



Datum: 02.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Ovo je Srbija

Autori: Redakcija

Teme: Osiguravajuća društva

	Početak	Trajanje
Emisija	02.10.2026 15:00:00	119:00
Prilog	02.10.2026 15:14:00	2:39

Naslov: Konferencija o prouzrokovanju i naknadi štete i osiguranju

911

Mi se selimo iz Prokuplja u Valjevo na međunarodnu naučnu konferenciju o uzrocima i šteti u saobraćaju i **osiguranju**. Jedna od tema je korišćenje digitalnih tehnologija u automobilima za utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda i sprečavanje zloupotreba. Savremeni uređaji, poznati kao crne kutije, postaju obavezni i sve prisutniji, beležeći parametre vožnje pet sekundi pre sudara. Ovi podaci su ključni za analizu nezgoda. U krivičnim postupcima se još retko koriste, ali su značajni u parničnim postupcima, posebno za **osiguravajuće** kuće. U Srbiji je ove godine zabeleženo 25.500 saobraćajnih nezgoda sa 337 poginulih, što ukazuje na važnost preventivnih mera i tačnog utvrđivanja uzroka. U tom cilju koriste se dronovi, veštačka inteligencija, savremeni radari i crne kutije. Novi automobili u Srbiji od 2017. i 2018. godine beleže podatke o nezgodama, što je obavezno u Americi od 2011. i u EU od ove godine.





Datum: 03.10.2026

Medij: Happy

Emisija: Dobro jutro Srbijo

Autori: Redakcija

Teme: Osiguravajuća društva

	Početak	Trajanje
Emisija	03.10.2026 05:00:00	420:00
Prilog	03.10.2026 07:32:00	12:08

Naslov: Pravna pitanja - osiguranje imovine

39

Transkript priloga je trenutno u izradi





Vreme: 02.10.2026 15:52

Medij: ekapija.com

Link: <https://www.ekapija.com/news/5690598/fbih-se-zaduzuje-kod-raiffeisen-banke-za-izgradnju-puteva-i->

Autori: @ekapija

Teme: Osiguravajuća društva

Naslov: FBiH se zadužuje kod Raiffeisen banke za izgradnju puteva i autoputeva

1771

Ilustracija (Foto: vallter/shutterstock.com) Vlada Federacije BiH odobrila je dva dugoročna kredita kod Raiffeisen Bank, svaki u iznosu do 50 miliona KM, za finansiranje izgradnje autocesta, brzih cesta, magistralnih i drugih cesta. Odluka je donesena na hitnoj sjednici 24. septembra te je jučer objavljena u Službenim novinama FBiH. Oba kredita odobrena su na deset godina, uz grace period do 12 mjeseci i otplatu glavnice u 18 jednakih polugodišnjih rata. Kamatne stope su fiksne: 3,10 posto za jedan i 3,05 posto godišnje za drugi kredit. Krediti su bez valutne klauzule, a kao instrument **osiguranja** Federacija daje mjenice. Novac je namijenjen projektima iz programa kapitalnih transfera javnim preduzećima za izgradnju autocesta, brzih, magistralnih i drugih cesta, koji je utvrđen budžetom Federacije za 2026. godinu u nadležnosti Federalnog ministarstva prometa i komunikacija. Sredstva će nakon isplate biti prebačena na poseban račun za finansiranje kapitalnih infrastrukturnih projekata, a ugovore s bankom potpisat će federalni ministar finansija. Premijer FBiH Nermin Nikšić u Klix Studiju prije dva dana komentarisao je ovu temu i izjavio da će se novac od kredita kod komercijalnih banaka, između ostalog koristiti i za projekat gradnje dionice Medakovo - Ozimice, odnosno od Žepča prema Tešnju. Upravo su radovi na toj dionici zaustavljeni zbog problema s finansiranjem, odnosno obustavom finansiranja Evropske investicione banke. Federalno ministarstvo prometa i komunikacija mora Ministarstvu finansija svaka tri mjeseca dostavljati izvještaje o utrošku novca. U njima moraju biti navedeni realizovani projekti, dobavljači i izvođači radova, fakture i iznosi plaćanja, kao i izjava da se kreditom ne finansiraju troškovi već pokriveni iz drugih izvora.





Vreme: 03.10.2026 10:50

Medij: euronews.rs

Link: <https://www.euronews.rs/srbija/aktuelno/245684/lančani-sudari-u-srbiji-kako-voziti-kroz-dim-i-ko->

Autori: Euronews Srbija

Teme: Udruženje osiguravača Srbije; Osiguravajuća društva

Naslov: Lančani sudari i gust dim na auto-putu: Kako reagovati i ko snosi odgovornost

8203



Posle tri lančana sudara u tri dana, stručnjaci upozoravaju da je izlazak iz vozila na kolovoz najveća greška kada vidljivost nestane

U tri dana na putevima Srbije zabeležena su tri lančana sudara. Kod Pećinaca u sredu sudarilo se 14 vozila, a povređeno je 11 osoba. Kod isključenja za Kuzmin u četvrtak učestvovalo je 10 vozila. Juče kod Batajnice državljanin Slovačke poginuo je dok je skupljao delove svog automobila, jer ga je udario retrovizor kamiona iz suprotnog smera. U dva od ta tri slučaja kao verovatan uzrok navodi se gust dim.

O tome šta se dešava u psihologiji vozača kada vidljivost nestane, ko snosi odgovornost i kako se naplaćuje šteta, za Euronews Srbija govorili su profesor Saobraćajnog fakulteta u Beogradu Emir Smailović i advokat Milutin Marinković.

Smailović kaže da vozači ne mogu biti osposobljeni za bezbednu vožnju u dimu ili magli i da je najveća greška izlazak iz vozila na kolovoz. Marinković objašnjava da odgovornost zavisi od uzroka, od požara pored puta do nepoštovanja odstojanja, i da naplata štete ostaje složena i kada se propust utvrdi.

Smailović polazi od toga da autoput podrazumeva uslove koji se u dimu gube.

"Ključna greška je sama pojava tog dima, odnosno saobraćajna situacija na koju vozači ne mogu da utiču. Ne može se obezbediti bezbedno odvijanje saobraćaja na autoputu u takvim uslovima. Auto-put je najviša kategorija saobraćajnice, sa striktnom kontrolom pristupa. Ta kontrola omogućava kretanje brzinama većim od 100 kilometara na sat, i samo u tim uslovima saobraćaj može biti bezbedan. Pojava dima ili magle bitno remeti način odvijanja saobraćaja. Neki vozači intenzivnije usporavaju, neki manjim intenzitetom, i dolazi do poremećaja koji najčešće vodi u lančani sudar", objašnjava Smailović.

Istorija takvih nezgoda, kaže, nije nova.

"Imali smo lančane sudare u magli. Dve lokacije kod nas su kritične: most preko Morave između Jagodine i Čuprije, i Šimanovci. Vozači nisu osposobljeni, i ne mogu biti osposobljeni, za bezbednu vožnju u takvim uslovima. To su uslovi uzrokovani eksternom pojavom, maglom ili dimom, gde nemaju mogućnost dobre procene", dodaje Smailović.

Marinković podseća da Srbija u tome nije izuzetak.

"Pre desetak godina u Sloveniji sudarilo se 80 vozila, ove godine u Italiji preko 80. Italija ima prosek svake druge godine bar jedan lančani sudar sa preko 50 vozila. Rekord su i oko 300. Uzroci su zapaljenje njive i gust dim, magla, poledica. Najveći sudar izazvala je pojava maziva, ulja ili gustog dizela na kolovozu, gde su brzine od 130 dozvoljene. Kamion se pokvario, ispustio ulje, i to je napravilo problem nepredvidiv za 300 vozila", kaže Marinković.

Vozilo ispred, dodaje, ostalima skraćuje put zaustavljanja.

"Vozilo ispred ostvari takozvana neočekivana usporenja, naglo ukoči. Vozač iza najčešće prvo vidi stop svetla. Psihološka reakcija je da prikoči, a ne da forsirano koči. Pri brzinama preko 100 kilometara na sat retko se može reći da je ispod 30 metara bezbedno odstojanje. Očekuje se da vozač drži primereno odstojanje i time spreči primarni sudar. Ali može se dogoditi i sekundarni sudar, ponovno nabacivanje na prepreku ispred. To je redovna pojava", ističe Marinković.





Vreme: 03.10.2026 10:50

Medij: euronews.rs

Link: <https://www.euronews.rs/srbija/aktuelno/245684/lancani-sudari-u-srbiji-kako-voziti-kroz-dim-i-ko->

Autori: Euronews Srbija

Teme: Udruženje osiguravača Srbije; Osiguravajuća društva

Naslov: Lančani sudari i gust dim na auto-putu: Kako reagovati i ko snosi odgovornost

Marinković razdvaja spoljni uzrok od propusta vozača iza.

"Ako je spoljni faktor uzrok zaustavljanja prvog vozila, pa naleta ostalih, to može biti zapaljenje njive pored puta. Ako vozač ne vidi put ispred sebe, normalna reakcija je da koči. Odgovornost tada treba utvrđivati na strani lica koje je izazvalo gust dim, ukoliko se to lice može utvrditi. Isto važi za masan kolovoz, poledicu, otpale točkove teretnih vozila koji su noću nevidljivi. Odgovornost može biti na putaru, na učesniku u saobraćaju ili na nekome ko nije učesnik", objašnjava Marinković.

Čest je, kaže, i lanac koji počinje nebezbednim prestrojanjem.

"Vozilo iz srednje trake kasno uoči teretno vozilo i nebezbedno pređe u preticajnu. Uspori vozača koji se kreće 120 kilometara na sat. To je oko 32 do 33 metra u jednoj sekundi. Dok shvati opasnost i dobije odziv kočnica, pređe preko 30 metara. Nema faktora van puta, a posledica je ista. Utvrđivanje odgovornosti zavisi od osnovnog uzroka. Ako je to požar pored puta, može postojati propust fizičkog ili pravnog lica. Ako je stanje kolovoza, propust putara. Propustom putara najčešće se bavimo u građanskim parnicama", dodaje Marinković.

Za vozilo koje je samo uspelo da stane, pa je udareno od pozadi, vidi osnov za odštetu.

"Ako sam uspeo da zakočim i izbegnem nalet, a on iza nije, postoji njegov propust. Obraćam se njegovom osiguranju od autoodgovornosti, polise koju svi imamo pri registraciji. Taj propust može biti isključiv, može se tumačiti kao doprinos, a najčešće je situacija složenija: ostvarite kontakt sa vozilom ispred, malo se odvojite, pa udarac od pozadi ponovo nabaci na vozilo ispred. Tri kontakta, tri situacije. Ni kod 80 vozila ne može se reći da nikada nema propusta vozača iza. Analizom oštećenja, brzine i vremena reagovanja može se utvrditi da li je reagovao pravovremeno", kaže Marinković.

U konkretnim slučajevima sa gustim dimom, kaže, put vodi kroz uviđaj.

"Nakon uviđaja, ako ima povređenih, predmet mora u tužilaštvo. I pri većoj materijalnoj šteti trebalo bi da završi tamo. Saslušać se vlasnik njive ili ljudi koje je angažovao da zapale. Ako je neko povređen, postoji opcija njihove krivične odgovornosti. Ako je magla, to je najteže. Može se proglasiti višom silom. Bojim se da će dosta vozača zavisiti od toga da li imaju kasko, koji štiti bez obzira na odgovornost drugih i sopstvenu", ocenjuje Marinković.

Smailović savet svodi na tri radnje, i na jednu zabranu.

"Kada se desi dim ili magla, važno je povećati rastojanje sleđenja, uključiti sva četiri pokazivača pravca, jer se bolje vide od stop svetala, i postepeno usporavati, bez naglih pokreta. Ako uslovi ne dozvoljavaju dalje kretanje, vozilo treba skloniti sa vozne i preticajne trake. Najveća opasnost dolazi od vozila iza. Najteže posledice nastaju kada teretno vozilo naleti na putničke automobile. Nikako se ne zaustavljati na voznoj i preticajnoj traci", kaže Smailović.

Zaustavna traka, dodaje, nije traka za vožnju.

"Vožnja zaustavnom trakom nije dozvoljena. Stajanje u njoj, uz sve pokazivače, znači da ne možete da nastavite i da pokušavate da budete obeleženi. Najveća greška je izlazak iz vozila i boravak na kolovozu. Ako je šteta manja, preporuka je da se izađe i skloni iza zaštitne ograde, van kolovoza. To je najbezbednija zona", objašnjava Smailović.

Slučaj državljanina Slovačke vidi kao ponavljanje poznate greške.

"Takva lica najčešće iz najboljih namera preduzimaju radnje koje su za njih najopasnije. Zakon kao jednu od prvih obaveza propisuje pravilno obezbeđenje mesta nezgode: svi pokazivači, sigurnosni trougao, svetloodbojni prsluk. Na autoputu i motoputu preporuka je odmah uklanjanje iza zaštitnih ograda. Imali smo nezgodu na A1, u dimu i magli, gde su lica izašla da se dogovaraju na kolovozu. Jedno je ostalo uz ogradu i smrtno stradalo", ističe Smailović.

Pred zimu, kaže, rizik raste i na novim motoputevima.

"Dolazi period magle. Imamo značajno veću dužinu motoputeva, a vozači nemaju iskustva na toj kategoriji, niti prostor da se sklone. Upravljači puteva upozoravaju izmenjivom signalizacijom. Novija vozila imaju radare i kamere koje prepreku vide pre vozača. Vozni park u Beogradu star je 13 godina, na nacionalnom nivou 17. Većina tih sistema nema. Zato je važno razumno reagovati na ono što se vidi", dodaje Smailović.

Marinković pravni savet počinje od trenutka posle sudara.

"Posle poziva hitne pomoći i policije, postavljanje trougla je samo po sebi opasna radnja. Veliki broj nezgoda nastane dok vozač vadi trougao. Treba se uveriti da to može, napustiti traku, postaviti ga i ponovo napustiti kolovoz. To čuva živote. Ko ima materijalnu štetu, treba da uradi procenu preko ovlašćenog procenitelja, u osiguranju ili kod privatnog procenitelja, i da pribavi izveštaj o nezgodi, kod svog osiguravača ili u Udruženju osiguravača Srbije, posle dvadesetak dana. Tada se vide brojevi polisa i





Vreme: 03.10.2026 10:50

Medij: euronews.rs

Link: <https://www.euronews.rs/srbija/aktuelno/245684/lancani-sudari-u-srbiji-kako-voziti-kroz-dim-i-ko->

Autori: Euronews Srbija

Teme: Udruženje osiguravača Srbije; Osiguravajuća društva

Naslov: Lančani sudari i gust dim na auto-putu: Kako reagovati i ko snosi odgovornost

gde će predmet završiti, u prekršajnom sudu ili u tužilaštvu. Isto važi i kada je radnja trećeg lica, onog koje nije učesnik u saobraćaju", kaže Marinković.

Bonus video:

