAT-PROFESSIONAL/ducato-minibus.html>
- [21] Управа за извршење кривичних санкција, Информатор за 2024. годину.
- [22] <https://www.transitcenter.com.hr/citroen-jumper-1-data-specification.php>
- [23] <https://www.transitcenter.com.hr/citroen-jumper-1-data-specification.php>
- [24] <https://www.prisonstudies.org/country/belgium>

- [25] <https://www.interpol.int/Who-we-are/Member-countries/Europe/France>
- [26] <https://www.interpol.int/Who-we-are/Member-countries/Europe/France>
- [27] Закон о јавној безбедности Републике Италије, (Nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza), LEGGE, 1 aprile 1981, n. 121; <http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;121!vig>, (21. 5. 2025).
- [28] Republika Hrvatska, Ministarstvo pravosuđa, uprave i digitalne transformacije, „Uprava za zatvorski sustav i probaciju”; <https://mpudt.gov.hr/o-ministarstvu/ustrojstvo-6300/uprava-za-zatvorski-sustav-i-probaciju/6307>, (22.4. 2025).
- [29] Republika Hrvatska, Ministarstvo pravosuđa, uprave i digitalne transformacije, „Uprava za zatvorski sustav i probaciju – Zatvorski sustav”; <https://mpudt.gov.hr/o-ministarstvu/ustrojstvo-6300/uprava-za-zatvorski-sustav-i-probaciju/zatvorski-sustav/rad-u-zatvorskom-sustavu/6157>, (23.4. 2025).
- [30] Закон о извршавању казне затвора, „Народне новине РХ”, бр. 14/2021, Хрватски сабор, док. 270, чл. 41.
- [31] Правилник о начину обављања послова одјела осигурања у казionicama и затворима, „Народне новине РХ”, бр. 48/2009, док. 1083.
- [32] Судска полиција Републике Српске, „Надлежности Судске полиције Републике Српске”; <https://sudpol-rs.pravosudje.ba/vstvfo/Sc/258/kategorije-vijesti/114397/114404/114413>, (25. 5. 2024).
- [33] Министарство правде Републике Словеније, (Ministrstvo za pravosodje), Uprava Republike Slovenije za probacijo, „Izvrševanje kazenskih sankcij v skupnosti”; <https://www.gov.si teme/izvrsevanje-kazenskih-sankcij-v-skupnosti/>, (27. 5. 2024).
- [34] Закон о спрембам и допунама Закона о извршавању казених санкција – ЗИКС-II, „Урадни лист РС”, шт. 83/24 з дне 27. 9. 2024. Закон о изменама и допунама Закона о казеним санкцијама, „Службени гласник РС”, бр. 11/18.
- [35] „Acasă - ANP Sediul”. Anp.gov.ro. Arhivat din original la 18 octombrie 2016. Accesat în 27 octombrie 2016
- [36] Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Сл. Гласник РС“, бр 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. Закон, 9 2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018 – др.Закон, 87-2018, 23-2019 и 128/2020 – др.Закон.
- [37] "Правилник о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче", („Службени гласник РС“, бр. 93/13 и др.)
- [38] "Правилник о начинима обављања послова у Служби за обезбеђење у заводима за извршење кривичних санкција"(„Службени гласник РС“, бр.104/16 и др.),
- [39] Закон о извршењу кривичних санкција („Службени гласник РС“, бр. 55/14 и 35/19)
- [40] Правилник о спровођењу јавног конкурса за попуњавање радних места у Управи за извршење кривичних санкција („Службени гласник РС“, бр. 40/10 и 137/14)
- [41] Закон о извршењу кривичних санкција („Службени гласник РС“, бр. 55/14 и 35/19)
- [42] "Правилник о теоријској и практичној обуци кандидата за возаче", („Службени гласник РС“, бр. 93/13 и др.)
- [43] Милићевић, М. (2014). *Експертско оцењивање*, Медија центар „Одбрана“, Београд.

- [45] Saaty, T.L. (1980). *The analytic hierarchy process*, McGraw–Hill, New York.
- [51] Хот, И. (2014). *Управљање изградом генералних пројеката у области инфраструктуре применом више критеријума анализе*, докторска дисертација, Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду
- [52] Jandrić, Z., Srđević, B. (2000). *Analitički hijerarhijski proces kao podrška odlučivanju u vodoprivredi*, *Vodoprivreda* 186-188: 327–335.
- [53] Луковац, В. (2016). *Модел за отклањање грешака у систему процене перформанси возача војних моторних возила*, докторска дисертација, Војна академија, Универзитет одбране.
- [54] Radovanović, R., Matijašević, M., Đujić, K. (2021) *Anti - epidemic measures for protection against Covid-19 in institutions for execution of criminal sanctions*", Beograd: *Vojno-sanitetski pregled*

СПИСАК СКРАЋЕНИЦА

Скраћеница	Језик	Објашњење
AIJ	енглески	Aggregation of Individual Judgments – обједињавање индивидуалних оцена
AIP	енглески	Aggregation of Individual Priorities – обједињавање индивидуалних приоритета
AN	енглески	Additive normalization method – адитивни метод
AHP	енглески	Analytic Hierarchy Process – аналитички хијерархијски процес
ABS точкова	енглески	Anti-lock braking system – систем против блокирања
АД	српски	Аутодром
CR	енглески	Consistency ratio – индекс конзистентности
DO	српски	Доносилац одлуке
EC2000	енглески подршку	Expert Choice 2000 – софтверски пакет за одлучивању
ESC стабилности	енглески	Electronic stability control – Електронска контрола
GMM	енглески	Geometric Mean Method – метод осредњавања преко геометријских средина
МП и УИКС кривичних санкција	српски	Министарство правде и Управа за извршење
СС	српски	Спроводна служба
WAMM тежинског	енглески	Weight Arithmetic Mean Method – метод аритметичког осредњавања
WLS најмањих	енглески	Weighted least squares method – метод отежаних квадрата
СО	српски	Служба обезбеђења

ПОПИС ТАБЕЛА

Табела 1. Хијерархијска структура Управе за извршење кривичних санкција	10
Табела 2. Служба за обезбеђење по звањима и стручној спреми	15
Табела 3. Спроводи у 2025. години по месецима	20
Табела 4. Организација радних места у Служби за обезбеђење/Спроводној служби.	
Табела 5. Старосна структура припадника Службе за обезбеђење	21
Табела 6. Број извршилаца у спроводној служби у систему рада 07.00-15.00 часова	22
Табела 6.1. Опис радних места у спроводној служби	22
Табела 7. Опис радног места возач специјалног возила	23
Табела 8. Опремљеност Службе за обезбеђење	24
Табела 9. Специјална возила у Служби за обезбеђење-по установи, моделима и годиштима	34
Табела 10. Помоћна техничка средства за специјална возила.	36
Табела 11. Техничке карактеристике Fiat Ducato по спољним димензијама	39
Табела 12. Техничке карактеристике Fiat Ducato по унутрашњим димензијама	39
Табела 13. Техничке карактеристике мотора Fiat Ducato	39
Табела 14. Перформансе Fiat Ducato	39
Табела 15. Перформансе Citroen Jumper	40
Табела 16. Тактички аспекти спровода 1-3 лица.	61
Табела 17. Нивои система обезбеђења.	61
Табела 18. Критеријуми за извор возила	74
Табела 18.1: Скала самопроцене	78
Табела 19: Скала аргуменације	78
Табела 20: Вредности K_k потенцијалних експерата	79
Табела 21: Вредности K_k чланова експертске групе	80
Табела 22: Функција циља (тежња) изборних критеријума	81
Табела 23: Saaty – јеваскала	82
Табела 24: Вредности случајног индекса у зависности од ранга матрице	83
Табела 25: Индивидуална АХП вредновања и степен конзистентности експерата	86
Табела 26: Тежине експерата	87
Табела 27: Групна АХП одлука	87
Табела 28: Вредности C^k и S	88

ПОПИС ШЕМА

Шема 1. Организациона структура служби у КП заводу Пожаревац-Забела	12
Шема 2. Организација Службе за обезбеђење по радним јединицама	16

ПОПИС СЛИКА

Слика 1. Организациона структура затворских установа	11
Слика 2. Организациона структура затворских установа	11
Слика 3. Установе за извршење кривичних санкција у Републици Србији	13
Слика 4. Изглед припадника СО	14
Слика 5. Ознаке звања припадника Службе за обезбеђење	15
Слика 6. Спроводи у 2025. години по месецима	20
Слика 7. Изглед ГПС локатора специјалног возила	21
Слика 8. Мапа судова у Републици Србији као кључне локације спровода	30
Слика 9. Возила старијег типа Fiat Ducato 2001. годиште- унутрашњост	33
Слика 10. Изглед спољашњости и унутрашњости специјалног возила Fiat Ducato	34
Слика 11. Изглед цивилног модела Fiat Ducato	35
Слика 12. Унутрашњост цивилне линије Fiat Ducato	36
Слика 13. Изглед Citroen Jumper	38
Слика 14. Изглед транспортног возила	40
Слика 15. Возило Renault Master.	40
Слика 16. Возила марке Mercedes Benz	41
Слика 17. Возила марке Fiat и Iveco.	42
Слика 18. Возила марке RenaultMaster и Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI.	42
Слика 19. Возила марке Volkswagenмоделу Crafter или Transporter	43
Слика 20. Возила марке Форд	43
Слика 21. Возила марке Mercedes benz и Dacia Doker	43
Слика 22. Испитаници по полу.	44
Слика 23. Старосна доб.	45
Слика 24. Радно место/професија у оквиру система	45
Слика 25. Број година радног искуства у установама за извршење кривичних санкција	46
Слика 26. Колико често учествујете у транспорту лица лишених слободе.	47
Слика 27. Оцените квалитет и безбедност тренутно коришћених транспортних средстава (1-веома лоше, 2-лоше, 3-добро, 4-врло добро, 5-одлично).	47
Слика 28. Да ли тренутна возила задовољавају потребе у погледу безбедности, хуманости и логистике	48
Слика 29. Ставови испитаника о ризицима приликом транспорта	48
Слика 30. Став испитаника у вези питања да ли би унапређење возног парка допринело већој безбедности.	49
Слика 31. Став испитаника о технолошким иновацијама које би унапредиле процес транспоста	50
Слика 32. Став испитаника о потреби за додатном обуком запослених у области лица лишених слободе	50
Слика 33. Ставови испитаника да ли њихова установа поседује довољан број	50

санитетских возила

Слика 34. Ставови испитаника о нивоу безбедности припадника Службе за обезбеђење током транспорта (1-веома ниска, 5-потпуна безбедност)	51
Слика 35. Ставови испитаника о инцидентима током транспорта у њиховом искуству	51
Слика 36. Врсте инцидентата.	52
Слика 37. Ставови испитаника о највећим безбедносним ризицима за припаднике службе за обезбеђење током транспорта.	52
	53
Слика 38. Ставови испитаника о томе да ли број припадника обезбеђења у пратњи лица лишених слободе у већини случајева обезбеђује адекватну безбедност.	
Слика 39. Ставови испитаника о томе да ли возила имају све безбедносне елементе и системе	53
Слика 40. Ставови испитаника о адекватној обучености за поступање у ванредним ситуацијама током транспорта	54
Слика 41. Колико често се реализују симулације или вежбе у вези са транспортом лица лишених слободе.	54
Слика 42. Ставови испитаника о приступу заштитној опреми (панцир, комуникациони уређаји, медицинска опрема)	54
Слика 43. Мере за унапређе транспорта-предлози	55
Слика 44. Макролокација КПЗ Пожаревац-Забела	58
Слика 45. МУП РС Жандармерија – београдски одред – преко Е75, време: 58 минута, км 80,6.	58
Слика 46. Близина важних објеката.	59
Слика 47. Спровод 1 лица са 5 возила.	62
Слика 48. Спровод 2 лица са 7 возила.	63
Слика 49. Спровод 3 лица са 10 возила.	64
Слика 50. Тест возила.	65
Слика 51. Алгоритам методологије за формирање експертске групе.	69
Слика 52: Алгоритам АНР-а	76
Слика 53: Хијерархија проблема одлучивања	78
Слика 54: Графички приказ групне АХП одлуке	80

МОДЕЛ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ТЕХНОЛОГИЈЕ ТРАНСПОРТА ЛИЦА ЛИШЕНИХ СЛОБОДЕ У УСТАНОВАМА ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА

Уводна напомена:

Поштовани/а,

Овај упитник је анониман и користиће се искључиво у сврху истраживачког рада. Циљ истраживања је сагледавање постојећег стања, изазова и могућности за унапређење технологије транспорта лица лишених слободе у систему извршења кривичних санкција у Републици Србији. Унапред хвала на учешћу!

I. ОСНОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О ИСПИТАНИКУ

1. Пол

- Мушки
- Женски
- Не желим да се изјасним

2. Старосна доб

- До 30 година
- 31–40 година
- 41–50 година
- Преко 50 година

3. Радно место/професија у оквиру система

- Припадник обезбеђења
- Управник/начелник/запослени у управи
- Медицински радник
- Стручни сарадник (психолог, педагог, социјални радник)
- Инструктор у служби за обуку и упошљавање
- Друго (навести): _____

4. Број година радног искуства у установи за извршење кривичних санкција

- Мање од 5 година
- 5–10 година
- 11–20 година
- Више од 20 година

II. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ ТРАНСПОРТА

5. Колико често учествујете у транспорту лица лишених слободе?

- Редовно (више пута месечно)
- Повремено (неколико пута годишње)
- Врло ретко
- Никада

6. Оцените квалитет и безбедност тренутно коришћених транспортних средстава (1 – веома лоше, 5 – одлично)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

7. Да ли тренутна возила задовољавају потребе у погледу безбедности, хуманости и логистике?

- Потпуно задовољавају
- Делимично задовољавају
- Не задовољавају
- Немам став

8. Које ризике најчешће уочавате приликом транспорта? (више одговора могуће)

- Бекство/покушај бекства
- Здравствене компликације лица лишених слободе
- Агресивно понашање
- Недовољан број пратње
- Техничка неисправност возила
- Остало: _____

III. ПРЕДЛОЗИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ

9. Да ли сматрате да би унапређење возног парка допринело већој безбедности?

- Да
- Не
- Делимично
- Немам став

10. Које технолошке иновације би по вашем мишљењу унапредице процес транспорта? (више одговора могуће)

- Савремени ГПС системи
- Камере унутар возила
- Посебни одсеци за различите категорије осуђених

- Комуникациони системи са управом у реалном времену
- Медицинска опрема у возилу
- Друго: _____

11. Да ли постоји потреба за додатном обуком запослених у области транспорта лица лишених слободе?

- Да, у великој мери
- Делимично
- Не
- Нисам сигуран/на

12. Да ли Ваша установа поседује довољан број санитетских возила?

- Да
- Не
- Делимично
- Не знам

IV. БЕЗБЕДНОСНИ АСПЕКТИ ТРАНСПОРТА

13. Како бисте оценили ниво безбедности припадника службе обезбеђења током транспорта?

(1 – веома ниска безбедност, 5 – потпуна безбедност)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

14. Да ли је било инцидената током транспорта у вашем искуству?

- Да
- Не
- Не желим да одговорим
(ако је одговор „да“, отвара се под-питање)

Ако јесте, о каквим инцидентима је реч? (отворен одговор)

15. Који су по вама највећи безбедносни ризици за припаднике службе обезбеђења током транспорта? *(више одговора могуће)*

- Покушај бекства
- Напад од стране лица лишених слободе
- Недовољан број службеника у пратњи
- Недовољна техничка опремљеност возила
- Недовољна комуникација са другим службама
- Остало: _____

16. Да ли сматрате да број припадника обезбеђења у пратњи лица лишених слободе у већини случајева обезбеђује адекватну безбедност?

- Да
- Не
- Делимично
- Зависи од категорије лица које се транспортује

17. Да ли возила имају све потребне безбедносне елементе (одељке, камере, сигналне системе)?

- Потпуно опремљена
- Делимично опремљена
- Неопремна
- Немам довољно информација

18. Да ли сте адекватно обучени за поступање у ванредним ситуацијама током транспорта?

- Да, у потпуности
- Делимично
- Не
- Нисам похађао/ла обуку

19. Колико често се реализују симулације или вежбе у вези са транспортом лица лишених слободе?

- Више пута годишње
- Једном годишње
- Ређе од једном годишње
- Никада

20. Да ли имате приступ заштитној опреми (панцир, комуникациони уређаји, средства за смиривање)?

- Да, у довољној мери
- Делимично
- Не
- Не знам/нисам сигуран

21. Шта бисте препоручили као најважнију меру за побољшање безбедности током транспорта?
(отворено питање)

22. Предложите једну конкретну меру или препоруку за унапређење транспорта:
(отворено питање)

У П И Т Н И К

Анкетирање се реализује за потребе истраживања на тему **„Модел унапређења транспорта лица лишених слободе у Управи за извршење кривичних санкција“**. Суштина предмета истраживања је у дефинисању оптималног возила за транспорт лица лишених слободе. Уважавајући Вашу стручност, знање и искуство, молим Вас да одговорите на постављена питања. Напомена: Након првог круга анкетања и анализе одговора свих изабраних испитаника, биће Вам достављен други упитник.

X ВАЛ Ана посвећеном времену

Звање у УИКС	
Степен образовања (највиши завршени ниво школовања, односно усавршавања)	
Функционална дужност	
Укупно година ефикасног радног стажа	
Последња оцена досадашњег рада	

Р. бр	Питања
1.	Са којим типовима возила сте до сада радили током обуке? (Молим Вас да одговорите тако што ћете заокружити понуђене одговоре) ☐ Mercedes Benz Sprinter ☐ Volkswagen Crafter ☐ Renault Master ☐ Fiat Ducato
2.	Да ли понуђене критеријуме сматрате валидним за избор возила

(Молим Вас да одговорите са да или не)	
_____	<i>Безбедност и стабилност возила</i>
_____	<i>Управљивост возила</i>
_____	<i>Прегледност из кабине возила</i>
_____	<i>Ергономија кабине и удобност за кандидата и инструктора</i>
_____	<i>Поузданост возила</i>
_____	<i>Трошкови одржавања</i>
_____	<i>Потрошња горива</i>
3.	Које критеријуме сматрате да су по вама важни, а да нису горе претходно наведени? (Молим вас да допишете критеријуме, ако постоје такви)

САГЛАСНОСТ УПРАВЕ ЗА ИЗВРШЕЊЕ КРИВИЧНИХ САНКЦИЈА



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО ПРАВДЕ
Управа за извршење
кривичних санкција
Број: 704-00-1/2025-03-78
Датум: 23.07.2025. године
Београд
МС

КАЗНЕНО ПОПРАВНИ ЗАВОД У ПОЖАРЕВЦУ-ЗАБЕЛИ
-Управник-

У вези са вашим дописом број 1-1696/2025-01 од 17.07.2025. године обавештавам Вас да сам сагласан да државни службеник Мартин Матијашевић спроведе истраживање на тему : Модел за унапређење технологије транспорта лица лишених слободе у установама за извршење кривичних санкција“ ради израде мастер рада.

С поштовањем,

ДИРЕКТОР УПРАВЕ
Дејан Царевић



Dejan Cerevich

БИОГРАФИЈА КАНДИДАТА

Кандидат Мартин Матијашевић, рођен је 5. јуна 1989. године у Чачку, одрастао је у Лучанима, Република Србија. Завршио је Основну школу „Милан Благојевић“ – Лучани, у периоду од 1996. до 2004. године, као и Средњу економску школу „Драгачево“ – Лучани (од 2004. до 2008. године) - смер: финансијски техничар, са одличним успехом, одбранивши матурски рад на тему: „Царинска безбедности - исправе у царинском поступку.“ Високошколско образовање (основне и мастер академске студије) започиње 2008. године на Универзитету у Београду, Факултет безбедности (од 2008. до 2012. године), где завршава основне академске студије - смер: студије безбедности, просечна оцена (8.22), одбранивши дипломски рад на тему: “Појам и одлике кривичног дела тероризма,” као и мастер академске студије (од 2013. до 2014. године), просечна оцена (9.29), одбрањен мастер рад на тему: “Политички криминалитет у савременој Србији – појавни облици и импликације по националну безбедност.” На Криминалистичко-полицијској академији у Београду (од 2014. до 2015. године), завршава специјалистичке академске студије криминалистике, просечна оцена (9.33), одбрањен спец. рад на тему: “Полицијско-безбедносне структуре у окупираној Србији, организација и методика рада специјалне полиције у Београду.” Кандидат је даље стручно усавршавање наставио 2022. године на мастер академским студијама Логистика одбране, Војна академија, Универзитет одбране и у поступку је пријаве мастер рада на тему: „Модел за унапређење технологије транспорта лица лишених слободе у установама за извршење кривичних санкција“. Положила је све испите са просечном оценом 9,50.

Радови: 1. Крштенић, А., Матијашевић, М. (2014) Проблеми обавештајних служби у процесу прилагођавања савременим изазовима, ризицима и претњама, Београд: Војно дело 2014 (vol.66, бр.1), година LXVI, стр. 105-125 ISBN 00428426, УДК 355/359 2. Keković, Z., Dimitrijević, I., Matijašević, M. (2013) Standardization and Accreditation of Corporate Security, In: "Management of Corporate Security – New Approaches and Future Challenges", Ljubljana: Conference proceedings, Institute for Corporative Security Studies, pp. 223-238 ISBN 978-961-92860-7-4. 3. Радовановић, Р., Матијашевић, М., Ђујић, К. Системи техничке заштите у установама за извршење кривичних санкција, Београд :Криминалистичкополицијски универзитет, 2021 (Београд : Службени гласник) 4. Radovanović, R., Matijašević, M., Đujić, K. (2021) Anti - epidemic measures for protection against Covid-19 in institutions for execution of criminal sanctions", Beograd: Vojno-sanitetski pregled, DOI: <https://doi.org/10.2298/VSP200825127R> 5. Матијашевић, М. Секуритизација као говорни чин и конструкт Наслеђе : часопис за књижевност, уметност и културу. - ISSN 1820-1768 (Год. 21, бр. 59, 2024, стр. 125-135.)