



IZVJEŠĆE PREDSEDNIKA KOMORE U PERIODU OD 4.07.19. DO SVIBNJA/LIPNJA 2020.

Razdoblje od prošlogodišnje Skupštine HKITPT obilježile su brojne aktivnosti u ostvarivanju njezinih ciljeva i misije. Održano je 3 sjednice Upravnog odbora na kojima je razmatrana cjelovita problematika u svezi realizacije usvojenog Programa rada. Svakako treba naglasiti činjenicu da postupno smanjenje broja sjednica UO u odnosu na prethodne godine ne odražava prividno i manje angažiranje vodećeg tijela Komore. Mnoge sjednice i neformalni dogovori odrađeni su elektronski, a slobodno se može reći da je dinamika djelovanja UO, a poglavito tajnika Komore sve jače izražena zbog povećanja obujma administrativnih i drugih poslova. Polaganje stručnih ispita odvijalo se predviđenom dinamikom, gotovo u svim strukovnim razredima. Proteklog perioda održano je 6 ispitnih rokova za članove strukovnih razreda: cestovni promet: 7, željeznički promet: 12, poštansko-informacijski i komunikacijski promet: 2 i pomorki Promet i Promet na unutarnjim plovnim putovima: 2.

Zaključno, do nadnevnika održavanja godišnje Skupštine status ovlaštenog inženjera s položenim stručnim ispitom steklo je **269** pristupnika, prema slijedećoj strukturi:

- **130** ovlaštenih inženjera cestovnog prometa
- **67** ovlaštenih inženjera željezničkog prometa
- **33** ovlaštenih inženjera poštansko-informacijskog i komunikacijskog prometa
- **27** ovlaštenih inženjera pomorskog prometa i prometa na plovnim putovima unutarnjih voda
- **12** ovlaštenih inženjera zračnog prometa i inženjera aeronautike

Temeljem verificiranog programa rada s prošlogodišnje Skupštine, Upravni odbor na čelu s Predsjednikom kao i ostala tijela Komore realizirali su slijedeće poslove i zadatke:



1) Upravni odbor Komore i upravni odbori strukovnih razreda održavali su radne sastanke i rješavali problematiku iz svojih nadležnosti. Na sjednicama ovih tijela Komore vodile su se vrlo konstruktivne i često polemičke rasprave o svim relevantnim pitanjima s kojima se susreće prometno inženjerstvo kako u realnom sektoru, tako i u širem kontekstu, uključujući i nadležna tijela uprave i znanstvene/stručne institucije.

2) Ispitna procedura za stjecanje ovlaštenja u svim strukovnim razredima odvijala se prema predviđenoj dinamici i bez nekih izrazitih poteškoća. U tom kontekstu prihvaćena je kontinuirana izmjena Pravilnika o stručnim ispitima. Obzirom da je prilog Pravilnika vrlo često promjenjiv i da se postojeći propisi mijenjaju često, stupaju na snagu novi, a Pravilnik nije moguće tako često mijenjati Upravni odbor je na sebe preuzeo tu zadaću. Na taj način se mogu operativnije i brže ažurirati materijali za polaganje stručnog ispita, a ispitna povjerenstva pripremaju predavanja i održavaju stručne ispite prema aktualnim izvorima, odnosno bibliografskim jedinicama. Slijedom gore navedenoga izmjenjen je članak 3., stavak 2. navedenog Pravilnika koji sada glasi:” Stručni ispit polaže se prema ispitnom programu kojeg donosi Upravni odbor Komore uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za promet“. Komora redovito ažurira program općeg i posebnog dijela stručnog ispita, te ga čini dostupnim na svojem web portalu.

3) U razdoblju od održavanja prošle Skupštine nastavljene su inicijative i aktivnosti za izmjenu i dopunu zakonskih akata kojima se verificira rad ovlaštenih inženjera prometa, te afirmira rad i djelovanje sadašnjih i budućih članova Komore. Glede usklađenosti Zakona o HKITPT s direktivom Europskog parlamenta i vijeća 2005/36/EZ, te sve veće prepoznatljivosti djelovanja Komore održavani su kontakti s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvom graditeljstva i prostornog uređenja, Hrvatskim Saborom, te nadležnim saborskim odborima: za more, promet i veze; za prostorno uređenje i graditeljstvo, te za zakonodavstvo. Protekli period bio je i test za primjenu prometnog elaborata. Za podsjetiti je da prema članku 69, st.2. Zakona o gradnji (NN 153/13), prometni elaborat prethodi izradi glavnog projekta, odnosno pojedinih projekata koje sadrži ovisno o vrsti građevine, odnosno radova ako je to propisano posebnim zakonom. Pravilnika o sadržaju, namjeni i razini razrade prometnog elaborata za ceste (NN 140/13), a kojeg “izrađuje i ovjerava ovlaštena stručna osoba po posebnom propisu”. Predmetni elaborat služi kao podloga za projektiranje zahvata za koje je propisan postupak ishoda akata o gradnji i kao podloga za izvođenje radova i aktivnosti na cesti za koje nije propisan postupak ishoda akata o gradnji. Na ovom poslu



najviše su se iskazali članovi razreda inženjera cestovnog prometa. Treba uložiti dodatne napore za njegovu primjenu, jer se na terenu pojavljuju stanoviti otpori ili u najblažem smislu nepoznavanje predmetne problematike. Dopisi i obavljani osobni kontakti u MMPI, inspeksijskim službama, upravnom nadzoru Ministarstva, svim upravljačkim cestovnim subjektima (HAC-ONC, HC, ŽUC-evi), MUP-u i Ministarstvu graditeljstva i prostornog uređenja nakon višegodišnje prakse (od 2015.g.) još nisu u potpunosti saživjeli u svojoj primjeni. Za potpuno prihvaćanje ovog akta trebat će još vremena i uloženi napori od samih članova Komore koji direktno u realnom sektoru ostvaruju prava koja proizlaze iz stečenih ovlaštenja. Temelj obstojnosti i vjerodostojnosti inženjerskih licenci su natječajne dokumentacije, a pojavnost stavke „ovlašteni inženjer prometa“, kao jednog od uvjeta za obavljanje poslova, primarno će ovisiti o kvaliteti dosad realiziranih poslova i projekata u praksi. U tom kontekstu treba spomenuti i esavjetovanja koja su bili prilika za agresivniji nastup zainteresiranih pojedinaca i projektantskih tvrtki u provođenju statutarnih mogućnosti i ovlasti: prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje (travanj 2019) i Pravilnika o privremenoj regulaciji i označavanju te osiguravanju radova na cestama (ožujak 2019).

4) Glede Pravilnika o reviziji cestovne sigurnosti i osposobljavanju revizora cestovne sigurnosti (temeljem čl.70 Zakona o cestama, NN 84/2011. itd.) Komora je od početka imala proaktivnu ulogu u primjeni ovog bitnog instrumenta prometne sigurnosti prihvaćenog od strane Europskog parlamenta i Vijeća Europe. Nakon okončanog tzv. e-savjetovanja, imenovani su naši predstavnici u relevantna tijela za operacionalizaciju ovog akta (John Leko i Vlado Bužanić), te je slijedom redovne procedure nakon svih obavljenih predradnji Komora dobila suglasnost resornog Ministarstva za osposobljavanje revizora cestovne sigurnosti. Prvi ciklus osposobljavanja realiziran je u svibnju/lipnju prošle godine temeljem odobrenog Programa, te je isti uspješno okončan za trojicu pristupnika. Prijepori u svezi izdavanja ovlaštenja od strane resornog Ministarstva, odnosno od Povjerenstva za reviziju cestovne sigurnosti nastali su zbog različitih pristupa kod tumačenja vjerodostojnost traženih referenci. U konačnici je slučaj pozitivno okončan, te su slijedom položenog ispita i zadovoljenih svih traženih uvjeta pristupnici dobili predmetna ovlaštenja.

5) Aktivnost Komore zabilježena je i sudjelovanjem svojeg člana (predsjednik Komore, op.p) u Sektorskom vijeću Promet i logistika (XI) za izradu HKO-a (Hrvatski kvalifikacijski okvir) pri Mzos RH. Riječ je o instrumentu sustava



kvalifikacija prometne struke koji će osigurati jasnoću, utemeljeno stjecanje, prohodnost i kvalitetu kvalifikacija unutar RH, ali i kao segmenta Europskog kvalifikacijskog okvira. To će biti vrlo bitan čimbenik za budućnost visokog obrazovanja u našoj struci, uz već poznatu stečevinu o reguliranoj profesiji. Predstavnik Komore (predsjednik, op.p) uključen je u rad drugih vanjskih institucija i državnih tijela, koja po prirodi djelovanja imaju utjecaj na naš rad. Između ostalog, na konstituirajućoj sjednici HIS-a (Hrvatski inženjerski savez) u Vijeće komora i reguliranih profesija izabran je naš predstavnik. Jedna od najvažnijih zadaća tog tijela je harmonizacija unutar inženjerske struke i reguliranih profesija u RH, te usklađeni djelovanje prema ECEC-(Europsko vijeće inženjerskih komora).

6) Izvršene su izmjene Statuta Komore u kojima je najznačajnija stavka bila problematika plaćanja članarine. Glasovanje je obavljeno elektronskim putem u ozračju različitih tumačenja, te brojnih sugestija glede tumačenja Statuta u usmenom i pisanom obliku. Dodani stavak članka 17. glasi: Ovlaštenom inženjeru koji nije platio članarinu na način i u roku utvrđenom općim aktom Komore, članstvo prestaje Odlukom UO Komore do podmirenja duga. Nota bene, vođenje evidencije i praćenja plaćanja članarine jedan je o višegodišnjih problema u radu Komore. Potrebno je hitno uvođenje discipline u toj prozaičnoj i deplasiranoj temi (s obzirom na simboličnu članarinu i učestalo slanje opomena od strane Tajnika, čime ga se dodatno opterećuje u sklopu s brojnim i često teško odradivim administrativnim poslovima!). U stegovnom postupku neplaćanje članarine smatra se lakšom povredom dužnosti i ugleda ovlaštenog inženjera i u etičkom kodeksu je od manjeg značaja. Ipak, stavka neplaćenih (višegodišnjih!) članarina značajno umanjuje prihodovnu stranu proračuna i financijski ugrožava funkcioniranje Komore. Discipliniranje članstva stegovnim mjerama regulirano je Statutom (Komisija i Vijeće), ali plaćanje članarine ne bi smjelo biti nikakav prijem jer se ovlaštenjem (licencom) osim formalnog ispunjavanja uvjeta iz natječajne dokumentacije ipak stječe i poseban status koji imaju samo neke regulirane profesije. U tom kontekstu može se konstatirati da je postignut relativni napredak napredak u poštivanju ove članske obveze. U svakom slučaju, članovi koji nisu podmirili svoje obveze ne bi smjeli birani u tijela Komore

7) Kao jednu od izraženijih aktivnosti u proteklom periodu treba naglasiti sudjelovanje Komore na pojedinim znanstveno-stručnim skupovima i radnim sjednicama, odnosno stručnim i znanstvenim skupovima na kojima su iskazali aktivnost brojni njezini članovi: Znanost i razvitak prometa (Fakultet prometnih



znanosti) 2019. u Opatiji, Automatizacija u prometu (KoREMA) 2019. u Splitu, Ceste (Tom signal) 2020. u Rovinju. Naš istaknuti član g. Vlado Bužanić predstavljao je Komoru na dva stručna skupa u Zagrebu: 24.09.19. na okruglom stolu u organizaciji Poslovnog dnevnika i 26.02.2020. na konferenciji Sigurnost cestovnog prometa u organizaciji časopisa Sigurnost održao je predavanje o ulozi HKITPT u osposobljavanju revizora cestovne sigurnosti.

8) Upravni odbor, kao i druga tijela Komore obavljali su mnoge poslove iz svoje nadležnosti uglavnom administrativnog karaktera. Nesporna činjenica je da sve više tvrtki i institucija u natječajnoj dokumentaciji predviđaju verificirani status ovlaštenog inženjera s položenim stručnim ispitom iz područja tehnologije prometa i transporta. Odnosi se to uglavnom na cestovni i željeznički strukovni razred i to u području projektiranja infrastrukture, a logistička, odnosno prijevozna djelatnost još nije saživjela u percepciji realnog sektora. Nažalost, iz područja poštanskog i informacijsko-komunikacijskog prometa, pomorskog prometa i prometa na plovnim putovima unutarnjih voda. Posebno je kritično u domeni zračnog prometa i aeronautike budući tržište još nije prepoznalo važnost i kompetencije koje proizlaze iz inženjerskih ovlaštenja što se i u funkcioniranju rada Komore manifestiralo blokadom u radu tog strukovnog razreda. Na tom planu, obveza je svih ovlaštenih inženjera iz navedenih područja, a prije svega budućeg UO uložiti maksimalne napore u izmjeni legislative kojom se favorizira javno ovlaštenje kao garancija kvalitete izvršenih poslova.

9) U kontekstu dodatnih administrativnih poslova koje Komora mora odrađivati treba spomenuti korespodenciju i protokolarne obveze u domeni europske prakse kompletiranja baze reguliranih profesija. Slijedom dopisa koji je Nacionalni ENIC/NARIC uredu Agencije za znanost i visoko obrazovanje zaprimio od Ministarstva rada i mirovinskog sustava (MRMS) u kojem smo zatraženi da dostavimo podatke o provedenim postupcima priznavanja inozemnih stručnih kvalifikacija godinu kako bi MRMS bio u mogućnosti pravovremeno pripremiti izvješće Europskoj komisiji o provedenim postupcima priznavanja inozemnih stručnih kvalifikacija u Hrvatskoj za proteklu godinu. Komora kao nadležno tijelo treba dostaviti točne podatke o provedenim postupcima priznavanja inozemnih stručnih kvalifikacija jer se traženi podaci, osim za izradu izvješće Europskoj komisiji, unose i u EU Bazu podataka reguliranih profesija koju je MRMS dužan popunjavati u skladu s Direktivom 2005/36/EZ o priznavanju stručnih kvalifikacija, kako je zadnje izmijenjena i dopunjena Direktivom 2013/55/EU. Pravne odredbe sadržane su u Pravilniku o sadržaju, načinu i postupku popunjavanja nacionalne



baze podataka o reguliranim profesijama i priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija, te Priručniku za korisnike baze podataka o reguliranim profesijama i priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija u Republici Hrvatskoj.

10) Krajem prošle godine Komora je uputila upit Ministarstvu graditeljstva i prostornog uređenja sa zamolbom uvrštavanja i njegov digitalni sustav (autentifikacija). Ministarstvo je pozitivno odgovorilo na našu zamolbu.

11) Saživjelo je i korištenje e-dozvola u sklopu izdavanju akata za građenje tj. vođenje postupaka temeljem Zakona o prostornom uređenju i Zakona o gradnji pretpostavka je da će Investitori u skorije vrijeme tražiti i prometne elaborate u digitalnom obliku. Zahvaljujući inicijativi kolege Vlade Bužanića izrađena je kratka uputa za izradu digitalnog potpisa, kao i zaslugom kolege Petra Bašića, te su članovi strukovnog razreda cestovnog prometa upućeni na komentare, prijedloge ili eventualne dopune.



SMJERNICE I PREPORUKE BUDUĆEG DJELOVANJA

U cjelini, može se zaključiti da su rezultati dosadašnjeg rada tijela Komore i njezinih pojedinih članova održivi u kontekstu financijskih, logističkih i ljudskih resursa s kojima raspolažemo. S obzirom na okruženje, koje često iskazuje nelojalnosti i nepoštivanje pravila korektnog tržišnog nadmetanja, teško je očekivati bolje rezultate u domeni korištenja licenci. Objektivna slabost očituje se u heterogenosti prometnog inženjerstva po vertikali i horizontali. Vidljivo je to i po strukturi sadržaja stručnog ispita, gdje gotovo ni nema dodirnih točaka potpodručja rada unutar istog razreda!

Od osnutka Komore 2007. godine pokušavalo se s više ili manje uspjeha realizirati bolji status i tretman inženjera tehnologije prometa i transporta na tržištu rada u našoj zemlji. Jedan od pravaca našeg funkcioniranja išao je ka privlačenju što većeg broja članova, što dokazuje i simbolična članarina koja je praktički ostala ista od početka djelovanja. Neprijeporno je da većina članova nije u prilici realizirati svoje ovlaštenje na tržištu. Razmjerno je to upravo njihovom broju tj. najveća je vidljivost cestovnog i željezničkog strukovnog razreda. Ključ i rješenje strategije „valoriziranja pečata“ je u izmjenama i prilagođavanjima zakonskih akata iz njihovih domena. Ali na to se mogu fokusirati upravo oni kojima je to profesija, usko i specijalizirano područje rada (projektiranje). Dakle, težište rada i borba za obstojnost je u strukovnom razredu, jer upravo su njegovi članovi kompetentni i najbolji poznavatelji legislative koja prati njihovu struku. Posljednjih godina bilo je zagovornika drastičnog povećanja članarina, po uzoru na velike, moćne inženjerske komore. Naravno, moguće je krenuti i tim putem. Posljedica: reduciranje broja članova samo na one koji ostvaruju prava iz ove javne ovlasti, te osipanje članova koji to pravo nemaju mogućnosti ostvariti. Primjerice, sudbina strukovnog razreda inženjera zračnog prometa i aeronautike potpuno je neizvjesna. Gotovo dvije godine ne uspijevaju pokušaji UO Komore u pronalaženju rješenja za izbor predsjednika i zamjenika predsjednika ovog razreda. Nešto bolja situacija je sa djelovanjem razreda poštanskog i informacijskog i komunikacijskog prometa, te razreda pomorskog prometa i inženjera prometa na plovnim putevima unutarnjih voda.

Financiranje u funkcioniranju Komore drugo je bolno pitanje, koje se praktički proteže od samog osnutka. Posljednje 4 godine izostala je potpora Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, jednog od tri nosiva stupa na kojima je ona i počela i djelovati (uz FPZ i AMAC). Rashodovna strana u bilanci povećava



se zbog sve zahtjevnijeg administriranja, te smanjenog priljeva pristupnika za polaganje stručnog ispita (uz iste troškove ispitne komisije). Upiti za donacijske potpore poslani su na više adresa, uglavnom na upravitelje cesta, ali nije bilo pozitivnog odziva.

Tajnik od samog početka rada Komore ima status vršitelja dužnosti, jer su nedostatna sredstava za angažiranje profesionalca. Njegov angažman zbog objektivnih okolnosti često ne udovoljava očekivanja od strane članova Komore. U svakom slučaju, v.d.tajnik zaslužuje veliku zahvalnost za sav napore i trud koji je uložio u obavljanju poslova tajnika u svojstvu v.d. od samog osnutka Komore! Neprijeporno je nužan veliki entuzijazam i benevolentni pristup u izvršavanju statutarnih poslova tajnika, što je i temeljni uvjet funkcioniranja Komore.

Jedna od budućih odrednica u domeni članstva je iskazana potreba zadržavanje statusa člana nakon umirovljenja tj. usklađivanje sa Zakonom o mirovinskom osiguranju. U dosadašnjoj praksi bilo je dosta upita i iskazanog interesa u cestovnom i željezničkom strukovnom razredu za ostvarenje ove nakane. Višegodišnje inicijative od strane veleučilišnih studija za zakonsko verificiranje mogućnosti polaganja stručnog ispita u HKITPT ostajale su bez pozitivnog odgovora glede našeg Zakona i Statuta. Izjednačavanje prava stručnog studija temeljem aktualnih trendova u proceduri donošenja HKO bit će jedna od budućih zadaća u radu Komore.

U akademskim i stručnim krugovima uloga HKITP mora zauzimati stožerno mjesto u promicanju interesa ovlaštenih inženjera, ali i prometne struke u cjelini. U toj kampanji očekuje se potpora svih njezinih članova, kako sadašnjih, tako i budućih. Institucionalno, potpora se ipak uz sve objektivne teškoće treba očekivati od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Fakulteta prometnih znanosti i udruge AMAC-FSC. Na kraju mandata, zahvaljujem se svima koji su dali svoj doprinos u radu Komore. Očekujem s optimizmom boljitak s novim tijelima upravljanja, rađanje novih ideja, pronalaženje nove energije i stvaranje nove kritične mase razmišljanja o daljnjem funkcioniranju, kao i jačeg lobiranja u interesu Komore u cijelini.

Prof.dr.sc. Hrvoje Baričević