

NASTANAK OPASNE SITUACIJE U SLUČAJU SUDARA VOZILA I PEŠAKA

TITLE OF THE PAPER IN ENGLISH

Milan Vujanić¹; Tijana Ivanisevic²;

XIII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Jedan od najznačajnijih delova nalaza i mišljenja veštaka predstavlja utvrđivanje opasne situacije. Od pravilnog shvatanje opasne situacije nastale stupanjem pešaka na kolovoz, a u zavisnosti od načina kretanja pešaka i ostalih učesnika u saobraćaju, uslova puta i okoline, zavisi i utvrđivanje mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode, odnosno razumevanja propusta učesnika konkretne saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: OPASNA SITUACIJA, SAOBRAĆAJNA NEZGODa VOZILO-PEŠAK, PROPUSTI UČESNIKA NEZGODE

1 Saobraćajni Fakultet, Beograd, vujanic@mail.com

2 Saradnik Saobraćajnog Fakulteta, Beograd, tijana.ivanisevic@mail.com

1. UVOD

Analiza saobraćajne nezgode je analiza okolnosti pod kojima je nastala nezgoda i analiza okolnosti pod kojima bi se nezgoda mogla izbeći, radi utvrđivanja uzroka nezgode (Vujanić, 1983).

Na osnovu izvršene analize saobraćajne nezgode, utvrđenih uzroka i okolnosti pod kojima se saobraćajna nezgoda dogodila, moguće je navesti propuste učesnika saobraćajne nezgode. U cilju tačnijeg utvrđivanja i definisanja propusta učesnika saobraćajne nezgode potrebno je definisati opasnu situaciju i mogućnost za izbegavanje nastanka saobraćajne nezgode. Terminom opasne situacije u saobraćaju, sa aspekta saobraćajno-tehničkog veštačenja, bavili su se mnogi autori (npr Vujanić, 2010), ali nema precizne trenutno prfopisane definicije, odnosno u literaturi se navodi samo osnovni koncept definisanja opasne situacije. Definicija opasne situacije, sa aspekta bezbednosti saobraćaja i saobraćajno-tehničkog veštačenja, je:

"Opasna situacija je saobraćajna situacija koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode" (Vujanić, 1983).

"Svaka situacija u saobraćaju, u kojoj postoji mogućnost da se putanje učesnika seku u istom trenutku, ili u kojoj bi nepromenjenim načinom kretanja jednog od učesnika moglo doći do nezgode, je opasna situacija" (Vujanić, 1983).

Analizom definicije može se zaključiti da je osnovno obeležje opasnih situacija neophodnost reagovanja bar jednog učesnika u saobraćaju, u cilju izbegavanja nastanka saobraćajnih nezgoda. Naime, reagovanje vozača na iznenadnu opasnu situaciju je posledica iznenadno stvorenih opasnih situacija, a ne posledica grešaka ili načina vožnje (Vujanić, Ivanišević 2014).



Slika br. 1

Najveći problem pri definisanju opasne situacije predstavlja mesto i trenutak nastanka opasne situacije, prilikom stupanja pešaka na kolovoz (vidi Sliku br. 1). Veštaci saobraćajno-tehničke struke u većini slučajeva nastanak opasne situacije ne tumače na isti način, već individualno, pa tada nastaju propusti veštaka vezani za opasne situacije. Naime, pojedini veštaci „usvajaju“ opasnu situaciju kao mesto u kome učesnici u saobraćaju nemaju razloga da očekuju nepravilno ponašanje učesnika u saobraćaju, dok drugi veštaci usvajaju trenutak u kome vozač nema mogućnost ni da uoči pešaka, pri čemu na osnovu ovako donesenih zaključaka utvrđuju i uzroke i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda pa i definišu propuste za nastanak saobraćajne nezgode.

Nastanak opasne situacije se ne "tumači", već je opasna situacija jasno i precizno definisana i mora se posmatrati u skladu sa **"Načelom poverenja"** (Vujanić i dr, 2009). **Učesnik u saobraćaju koji se ponaša pravilno nema razloga da očekuje nepravilno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju** (Vujanić i dr, 2010).

Pogrešno definisana odnosno usvojena opasna situacija utiče na utvrđivanje mogućnosti izbegavanja opasne situacije, ali i na utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode. Mogućnost izbegavanja opasne situacije odnosno saobraćajne nezgode zavisi od prostora i vremena koje je vozač imao na raspolaganju za izbegavanje saobraćajne nezgode. Pri utvrđivanju opasne situacije potrebno je da veštak saobraćajno – tehničke struke analizira mogućnost uočavanja opasne situacije, mogućnost uočavanja nepravilnog ponašanja učesnika u saobraćaju, analizira potrebu da li učesnik koji se ponaša ispravno u saobraćaju je dužan da očekuje nepravilno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju kao i ostale okolnosti.

Opasna situacija ne nastaje u trenutku kada učesnik saobraćajne nezgode objektivno može da uoči drugog učesnika saobraćajne nezgode, ili može da predvidi nepravilno ponašanje drugog učesnika koje će dovesti do saobraćajne nezgode (Vujanić i dr, 2010). Objašnjenje ovakvog stava je jednostavno. Ako bi opasna situacija nastala onog trenutka kada učesnik u saobraćaju može da uoči drugog učesnika u saobraćaju ili od trenutka kada može da predvidi nepravilno ponašanje drugog učesnika u saobraćaju, tada bi svaki učesnik u saobraćaju imao razloga da predvidi nepravilno ponašanje ili neočekivani štetan događaj u svakom trenutku, pa bi opasna situacija postojala uvek (Vujanić i dr, 2010).

Pod ovakvim okolnostima bi uvek na strani svakog učesnika svake saobraćajne nezgode stajali propusti vezani za mogućnost izbegavanja saobraćajne nezgode, a možda i propusti uzročno vezani za nastanak saobraćajne nezgode (Vujanić i dr, 2010).

Naime, imajući u vidu da je Zakon o bezbednosti saobraćaja baziran na „načelu uzajamnog poverenja“ učesnika u saobraćaju, učesnik u saobraćaju nije dužan da očekuje ili predvidi nepravilno ili nepropisno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju, odnosno nije dužan da očekuje ili predvidi da će se drugi učesnici u saobraćaju ponašati u suprotnosti sa Zakonskom regulativom Republike Srbije.

2. **NORMATIVNI OKVIR U REPUBLICI SRBIJI**

Zakonom o bezbednosti saobraćaja definisana su prava i obaveze (vidi Sliku br. 3 i br. 4) učesnika u saobraćaju, kao i kaznene odredbe za slučaj nepravilnog ili nepropisnog ponašanja učesnika u saobraćaju.

Zakonom o bezbednosti saobraćaja (ZoBS), čl. 23, definisano je da je vozač dužan da obrati pažnju na pešaka koji se nalazi na kolovozu ili stupa na kolovoz ili pokazuje nameru da će stupiti na kolovoz. Detaljnom analizom ovog člana može se doći do zaključka da je pojačana obaveza vozača jer su dužni da obrate pažnju i na pešake koji pokazuju nameru da stupe na kolovoz (vidi Sliku br. 2). Pri čemu treba napomenuti da opasna situacija nastaje stupanjem pešak na kolovoz, odnosno nalaženjem pešaka na kolovozu.

Zakon nije definisano kada vozač sme ili ne sme nastaviti kretanje, ali ni kada pešak sme stupiti na kolovoz, pa je neophodno definisati granične slučajeve kada stupanje pešaka na kolovoz predstavlja opasnost za vozača, odnosno trenutak stvaranja opasne situacije, a kada stupanje pešaka na kolovoz ne iziskuje promenu načina vožnje vozača.

Član 23.

Vozač je dužan da obrati pažnju na pešake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz ili iskazuju nameru da će stupiti na kolovoz.

Kada prilazi pešačkom prelazu, vozač mora da prilagodi brzinu vozila tako da u svakoj situaciji koju vidi ili ima razloga da predvidi, može bezbedno da zaustavi vozilo ispred pešačkog prelaza.

Na delu puta na kome se kreću deca, odnosno su postavljeni saobraćajni znakovi o učešću dece u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom oprežnošću, tako da može blagovremeno da zaustavi vozilo.

Slika br. 2

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima definisao je da pešak ne sme da se kreće i zadržava na kolovozu (vidi Sliku br. 3), pri čemu je zakonodavac obavezao pešaka da se kreće po trotoaru ili drugoj površini namenjenoj za kretanje pešaka (vidi Sliku br. 4).

Član 93.

Pešak ne sme da se kreće i zadržava na kolovozu, izuzev u slučajevima predviđenim ovim zakonom, kao ni da iznenada stupi na kolovoz.

Ukoliko se pešak kreće po kolovozu na putu van naselja, mora da se kreće što bliže levoj ivici kolovoza u smeru kretanja, na način kojim ne ometa ili ne sprečava saobraćaj vozila.

Pešak koji učestvuje u saobraćaju u kolicima za osobe sa invaliditetom, ili se vozi na koturaljkama, skejtbordu i slično, ne sme da se pridržava za vozilo u pokretu.

Na putu koji nema trotoar ili drugu površinu namenjenu za kretanje pešaka, pešaci mogu koristiti za kretanje kolovoz u širini najviše do jednog metra, računajući od ivice kolovoza.

Kada se kreću kolovozom pešaci su dužni da se kreću jedan za drugim, osim lica koje vodi dete mlađe od sedam godina starosti.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, pešak može da se kreće uz desnu ivicu kolovoza samo kada je takvo kretanje za njega bezbednije (nepregledna krivina, provalija, usek, odron i sl.).

Pešak koji gura ručna kolica, bicikl, bicikl sa motorom ili motocikl, osobe sa invaliditetom koje se kreću u invalidskim kolicima, moraju se kretati uz desnu ivicu kolovoza u smeru kretanja.

Slika br. 3

U izuzetnim prilikama, ako pešak mora da se kreće po kolovozu, tada pre stupanja na kolovoz mora da se uveri da željenu radnju može da učini na bezbedan način i tokom boravka na kolovozu pešak mora da se ponaša u skladu sa odredbama ZoBS-a. ZoBS-om su definisani uslovi pod kojima pešak sme da stupi na kolovoz, da se kreće po kolovozu i da se zadržava na kolovozu (vidi Slike br. 4, br. 5 br. 6). Vozač ima razloga da očekuje da će se pešak pre stupanja na kolovoz uveriti da radnju može izvršiti na bezbedan način.

Član 94.

Na putu koji ima trotoar ili drugu površinu namenjenu za kretanje pešaka, odnosno površinu pored kolovoza pogodnu za kretanje pešaka, pešak je dužan da se kreće tim površinama.

Radi obilaženja neke prepreke na trotoaru, pešak je dužan da, pre stupanja na kolovoz, obrati pažnju na udaljenost i brzinu kretanja vozila koje mu se približava i da se prethodno uveri da stupanjem na kolovoz ne ugrožava bezbednost saobraćaja.

Slika br. 4**Član 96.**

Pešak je dužan da preko kolovoza i biciklističke staze prelazi pažljivo i najkraćim putem, nakon što se uveri da to može da učini na bezbedan način.

Prilikom prelaska preko kolovoza pešak ne sme da upotrebljava mobilni telefon niti da koristi slušalice na ušima.

Na putu sa pešačkim prelazom ili posebno izgrađenim prelazom, odnosno prolazom za pešake, pešak je dužan da se pri prelazanju puta kreće tim prelazom, odnosno prolazom, ako oni nisu od njega udaljeni više od 100 metara.

Slika br. 5**Član 98.**

Pešak ne sme stupiti ni kretati se po kolovozu autoputa ili motoputa.

Zabrana iz stava 1. ovog člana ne važi za:

- 1) policijskog službenika tokom obavljanja službene dužnosti,
- 2) lice koja obavlja uviđaj saobraćajne nezgode ili učestvuje u uviđaju,
- 3) radnika koji obavlja radove,
- 4) lice koje obavlja poslove na otklanjanju posledica saobraćajne nezgode ili neispravnosti na vozilu i teretu,
- 5) lice koje pruža hitnu medicinsku ili prvu pomoć,
- 6) inspektora za puteve tokom obavljanja službene dužnosti kao i na radnike uprave puta,
- 7) vozača vozila koje je prinudno zaustavljeno.

Lica iz stava 2. ovog člana i mesta na kojima ona preduzimaju radnje moraju biti obeležena na način da se omogući bezbednost svih učesnika u saobraćaju.

Slika br. 6

ZoBS-om, čl. 23 (vidi Sliku br. 2) definisano je da je vozač dužan da obrati pažnju na pešake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz ili iskazuju nameru da će stupiti na kolovoz.

Naime, vozač ima razloga da očekuje da će pešak stupiti na kolovoz, pa je dužan da vozilo vozi tako da bezbedno može da zaustavi i ustupi prvenstvo u prolazu pešaka. Vozač nema razloga da očekuje da će pešak stupiti na kolovoz, ukoliko stoji na ivici kolovoza i ne pokazuje nameru da pređe kolovoz, kao i ukoliko je ivica kolovoza i pešačkog prelaza zaklonjena preprekom zbog čega vozač, objektivno nema mogućnosti da uoči pešaka (vidi Sliku br. 7).



Slika br. 7

3. NASTANAK OPASNE SITUACIJE U SLUČAJU SUDARA VOZILA I PEŠAKA

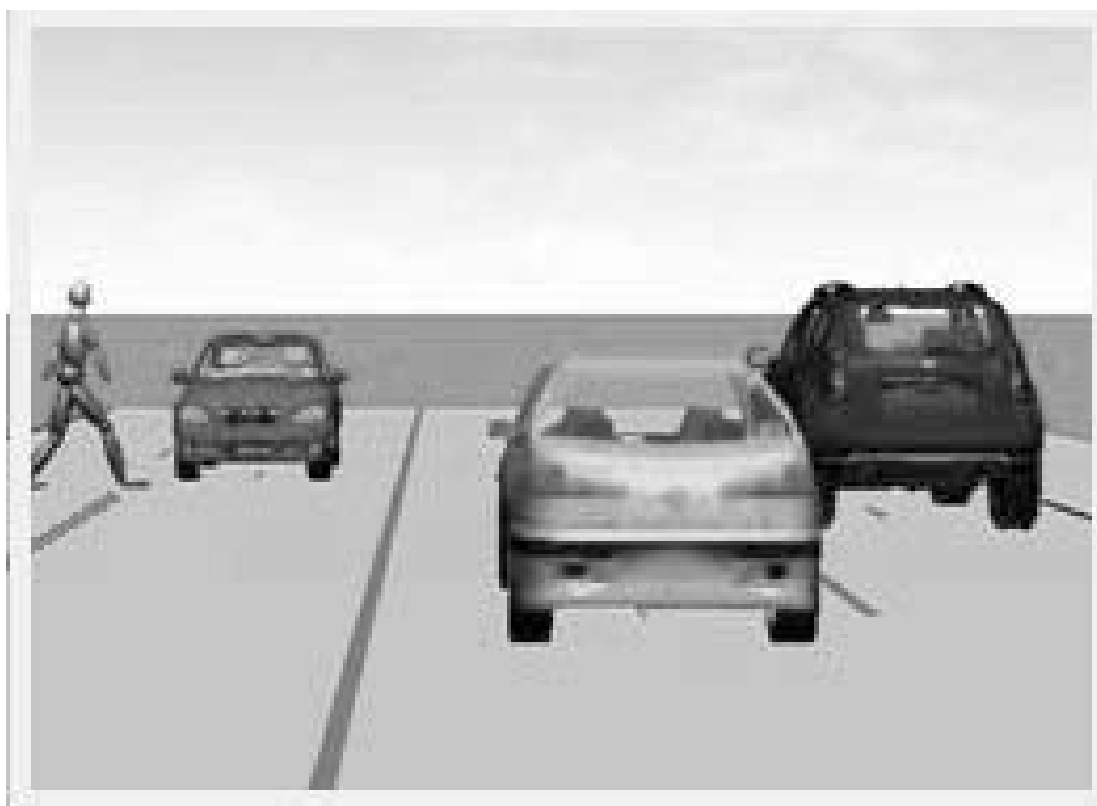
Pešak stupanjem na kolovoz ne predstavlja opasnu situaciju i prepreku za vozača, sve dok se ne približi putanji kretanja vozila, odnosno dok njegovo kretanje ne iziskuje reagovanje učesnika u saobraćaju. Imajući u vidu da pešak na brz i efikasan način može menjati način kretanja, potrebno je definisati kada pešak predstavlja opasnu situaciju, da li je mogao opasnu situaciju da izbegne i pod kojim uslovima.

Način kretanja pešaka se može grupisati u nekoliko celina, pa je neophodno definisati i trenutke i uslove stvaranja opasne situacije u zavisnosti od načina kretanja. Iz tog razloga u radu su definisani uslove stvaranja opasne situacije kada se pešak nalazi na ivici kolovoza, u uslovima stupanja pešaka na kolovoz, u uslovima usporenog, sporog i normalnog hoda, u uslovima pretrčavanja kolovoza, u uslovima izlazeći iza prepreke i u uslovima vraćanja odnosno kretanja pešaka u nazad.

3.1. Opasna situacija u uslovima stajanja pešaka na ivici kolovoza ili u visini razdelne linije

Stajanje pešaka na ivici kolovoza ili u visini razdelne linije je izuzetno specifičan slučaj stvaranja opasne situacije. Naime, stajanje pešaka ukazuje da pešak neće preseći putanju kretanja vozila. Nije redak slučaj da pešak iznenada preduzme kretanje i prouzrokuje nastanak opasne situacije i saobraćajne nezgode.

Imajući u vidu obaveze pešaka i vozača definisane u ZoBS-u, pešak je dužan da se uveri da radnju prelaska kolovoza može učiniti na bezbedan način i dužan je da ustupi prvenstvo u prolazu vozilu. Sa druge strane vozač nema razloga da očekuje nepravilno ponašanje učesnika u saobraćaju, jer je obaveza pešaka da ustupi prvenstvo prolaza nailazićem vozilu. Iz navedenih razloga neophodno je utvrditi kada nastaje opasna situacija odnosno kada pešak jasno i nedvosmisleno započinje kretanje i prelazak kolovoza, odnosno kada vozač uočava da pešak neće ustupiti prvenstvo u prolazu nailazećem vozilu.



Slika br. 8

Opasna situacija nastaje kada se pešak nalazi u raskoraku, odnosno kada pešak načini prvi korak (vidi Sliku br. 8). Na taj način može se pouzdano i precizno utvrditi da pešak više ne stoji nego je otpočeo sa kretanjem. Kako je vrlo nezahvalno usvojiti raskorak kao „meru“ za stvaranje opasne situacije, to je usvojen „jedan korak“ kao „meru“ da je pešak nakon mirovanja prešao u kretanje. Imajući u vidu da se korak pešaka razlikuje, usvojena je dužina ljudskog koraka od 0,7m, kako bi se moglo pouzdano i precizno zaključiti da je pešak iz stanja mirovanja prešao u stanje kretanja.

3.2. Opasna situacija u uslovima usporenog, sporog i normalnog hoda pešaka

U zavisnosti od načina kretanja pešaka i brzine pešaka svakako zavisi i vreme za koje će pešak preći određeni put, pa samim tim zavisi i mesto od koga će pešak postati opasan za vozača. Prilikom nastanka opasne situacije, vozač nema mogućnost utvrđivanja brzine kojom se kreće pešak niti mogućnost utvrđivanja vremena koje pešak provede na kolovozu, pa je neophodno definisati mesto na kome pri normalnom hodu pešaka dolazi do nastanka opasne situacije.

U opisanim okolnostima opasna situacija nastaje u momentu kada vozač shvati da pešak neće odustati od prelaska kolovoza i ustupiti prvenstvo u prolazu nailazećem vozilu. Ako pešak prelazi kolovoz normalnim hodom, vozač može uočiti da se pešak neće zaustaviti i ustupiti prvenstvo u prolazu nailazećem vozilu kada pešak zakorači u saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo. Naime, opasna situacija pod opisanim okolnostima nastaje pre nego što pešak zakorači u saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo, i to kada se nalazi najčešće na 0,7 m od ivice saobraćajne trake kojom se kreće vozilo, po našem mišljenju.



Slika br. 9

3.3. Opasna situacija u uslovima trčanja pešaka

Kao poseban vid stvaranja opasne situacije je slučaj kada se pešak kreće brzinom većom od brzine normalnog hoda. U takvim uslovima, pešak za daleko manje vreme pređe isti put kao pri normalnom hodu, pa je smanjena mogućnost vozača da izbegne opasne situacije.



Slika br. 10

U opisanim okolnostima, pešak se kreće većom brzinom, pa mu je potrebno veće vreme i prostor za bezbedno zaustavljanje pre stupanja na saobraćajnu traku kojom se kreće nailazeće vozilo. Imajući sve u vidu, neophodno je definisati rastojanje sa koga se može pretpostaviti da se pešak neće zaustaviti pre ulaska u saobraćajnu traku kojom se kreće nailazeće vozilo. Dužina puta potrebna za zaustavljanje pešaka, ne može se pouzdano i precizno utvrditi, ali se procenjuje da se pešak može zaustaviti na dužini jednog koraka. Naime, dužina potrebna za zaustavljanje pešaka jednaka je približno dužini ljudskog koraka i iznosi 0,7 m, pre zalaska pešaka na saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo.

Na dužini jednog koraka pešak koji trči se može zaustaviti, a sa druge strane vozač ga može uočiti i shvatiti da se neće zaustaviti, pa u opisanim okolnostima, dolazi do stvaranja opasne situacije.

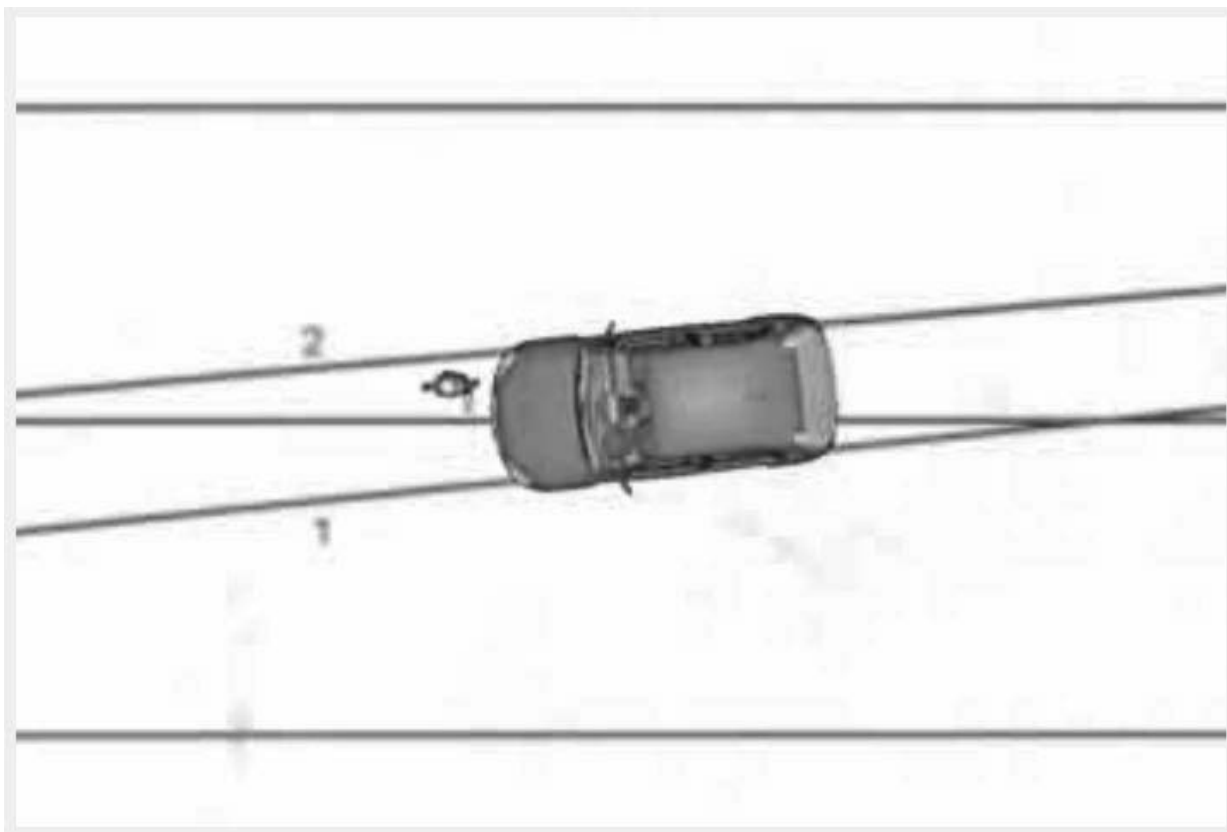
3.4. Opasna situacija u uslovima ometane preglednosti

Ako je u saobraćajnoj nezgodi došlo do sudara vozila i pešaka koji je kolovoz prelazio u uslovima smanjene vidljivosti, opasna situacija nastaje kada vozač uoči da se pešak neće zaustaviti pre ulaska u saobraćajnu traku kojom se kreće nailazeće vozilo. U zavisnosti od položaja vozila i pešaka, brzine vozila i pešaka, kao i međusobnog položaja vozila, pešaka i prepreke zavisi kada vozač nailazećeg vozila može da uoči da pešak neće ustupiti prvenstvo u prolazu nailazećem vozilu.



Slika br. 11

Ako je međusobni položaj vozila, pešak i prepreka takav da vozač zbog prepreke ne može da uoči pešaka pre ulasku u saobraćajnu traku kojom se kreće nailazeće vozilo, opasna situacija, po našem mišljenju, nastaje nakon ulaska pešaka u saobraćajnu traku kojom se kreće vozilo odnosno kada se pešak nađe na 0,7 m unutar saobraćajne trake kojom se kreće vozilo.



Slika br. 12

3.5. Opasna situacija u uslovima vraćanja pešaka u nazad

Ukoliko je u saobraćajnoj nezgodi došlo do sudara vozila i pešaka koji se u trenutku nastanka saobraćajne nezgode, vraćao u nazad, vraćanje pešaka u nazad u trenutku nastanka saobraćajne nezgode zahteva posebnu detaljnu i uporednu analizu saobraćajne nezgode.

Ukoliko bi se pešak kretao do druge ivice saobraćajne trake na isti način na koji se kretao pre ulaska u saobraćajnu traku i na takav način uspeo da na bezbedan način pređe preko saobraćajne trake, tada opasna situacija nastaje kada pešak promeni smer kretanja. Ukoliko bi se pešak prilikom kretanja do druge ivice saobraćajne trake kretao na takav način da ne bi uspeo da bezbedno pređe preko saobraćajne trake, tada opasna situacija nastaje kada vozač nailazećeg vozila uoči da se pešak neće zaustaviti pre ulaska u saobraćajnu traku i ustupiti prvenstvo u prolazu nailazećem vozilu.

3.6. Opasna situacija u uslovima kretanja pešaka u smeru odnosno u suprotnom smeru od smera kretanja nailazećeg vozila

Ako bi se saobraćajna nezgoda dogodila u noćnim uslovima, u kojoj je došlo do saobraćajne nezgode u kojoj je došlo do sudara vozila i pešaka, u smeru kretanja pešaka ili u smeru suprotnom od smera kretanja vozila, pri čemu nailazeće vozilo ima uključena najmanje kratka svetla, opasna situacija zahteva posebnu detaljnu i uporednu analizu.



Slika br. 13

Ukoliko bi vozač prilikom mimoilaženje sa drugim vozilom iz suprotnog smera imao vremena da uključi duga svetla i blagovremeno uoči pešaka, tada se mogućnost izbegavanja nastanka saobraćajne nezgode analizira od trenutka kada bi vozač nailazećeg vozila mogao da uoči pešaka. U zavisnosti od načina kretanja pešaka zavisili bi propusti pešaka vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak saobraćajne nezgode.

Ako bi se saobraćajna nezgoda u kojoj je došlo do sudara vozila i pešaka koji se kreće uz ivicu kolovoza nastala u dnevnim uslovima vidljivosti, opasna situacija, u opisanim okolnostima, nastaje kada vozač ima mogućnost da „forsiranim“ kočenjem zaustavi vozilo pre sudara sa pešakom.

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Na osnovu pravilno ocenjene opasne situacije od strane veštaka saobraćajno-tehničkih struke, zavisi i tačnost vremensko-prostorne analize, koji je sastavni deo Nalaza i mišljenja veštaka, odnosno definisanje propusta učesnika saobraćajne nezgode. Takve analize ceni Sud u svakom konkretnom slučaju i donosi odluke kada je i kako nastala opasna situacija.

Čest je slučaj da veštaci saobraćajno-tehničke struke „tumače“ i definišu opasnu situaciju, odnosno nastanak opasne situacije „po sopstvenom osećaju pravednosti“, pa se na osnovu tako definisane opasne situacije vrši vremensko-prostorna analiza saobraćajne nezgode, a zatim i pogrešno definišu propusti učesnika saobraćajne nezgode. Kako bi se izbeglo „tumačenje“ opasne situacije od strane veštaka saobraćajno-tehničke struke preporučujemo da se koristiti stručnu i naučnu literaturu iz oblasti saobraćajno-tehničkog veštačenja.

5. literatura

- [1] Vujanić, M.; Beograd. 1983. Definisanje metodologije izrade vremensko- prostorne analize saobraćajne nezgode tipa pešak-automobil sa posebnim osvrtom na nezgode ovog tipa u uslovima slobodnog i normalnog toka u zoni stajališta JMP-a. Magistarski rad.
- [2] Vujanić, M.; Zagreb. 1984. Kinetičke analize saobraćajnih nezgoda. Doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti.

- [3] Vujanić, M., Okanović, D., Božović, M.; (2010) – Nastanak opasne situacije, pojam i definisanje graničnih slučajeva. IX simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“.
- [4] Vujanić M., Okanović D., Perić M.; (2009) - Načelo poverenja sa osvrtom na sadržaj u nacrtu zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, VII Simpozijum o saobraćajno-tehničkom veštačenju i proceni štete, Vrnjačka Banja, 2009.
- [5] Kostić, B., Ivanišević, T.; (2012) – Veštačenje i identifikovanje propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi, XII simpozijum „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“.
- [6] Vujanić, M., Ivanišević, T.; (2014) – Propusti za nastanak saobraćajnih nezgoda u zoni oštećenja odnosno radova na putevima, „Prvi srpski kongres o putevima“ 2014.
- [7] Vuksic V.; Ivanisevic T.; Djuriscic Z.; Rankovic Z.: Prikaz tipičnih situacija ugroženosti pešaka na deonici zrenjaninskog puta: krnjača- borča, VIII International Conference: ROAD SAFETY IN LOCAL COMMUNITIES, 2013.
- [8] Vujanić M. i drugi, VII SIMPOZIJUM O SAOBRAĆAJNO–TEHNIČKOM VEŠTAČENJU I PROCENI ŠTETE, Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Novom Sadu – Fakultet tehničkih nauka, Kriminalističko – Policijska akademija – Beograd, Univerzitet Crne Gore – Mašinski fakultet Podgorica, Univerzitet u Istočnom Sarajevu – Saobraćajni fakultet Doboj, Univerzitet "Sv. Kliment Ohridski" Tehnički fakultet Bitola, Traffic Safety Group, AIR TRAVEL Sombor, 2009.
- [9] Vujanić M. i drugi, VIII SIMPOZIJUM "SUDAR VOZILA I PEŠAKA", Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Novom Sadu – Fakultet tehničkih nauka, Kriminalističko – Policijska akademija – Beograd, Univerzitet Crne Gore – Mašinski fakultet Podgorica, Univerzitet u Istočnom Sarajevu – Saobraćajni fakultet Doboj, Traffic Safety Group, 2009.
- [10] ZAKON O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA, "Sluzbeni glasnik RS", broj 41/09.
- [11] ZAKON O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA, "Sluzbeni glasnik RS", broj 53/10.
- [12] Vujanić M. i drugi, KOMENTAR ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA, Službeni glasnik, 2009.