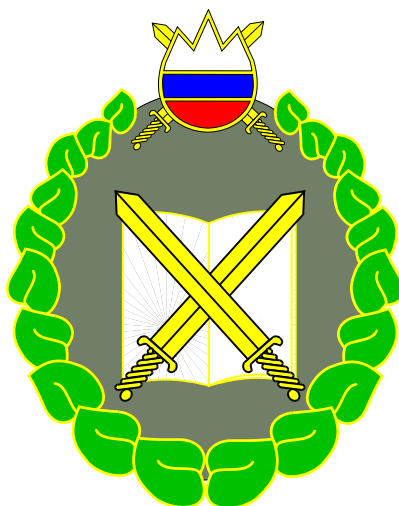


**ŠOLA ZA ČASTNIKE
23. GENERACIJA
SPECIALIZACIJA PEHOTA**

ZAKLJUČNA NALOGA

**NADZOR GIBANJA IN PROMETA TER POSTAVITEV KONTROLNE
TOČKE NA OPERACIJAH KRIZNEGA ODZIVANJA**



Kandidat: desetnik Marko Močnik

Mentor: podpolkovnik Slavko Vovk

Maribor, November 2012



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO
Slovenska vojska
Poveljstvo za doktrino, razvoj,
Izobraževanje in usposabljanje
Šola za častnike

Številka:

Datum:

ZAKLJUČNA NALOGA

NADZOR GIBANJA IN PROMETA TER POSTAVITEV KONTROLNE TOČKE NA OPERACIJAH KRIZNEGA ODZIVANJA

Kandidat-slušatelj: desetnik Marko Močnik

Mentor: podpolkovnik Slavko Vovk

Maribor, November 2012

Engelsova ulica 15, 2111 Maribor
Telefon: 02 332 2227, fax: 02 332 1035, e-pošta: pdriu@mors.si
Identifikacijska št. za DDV: (SI) 47978457, MŠ: 5268923, TRR: 01100-6370191114

KAZALO

POVZETEK	iv
SUMMARY	v
1 UVOD	1
1.1 NAMEN ZAKLJUČNE NALOGE	1
1.2 CILJI RAZISKAVE	1
1.3 METODE DELA	1
1.4 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE	2
2 KONTROLNA TOČKA	3
2.1 POJEM KONTROLNE TOČKE	3
2.2 VRSTE KONTROLNIH TOČK	4
2.2.1 Premična kontrolna točka	4
2.2.2 Reakcijska kontrolna točka	4
2.2.3 Zasedna kontrolna točka	4
2.2.4 Stacionarna kontrolna točka	5
3 NAČRTOVANJE KONTROLNE TOČKE	6
4 IZDELAVA KONTROLNE TOČKE	7
4.1 GLAVNI OBJEKT	8
4.2 OVIRE ZA UPOČASNJEVANJE IN ZAUSTAVLJANJE VOZIL	8
4.3 KOVINSKA ZAPORNICA	9
4.4 OBRAMBNI POLOŽAJI	9
4.5 BODEČA ŽICA ZA ZAVAROVANJE KONTROLNE TOČKE	9
5 DELO NA KONTROLNI TOČKI	10
5.1 PREGLED VOZIL	10
5.2 PREGLED OSEB	11
5.2.1 Hiter pregled oseb	11
5.2.2 Podroben pregled osebe	12
5.3 DELO NA KONTROLNI TOČKI V IZREDNIH RAZMERAH	13
5.3.1 Postopki ob odkritju sumljivih oseb in predmetov	13
5.3.2 Postopek v primeru, da oseba zavrne zahtevo po preiskavi vozila	14
5.3.3 Postopek v primeru, da poskuša oseba zapustiti vozilo medtem, ko se izvaja preiskava vozila	14
5.3.4 Postopek v primeru ugrabitve	15
5.4 POSTOPEK ZAPUSTITVE OBMOČJA LOKACIJE KT	15
6 PEHOTNO- MOTORIZIRANI VOD ZA POSTAVITEV KT	16
6.1 TEHNIKA INFILTRACIJE LAHKE PEHOTE	16
6.1.1 Tehnika infiltracije lahke pehote z neoznačenimi tovornimi vozili	16
6.1.2 Tehnika infiltracije lahke pehote z helikopterskim desantom	17
6.1.3 Tehnika infiltracije dveh ekip	17
6.2 POSTAVITEV KT Z OPAZOVALNICO	17
6.3 ZRAČNO MOBILNA KT	17
7 ZAKLJUČEK	18
LITERATURA	19
VIRI	19
SEZNAM SLIK	20
SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC	21
IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE	22

POVZETEK

Kontrolna točka je osnovni način nadzora nad premiki in prometom na območju delovanja varnostnih sil na operacijah kriznega odzivanja.

Poleg tega najdemo v literaturi še izraza nadzorna točka (NT) in cestna blokada. V tej nalogi, kakor tudi v realnosti je večkrat zabrisana meja med različnimi vrstami nadzora, saj se nadzorna točka v osnovi postavlja na enak oziroma podoben način kot ostali navedeni obliki nadzora, bolje rečeno, razlika pa se pojavi pri samem načinu dela, ki je odvisen od samih pooblastil in navodil. Ob spremembi pooblastil in navodil za delo, pa se lahko ena oblika nadzora preoblikuje v drugo brez večjih organizacijskih težav.

Glede na način postavitve, delo na KT ter sam namen postavitve poznamo več osnovnih oblik KT: Premična, reakcijska, zasedna in stacionarna KT. Ker pa tihotapci iščejo vedno nove načine, kako zaobiti točke nadzora so se tudi varnostne sile prisiljene posluževati novejših tehnik za preprečevanje tihotapstva in zagotavljanja miru na območju mednarodnih operacij in misij.

Kakor vsaka druga naloga mora tudi KT biti pred izvedbo skrbno načrtovana saj lahko le na takšen način pričakujemo uspeh ter varnost naših sil, ki je prvotnega pomena. Nalogo načrtujemo po METT-TC metodi. Po kateri v naprej preučimo nalogo, sovražnika, lastne sile in zmožnosti, zemljišče, čas in civilno okolje.

Načrtovanje nam omogoči hitrejšo in lažjo postavitvev KT. Že v naprej je določeno, kakšno vrsto KT bomo postavljali ter s tem tudi elemente ter mesto za njihovo postavitvev. Osnovni elementi KT so: Glavni objekt (poveljniško mesto in administrativni prostor), ovire za upočasnjevanje in zaustavljanje vozil (španski jezdec, sodi napolnjeni s peskom, betonski bloki, jež stinger), kovinska zapornica (za vstopno in izstopno stran ter težka zapornica neposredno pred vstopom v območje pregledovanja), mesto za pregled vozil, zaklonilniki za vozila in osebe, zaklonilniki za kontrolirane osebe, prometni znaki (znak STOP, znak z napisom organa "VOJAŠKA POLICIJA" ali "SFOR", opozorilne table...), bodeča žica za zavarovanje KT, betonski bloki za zavarovanje hiše pred eksplozijo.

KT se postavljajo z namenom nadzora gibanja in prometa na komunikacijah različnih vrst. Na KT poteka opazovanje, kontrola in pregled vozil ter osebja, ki prečkajo mesto postavitve KT. Enota, ki opravlja delo na KT mora biti usposobljena za delo v različnih kriznih situacijah, prepoznati mora potencialne grožnje oz. nevarnosti za mir na območju delovanja mirovnih sil in poznati postopke ter pravila delovnih nalog na območju varovanja.

Tihotapci se vedno znova prilagodijo načinu dela na KT, zato bo potrebno, kakor v preteklosti, razvijati novejšje postopke in uporabljati modernejšo tehniko za uspešno preprečevanje tihotapstva ter zagotavljanja mira na območju mednarodnih misij in operacij.

SUMMARY

A control point is a primary means of movement and traffic control in the field of security forces at international operations and missions.

References also state the terms monitoring point (MP) and roadblock. In this thesis as well as in reality, the line between various types of control is often thin since a control point is basically set up in the same (or similar) way as other control measures. But there are differences in the work flow itself, which depends on authorizations and instructions. When the authorizations and work instructions are altered, one type of control can be changed into another type of control without major organizational issues.

With regard to the setup, the operations at a control point, as well as the purpose of setting up a CP we distinguish between various fundamental types of CPs: mobile, reactive, ambush, and stationary CP. But since smugglers are constantly looking for new ways of bypassing control points, also security forces are forced to resort to newer anti-smuggling techniques, as well as to newer methods of securing peace in the areas of international operations and missions.

Like every other task, also CPs need to be carefully planned before the implementation in order to guarantee the success and safety of our forces, which are of the utmost importance. The mission is drafted in accordance with the METT-TC method. According to the latter, the mission, enemy, our own troops, as well as the support available, terrain, time available, and civil considerations are studied in advance.

The planning procedure allows for a faster and easier setup of a CP. The type of the CP to be set up, including the necessary elements and the location are determined in advance. The basic CP elements are: head facility (command post and administration facilities), vehicle calming measures and stop barriers (cheval de frise, sand-filled barrels, Jersey barriers, stinger spike system), metal barrier (a heavy barrier on the approach and departure ends immediately before and after the control zone), vehicle inspection spot, vehicle and personnel shelters, shelters for controlled persons, traffic signs (STOP, signs with the inscription "MILITARY POLICE" or "SFOR", warning signs, etc.), barbed wire for securing the CP, concrete blocks for explosion protection of buildings.

CPs are set up in order to control the movements and traffic on various types of infrastructure. At CPs, the observation, inspection and control of vehicles crossing the control point area are performed. The unit responsible for the operation of the CP needs to be suitably trained for handling various crisis situations, it needs to be able to identify possible threats or dangers that could pose a risk to the peace in the area the peace forces are responsible for, and it needs to be familiar with the mission procedures and rules in the protected area.

Smugglers always find a way of adapting to the work flow at the CP therefore new methods will have to be developed (just as they have been so far) and new technologies will have to be implemented in order to successfully prevent smuggling, and secure peace in the areas of international missions and operations.

1 UVOD

Naslov zaključne naloge je nadzor gibanja in prometa ter postavitve kontrolne točke na mednarodnih misijah in operacijah. Namen zaključne naloge opisati izvedbo preverjanja gibanja ter prometa na mednarodnih misijah in operacijah (MOM) ter način postavitve ter delo na kontrolni točki (KT).

KT je točka na cesti ali maršruti, na kateri so osebe in/ ali vozila kontrolirana z namenom preprečevanja prehoda orožja, iskanih oseb... KT običajno vključuje zmožnost preiskave oseb in vozil. Lahko je navzoča tudi civilna policija (ATP – 3.4.1.1, 2002).

Kontrolna točka (KT), nadzorna točka (NT) in cestna blokada pomenijo različne oblike dela oziroma nadzora pri pregledovanju in preverjanju oseb in vozil, sama fizična postavitve točke nadzora pa se bistveno ne razlikuje. Delo na kontrolni točki je odvisno od pooblastil, vrste ter mandata sil.

V zaključni nalogi bom za točko nadzora uporabljal izraz Kontrolna točka (KT), razen takrat, ko se bom naslanjal na način izvajanja pooblastil na kontrolni točki. Sam pojem kontrolne točke pa bom natančneje opisal v nadaljevanju zaključne naloge.

1.1 NAMEN ZAKLJUČNE NALOGE

SV je uvedla srednja kolesna oklepna vozila Svarun 8x8 z namenom povečanja zaščite vojakov, pri opravljanju nalog na OKO. Sem spadajo tudi naloge nadzora gibanja in prometa na kontrolnih točkah.

Namen zaključne naloge je opredeliti namen ter opisati načrtovanje, delo in celotno izvedbo kontrolne točke z pehotno-motoriziranim vodom.

1.2 CILJI RAZISKAVE

Cilji zaključne naloge so:

- Opredeliti različne oblike točk nadzora, njihov namen, načrtovanje ter samo izvedbo
- Ugotoviti kakšna je velikost ekipe in katera sredstva potrebujemo za izvedbo točke nadzora

Hipotezno vprašanje, ki ga želim obdelati in nanj odgovoriti je:

Kakšna je velikost enote, ki bi samozadostno lahko izvajala postavitve ter delo na začasni KT na OKO.

1.3 METODE DELA

Pri izdelavi zaključne naloge sem uporabil metodo deskripcije, s katero sem opisoval postopke ob postavitvi in samo delo na kontrolni točki ter metodo kompilacije, s katero sem prevzel nekaj zaključkov in spoznanj ob praktičnem izvajanju kontrolne točke na mednarodnih operacijah in misijah.

1.4 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE

Zaključna naloga je sestavljena iz sedmih poglavij.

V prvem poglavju opredeljujem naslov zaključne naloge, namen, cilje raziskave, ter metode dela, ki jih bom uporabil pri pisanju zaključne naloge.

V drugem poglavju opisujem pojem, ter vrste KT.

V tretjem poglavju opisujem načrtovanje KT.

V četrtem poglavju pišem o sami postavitvi KT ter naštejem in opišem osnovne elemente KT.

Peto poglavje je namenjeno opisu delovnih nalog na KT v normalnih in tudi v izrednih razmerah.

Šesto poglavje opisuje postopek postavitve KT z pehotno-motoriziranim vodom, ter nove načine izvajanja KT, za učinkovito preprečevanja tihotapstva ter zagotavljanja miru in varnega okolja na območjih OKO.

V sedmem poglavju na kratko povzemam vsebino zaključne naloge.

Na koncu še naštejem uporabljeno literaturo in vire ter navedem kratice, ki sem jih uporabljal v zaključni nalogi.

2 KONTROLNA TOČKA

2.1 POJEM KONTROLNE TOČKE

V besedilu naletimo na izraze, ki so si pomensko precej blizu, vendar se kljub temu razlikujejo. Težava nastane, ker angleški besedi *checkpoint* in *controlpoint* prevajamo v slovenščino z besedama, ki sta sopomenki, in sicer nadzorna in kontrolna točka. (Checkpoint v tem besedilu prevajamo v besedno zvezo nadzorna točka, ker Slovar slovenskega knjižnega jezika pod besedo nadzor omenja sistematično pregledovanje ..., medtem ko je pri besedi kontrola omenjeno le preverjanje, pregled ...). Takšno stanje ni dobro, saj se zmešnjava pojavi že na terminološkem področju, kar lahko zamegli razliko med vsebinsko sicer različnima oblikama nadzora gibanja oseb in vozil.

(Unger, Lukman, Rode; 2004; str. 211)

- Nadzorna točka (checkpoint): obljudena točka, na kateri nadziramo gibanje in preverjamo vozila ter pešce, da bi uveljavili nadzorne ukrepe in pravila. Nadzorno točko drugje definirajo kot prostor, na katerem vojaška policija preverja promet vozil in pešcev, da bi uveljavljala nadzorne ukrepe in druge predpise, uredbe in pravila.
- Kontrolna točka (control point): pomeni milejšo obliko nadziranja prometa vozil in oseb na nekem območju. Je sicer podobna nadzorni točki, toda predvsem namenjena opazovanju prometa, ne pa pregledovanju ter preverjanju oseb in vozil. Ponavadi je to le vizualno preverjanje prometa, ki poteka skozi takšno točko. Od vrste in pooblastil mirovne operacije je odvisno, kakšno vrsto točke postavimo: takšno, na kateri poteka strogo in sistematično preverjanje dokumentov in preiskovanje vozil ter oseb, torej tako imenovano nadzorno točko, ali točko, na kateri poteka le opazovanje in beleženje gibanja ter prometa brez vmešavanja in pregledovanja oseb ter vozil, torej tako imenovano kontrolno točko. Kontrolno točko je lažje postaviti. Ker jo ponavadi postavimo na manj nevarnih območjih, jo je tudi lažje zavarovati, postopki, ki jih izvaja moštvo na kontrolni točki, pa so manj izzivajoči za osebe, ki potujejo skozi takšno točko.
- Cestna blokada (road-block): točka, na kateri je komunikacija, na primer cesta, pot idr., blokirana z oviro ali zaporo, ki jo ponavadi krijemo z ognjem, da bi onemogočili ali omejili gibanje vozil oziroma oseb. S cestno blokado želimo preprečiti stik ljudi z dveh sprtih območij in tako preprečiti izzivanja, incidente in stopnjevanje spora. Tako ima dve nalogi, in sicer odvrča ter onemogoča stik med sprtima stranema. Cestno blokado lahko naredimo namenoma ali pa nadzorno točko (checkpoint) po potrebi preuredimo v cestno blokado tako, da preprečimo gibanje po komunikaciji. Kraj, kjer blokiramo cesto, mora biti viden od daleč in mora v nevarnosti omogočati dobro obrambo. Cestne blokade morajo biti dobro načrtovane, na njih mora biti dovolj ljudi, da bi jih lahko branili ali preprečili stik med sprtima stranema.
(Unger, Lukman, Rode; 2004; str. 211)

Kontrolna točka (v nadaljevanju KT) je torej ena izmed vrst nadzora gibanja in prometa na nekem območju. Poleg tega najdemo v literaturi še izraza nadzorna točka (NT) in cestna blokada. V tej nalogi, kakor tudi v realnosti je večkrat zabrisana meja med različnimi vrstami nadzora, saj se nadzorna točka v osnovi postavlja na enak oziroma podoben način kot ostali navedeni obliki nadzora, bolje rečeno, razlika pa se pojavi pri samem načinu dela, ki je odvisen od samih pooblastil in navodil. Ob spremembi pooblastil in navodil za delo, pa se lahko ena oblika nadzora preoblikuje v drugo brez večjih organizacijskih težav.

V svoji zaključni nalogi bom zato za točko, ki je postavljena z namenom nadzora ali kontrole premikov in prometa v nadaljevanju uporabljal besedno zvezo Kontrolna točka (skrajšano KT).

2.2 VRSTE KONTROLNIH TOČK

V novejšem času, predvsem po izkušnjah britanskih oboroženih sil z Bližnjega vzhoda, se klasične stacionarne KT ne uporabljajo več. Dogajalo se je namreč, da so se na tako KT pripeljali samomorilci v vozilih in se na njej razstrelili. Posledice so bile največkrat smrt vojakov. Zaradi tega se postavljajo mobilne KT. Enoto se transportira s helikopterjem ali vozili na določeno točko, kjer enota pripravi mobilno KT. Po določenem času se enota premakne na novo lokacijo (Prosen; 2007; str. 16)

Mobilnost in ognjena podpora sta se izkazali kot ključ do uspeha med operacijo »Provide Comfort« leta 1991 v severnem Iraku. Z uvedbo taktike »letečih KT« (*"flying checkpoint"*) so enote kopenske vojske ZDA v sestavi motorizirane pehote, bojnih inženircev in protiklepnih skupin s podporo bojnih helikopterjev, minometnega ognja in mehaniziranih sil za hitro posredovanje prodrle na ključna križišča območij, kjer so delovali iraški skrajneži ter vzpostavile blokade z namenom preprečiti njihovo delovanje (www.GlobalSecurity.org/military/library/report/call/call_93-8_chap9.htm, 30. 10. 2012).

2.2.1 Premična kontrolna točka

Premična KT je točka postavljena na hitro. To pomeni, da se lahko postavi in premakne v zelo kratkem času. Za postavitev teh točk se uporabi enote, ki delujejo peš, z vozili ali helikopterji. Mobilne KT so učinkovite, ker njihova lokacija nasprotniku ni znana vnaprej. Uporabljajo se za preprečevanje tihotapljenja orožja in eksplozivov ter infiltracije. V primeru, da se za postavitev KT uporabi vod jo običajno sestavljajo štiri oklepna vozila, končertina, razni stožci, opozorilne table in vojaki. Za nadzor ali kontrolo ozkega prehod je potrebno od tri do šest vojakov (Nordcap PSO; 2002; str. 17).

2.2.2 Reakcijska kontrolna točka

Reakcijska KT se uporablja kot odgovor na določen incident npr. streljanje, eksplozijo ali kot takojšnja reakcijo na prejeto informacijo o premikih orožja, eksplozivnih naprav itd. Vse dosegljive enote v območju operacij bodo takoj postavile premične KT ali zasede z namenom zaustavitve in pregleda vsega prometa, prijetja določene osebe, zaseda sredstva, vozila ali pridobitve določene informacije (SOP 10. MOTB št. 8652; 2009, str 7).

2.2.3 Zasedna kontrolna točka

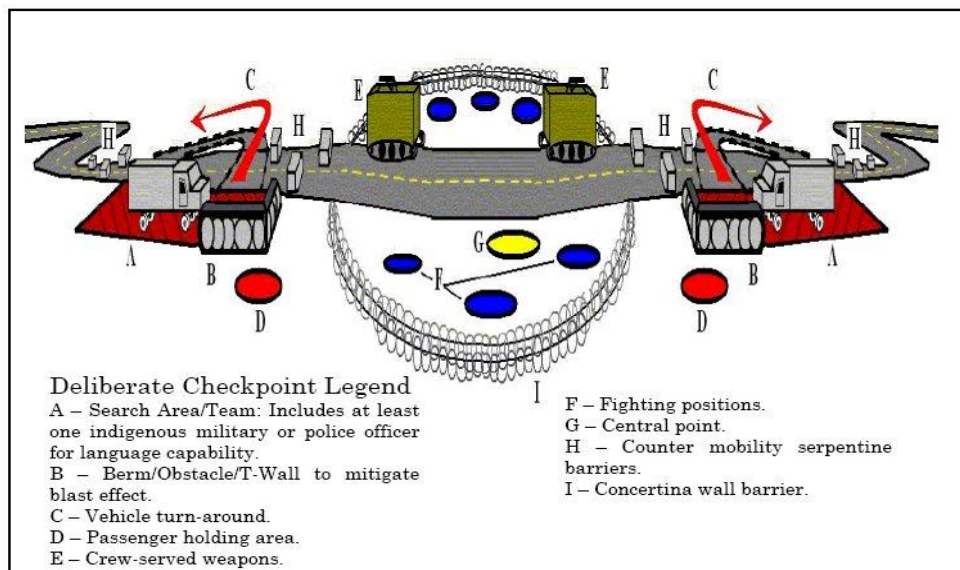
Takšna kontrolna točka se postavi, kadar se išče točno določeno vozilo ali oseba. Enota ostane skrita do zadnjega trenutka. Za izvedbo takšnih kontrolnih točke je potrebna dobra obveščevalna priprava. Takšna kontrolna točka pušča izvidniška vozila, da se nemoteno premikajo po komunikaciji. Kot podpora takšni kontrolni točki se izvede več premičnih kontrolnih točk na dostopnih, kateri puščajo sumljivo vozilo – cilj skozi kontrolno točko in o tem obveščajo zasedo, ter v primeru potrebe nudijo podporo.

(SOP 10. MOTB št. 8652; 2009; str 11).

2.2.4 Stacionarna kontrolna točka

Stalne KT so postavljene za daljši čas (nad 24 ur). Lahko so postavljene na glavnih cestah, v bližini meje, na meji kontroliranih območij in v predmestjih večjih mest. V večini ne prinašajo velikih rezultatov, imajo pa večji psihološki učinek (SOP 10. MOTB št. 8652; 2009; str 2).

Slika 1: Stacionarna KT



VIR:

<http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/3-07-22/app-c.htm>; 30.10.2012

3 NAČRTOVANJE KONTROLNE TOČKE

Načrtovanje postavitve kontrolnih točk je v veliki meri odvisno od pridobljenih obveščevalnih podatkov, stanja na območju odgovornosti in ne nazadnje tudi od lokacije, kjer se bo le-ta nahajala in koliko moštva (velikost bojne skupine), SKOV 8X8 ali drugih prevoznih sredstev ter materialnih sredstev bo potrebno zagotoviti za uspešno izvršitev naloge. Tudi zemljišče po katerem se bomo premikali in kje bomo postavljali kontrolno točko, cestno blokado ali opazovalnico je potrebno vzeti v uvid in je zelo pomemben faktor postavljanja kontrolnih točk, ker nam zemljišče samo narekuje kje je možno izvesti premikanje enot zaradi same narave zemljišča, ki ga ni mogoče neomejeno spreminjati oz. se ga da le malo prilagoditi glede na smer premikanja. V tem primeru bomo lahko uporabili inženirske enote, ki so del vodne bojne skupine in, ki nam bodo uredile in pripravile komunikacije za premik in delo. (Neudauer; 2008; str. 23)

Kot pri načrtovanju vseh nalog, moramo tudi pri postavitvi kontrolne točke upoštevati faktorje METT-TC:

- MISSION/NALOGA
 - opis naloge
 - kdo bo izvedel nalogo
 - kje, kdaj je potrebno izvesti nalogo
 - poslanstvo
- ENEMY/NASPROTNIK
 - preučiti obveščevalno poročilo
 - pridobiti čim več podatkov o nasprotniku
- TERAİN/ZEMLJIŠČE

Zemljišče ocenimo po OKOKA (opazovanje, kritje, ovire, ključno zemljišče, avenije dostopa)
- TROOPS/LASTNE SILE
 - preučiti je potrebno nalogo z namenom organiziranja velikosti enote , ki bo opravljala delo na KT
 - glede na naravo dela na KT načrtujemo materialno tehnična sredstva (MTS) ter potrebno oskrbo
- TIME/ČAS
 - Načrtujemo čas pričetka in trajanja
 - Glede na trajanje naloge načrtujemo izmene in počitek za enoto, ki bo opravljala delo na KT
- CIVILIANS/CIVILNO PREBIVALSTVO

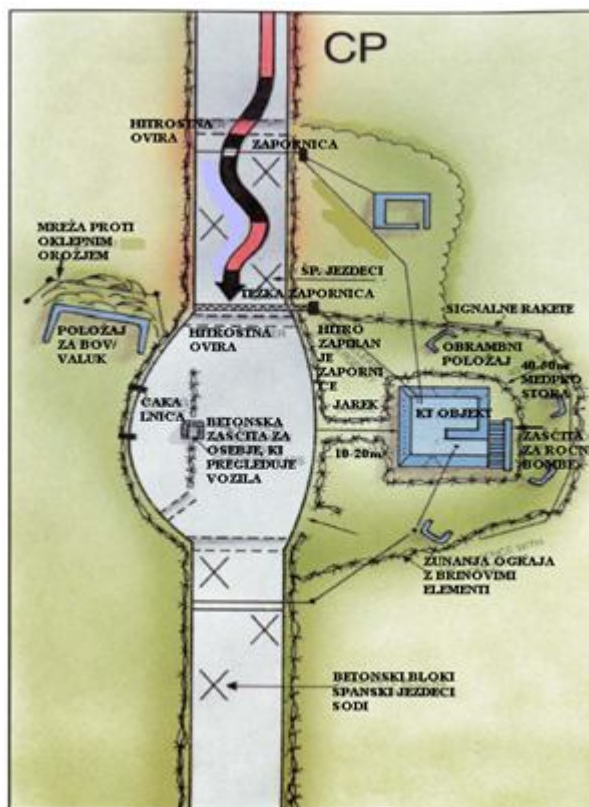
glede na obveščevalne podatke preučimo naklonjenost civilnega prebivalstva

Poleg načrtovanja po METT-TC načrtujemo še pot po kateri se bomo premaknili do mesta načrtovane kontrolne točke ter izdelati načrt sredstev zvez in poročanja.

4 IZDELAVA KONTROLNE TOČKE

Mesto izdelave KT se lahko razlikuje glede na njen osnovni namen. Če je njen namen, da se jo predčasno opazi oziroma ni možen prehod mimo nje, se lahko izbere prostor, ki je zelo dobro viden že od daleč. Tak primer bi lahko bila KT na razmejitveni coni med dvema sprtima stranema. V primeru, da mora biti KT presenečenje za osebo, ki pride nanjo, pa mora biti prostor za izbiro pregleden, ampak ne sme biti viden že od daleč, ker se ji lahko oseba izogne (Prosen, 2007, str. 18).

Slika 2: Elementi KT



VIR: Nordcaps PSO (2002, str. 43)

Biti mora dovolj prostora za enoto, katera varuje kontrolno točko. Lokacija kontrolne točke je dobro znana in zato dober cilj. Varovanje je razporejeno na obeh straneh kontrolne točke in dovolj v stran od prostora namenjenega pregledu vozil in oseb. Njihov namen je nadzor in zgodnje opozarjanje o dogajanju pred in okoli KT. Del zavarovanja zajema tudi enota za hitro posredovanje. KT je izpostavljena več različnim vrstam napadov, zato mora biti enota za hitro posredovanje usposobljena in pripravljena na napade. Uporaba enota za hitro posredovanje mora biti koordinirana. Enota za hitro posredovanje so lahko nameščene na KT, načeloma pa se nahajajo v bližnji bazi in imajo kratek odzivni čas. Enota za hitro posredovanje mora biti v stalni pripravljenosti. (SOP 10. MOTB št. 8652, 2009, str. 2)

Obstaja veliko število možnosti izdelave kontrolnih točk, odvisnih od opreme, zemljišča in lokalnega vpliva. Splošna kontrolna točka ima ločen prostor za sprejem, čakanje vozil,

prostor za pregled vozil, prostor za pridržanje oseb in shranjevanje stvari in prtljage, poveljniško mesto, administrativni prostor za vodenje postopkov.
(SOP 10. MOTB št. 8652, 2009, str. 2)

Zaradi nevarnosti samomorilcev – bomb se območje pregledov nahaja stran od poveljniškega mesta in administrativnega prostora, ter je zavarovano za primer eksplozije, delovanje ostrostrelskega ognja in opazovanja. Najboljša rešitev je, da se to območje nahaja na drugi strani ceste kontrolne točke in je tako popolnoma ločeno od ostalega dela kontrolne točke.

(po SOP 10. MOTB št. 8652, 2009, str. 3)

Glavni sestavni deli KT so:

- Glavni objekt (poveljniško mesto in administrativni prostor)
- ovire za upočasnjevanje in zaustavljanje vozil (španski jezdeci, sodi napolnjeni s peskom, betonski bloki, jež stinger)
- kovinska zapornica (za vstopno in izstopno stran ter težka zapornica neposredno pred vstopom v območje pregledovanja)
- mesto za pregled vozil
- zaklonilniki za vozila in osebe,
- zaklonilniki za kontrolirane osebe,
- prometni znaki (znak STOP, znak z napisom organa "VOJAŠKA POLICIJA" ali "SFOR", opozorilne table...)
- bodeča žica za zavarovanje KT
- betonski bloki za zavarovanje hiše pred eksplozijo

(po Nordcaps, 2002, str. 37 – 38).

4.1 GLAVNI OBJEKT

Glavni objekt mora biti oddaljen od ceste med 15 in 30 metri, vendar na oddaljenosti, da se stražar in oseba, ki vodi postopek slišita. Mora biti neprebojna za orožja kalibra do 12,7mm. Imeti mora odprtine, ki imajo nameščene mreže proti ročnim bombam, skozi katere se lahko ognjeno deluje v polkrogu 3600, še posebno pa v smeri ceste. Vhod v hišo mora biti zavarovan proti delovanju / eksploziji ročnih granat. To naredimo na način, da okrog objekta pod kotom napnemo maskirne mreže, okrog objekta pa izkopljemo kanal v katere se skotalijo morebitne ročne bombe.

(Prosen; 2007; str. 26)

4.2 OVIRE ZA UPOČASNJEVANJE IN ZAUSTAVLJANJE VOZIL

Z namenom zmanjševanja hitrosti vozil, ki vozijo proti KT namestimo masivne bloke ali španske jezdece. Ti morajo biti postavljeni tako, da vozilo ne more pripeljati v območje KT s polno hitrostjo, ampak mora ob uvozu zavijati iz leve proti desni in obratno. To vožnjo vozila bi lahko primerjali s formacijo modificiranega klina pri patroljiranju. Ti masivni bloki pa morajo biti postavljeni dovolj blizu tako, da vozilo zavije v drugo stran približno 60 – 900 glede na smer uvoza.

Prostor, kjer se osamijo zaustavljena vozila in je ločen od ceste, mora biti ograjen z bodičasto žico ali končertino. Pri tem je potrebno paziti, da nista uvoz in izvoz ograjena. Na izvoz pa namestimo sredstvo za zaustavljanje vozil v nuji – ježe - ki jih lahko hitro razpnemo čez cesto. Nameščeni morajo biti, tako, da se jih ne vidi, v primeru nuje pa jih s potegom vrvi razpnemo čez cesto.

(Prosen, 2007; str. 26)

4.3 KOVINSKA ZAPORNICA

Zapornica mora biti dovolj dolga in težka ter pravilno obtežena. S tem dosežemo, da ko bomo potegnili vrv, ki je pripojena nanjo, se bo ta sprostila in se spustila na svoje mesto (padla k tlom). S tem bomo zaustavili promet v KT brez, da bi se izpostavili. (Prosen, 2007; str. 26)

4.4 OBRAMBNI POLOŽAJI

Obrambni položaji za enoto velikosti oddelka morajo biti zgrajeni v notranjosti območja KT. Če je možno jih zgradimo nad nivojem ceste in bočno, tako, da na cesto gledamo z viška. Oddaljenost od ceste ne sme biti večja od 60 metrov in manjša od 30 metrov. Paziti je potrebno, da so zgrajena tako, da v primeru potrebe pridemo do njih prikrito. Ne smemo pa pozabiti na zaklonjene položaje za oklepne transporterje. Za njihovo varovanje zgradimo močna gnezda, ki so od transporterjev oddaljena 10 – 15 metrov. Namen teh gnezd je, da bi varovali transporterje pred protioklepnimi izstrelki.

Za potrebe dela v nočnem času namestimo močne reflektorje, ki ne smejo motiti osebja KT. Dobro je da so nameščena na način, da zaslepijo voznika vozila v območju KT, ker s tem ta ne vidi, kaj se dogaja v območju, nasprotno pa osebje dobro vidi dogajanje v vozilu. Navadno pred vstopom v KT namestimo opozorilno tablo na kateri je ukazano, da voznik ugasne luči na vozilu.

Zelo pomembno je, da zunanje dele KT točke očistimo vegetacije. S tem preprečimo, da bi se KT obšlo brez, da bi tako osebo opazili. (Prosen, 2007; str. 26)

4.5 BODEČA ŽICA ZA ZAVAROVANJE KONTROLNE TOČKE

Bodičasto žico ali končertino razvijemo okrog KT, pri tem pa pustimo prehod do glavnega objekta. Vhod v glaven objekt mora biti v smeri opazovanja podpornega orožja ali puške, višina žice pa nižja od linije opazovanja.

Bodičasto žico ali končertino pa razvijemo tudi ob celotni dolžini ceste (z obeh strani) ter okrog zunanjega dela kontrolne točke. S tem preprečimo sovražnim osebam, da bi prišle v območje KT s strani in v njej delovale.

(Prosen, 2007; str. 26)

5 DELO NA KONTROLNI TOČKI

KT se postavljajo z namenom nadzora gibanja in prometa na komunikacijah različnih vrst. Na KT poteka opazovanje, kontrola in pregled vozil ter osebja, ki prečkajo mesto postavitve KT. Enota, ki opravlja delo na KT mora biti usposobljena za delo v različnih kriznih situacijah, prepoznati mora potencialne grožnje oz. nevarnosti za mir na območju delovanja mirovnih sil in poznati postopke ter pravila delovnih nalog na območju varovanja.

KT je torej ena izmed nadzornih točk. Same naloge, ki se izvajajo na KT in vse kar je povezano s KT, lahko opravljajo vse enote SV. V skladu z pooblastili in nalogami, ki jih ima vojaška policija (VP), pa te naloge opravlja tudi VP. V nalogi posebna pozornost ni namenjena specifičnim organskim enotam določenih rodov, saj delo na KT lahko opravlja katerakoli enota, ki je napotena na MOM in opravlja naloge lahke pehote, izvedba pa poteka na podlagi enotovnih standardnih operativnih postopkov (SOP), ukazov, elaboratov in drugih podlag, ki temeljijo na naučenih izkušnjah, oceni ogroženosti, obveščevalni pripravi, terenu, lastnih silah in tehniki, nasprotniku itd.
(Zupanc; 2010; str.1)

5.1 PREGLED VOZIL

Namen pregleda vozil:

- preprečevanje tihotapljenja
- preprečevanje infiltracije oboroženih elementov
- varnost za mirovne sile in lastnino

(Nordcap PSO; 2002; str. 49)

Slika 3: Pregled vozil na KT



VIR: <http://vko.va.ngb.army.mil/viriniaguard/news/sept%202006/campatterbury.html>;
30.10.2012

Tehnike pregleda vozil so razdeljena v tri skupine, ki se spreminjajo glede na intenzivnost preiskave. Z vidika boječnosti / zaskrbljenosti oseb je običajno bolje, da hitro pregledamo več vozil kakor pa da jih temeljito pogledamo nekaj. Med skupinami ni razločne meje, trajanje preiskave v vsaki skupini pa je odvisna od zbujenega / izzvanega suma. Te skupine so:

- začetna kontrola – je prvi korak v pregledu vozila in se izvaja na vseh zaustavljenih vozilih. Glavni cilj te kontrole je izbiranje vozil za detajlni pregled. Običajno se izvaja brez demontaže vozila s strani lastnika, lahko pa ga pozovemo, da nam odpre prtljažnik in pokrov motorja. Za tako pregled vozila običajno porabimo od ene do treh minut in eno do tri osebe
- osnovni pregled – izvaja se na vozilih, ki jih pri začetni kontroli izberemo za detajlnejši pregled bodisi zaradi obveščevalnih podatkov ali zaradi zbujenih sumov med začetno kontrolo;
- dodatni pregled – je temeljita preiskava visoko sumljivih vozil.

(po ATP-3.4.1.1, str. 5-12 do 5-13):

5.2 PREGLED OSEB

Pregled oseb lahko opravimo:

- kadar osebe prostovoljno vstopajo v prostor, kjer je pregled pogoj za vstop
- na kontrolni točki ali točki incidenta
- kjer obstaja utemeljen sum, da oseba poseduje ukradene ali prepovedane predmete
- ko je osebi vzeta prostost
- kot preventiven ukrep, ko je oseba v priporu

Pri pregledu oseb obstaja pravilo, da moško osebo pregleduje moški, žensko osebo pa ženska. Ponekod pa zahtevajo, da tudi osebo do dopolnjene starosti 14 let pregleduje ženska.

Tipi pregleda oseb:

- hiter pregled (v javnosti)
- podroben pregled (diskretnost pregleda).

(po ATP-3.4.1.1, str. 5-7)

5.2.1 Hiter pregled oseb

Hiter pregled oseb izvajamo:

- kadar imamo opravka z velikim številom ljudi in detajlni pregled ni upravičen
- kot predhodna faza podrobnega pregleda, kjer se zahteva takojšnje odkritje dokazov, ki bi se lahko odvrgli ali uničili
- kot predhodna faza podrobnega pregleda, kjer se zahteva takojšnje zavarovanje

Priporočljivo je, da se pregled izvaja v parih. Medtem, ko prvi izvaja pregled telesa osebe, drugi opazuje pregledovalca in osebo, ki se jo pregleduje predmetov, s katerimi bi se lahko poškodovalo pregledovalca, osebo, katero se pregleduje ali druge osebe.

(Prosen; 2007; str.33)

Slika 4: Hiter pregled oseb na KT



VIR: <http://electronicintifada.net/content/israel-refuses-lift-ban-family-unification/8991>;
30.10.2012

5.2.2 Podroben pregled osebe

Podroben pregled osebe izvajamo:

- kadar obstaja utemeljen sum, da ima oseba v posesti prepovedane predmete
- ko se zahteva visoka stopnja zaupnosti, da oseba ne prenaša prepovedanih predmetov.

Uporablja se isti postopek kot pri hitrem pregledu osebe, poleg tega pa se doda še:

- preveri se identiteta osebe in lastništvo prtljage in drugih predmetov
- običajno se pregled izvaja na diskreten način in je odvisen od časa, ki ga imamo na razpolago in vrste suma
- osebo se pozove, da izprazni vse žepe in da odloži vse predmete in listine, ki jih ima pri sebi
- od osebe se lahko zahteva, da prostovoljno sleče določene dele oblačil ali odstrani določene predmete. To je priporočljivo posneti z video kamero. Na očeh javnosti pa se običajni sleče samo vrhnje oblačilo, jakno in rokavice. Zahtevamo lahko odstranitev samo vrhnjih oblačil
- potrebno je biti pozoren na vse detajle, še posebno pa na šive na oblačilih, hlačni pas, pasove, ovratnike, zavihke na obleki, blazinice in manšete (na vseh predelih, kjer bi bili lahko skriti mali predmeti). Pozoren je potrebno biti na nogavice in čevlje. Če naletimo na medicinska oblačila, za pregled pokličemo medicinskega izvedenca
- če ne vidimo kasnejše koristi od pogovora z osebo, najdenim predmetom ne poklanjamo posebne pozornosti. Zaradi tega dokumentov ne ločujemo med sabo in jih zlagamo izven dosega rok osebe.

Slika 5: Podroben pregled oseb na KT



VIR: http://www.chinadaily.com.cn/world/2007-02/15/content_810505.htm; 30.10.2012

Za bolj podroben pregled velja osebna preiskava. Osebna preiskava za velja poseben postopek in ga ne moremo uvrstiti med naštetata dva.
(Prosen; 2007; str.33)

5.3 DELO NA KONTROLNI TOČKI V IZREDNIH RAZMERAH

5.3.1 Postopki ob odkritju sumljivih oseb in predmetov

- obvestiti Taktični operativni center (TOC) o odkritju;
- odvzeti prostost sumljivi osebi ali osebi, ki poseduje sumljive predmete. Osebo je potrebno vkleniti, opraviti varnostni pregled ter osebo pridržati. Uporabiti je potrebno minimalno silo!!!
- če se je oseba, kateri smo odvzeli prostost pripeljala z avtomobilom, je ta postal objekt kaznivega dejanja. Potem, ko smo v vozilu odkrili sumljive predmete se vozila več ne dotikamo; pregleda se vizualno, da morebiti ni nameščena eksplozivna naprava. Če pa smo ilegalne stvari odkrili že pred preiskavo vozila, pa se ga ne dotikamo. Pregledamo vizualno zaradi istih razlogov kot prej. Vozilo bo lahko predmet kriminalistične preiskave, z nepotrebnim preiskovanjem vozila pa bi lahko uničili sledove kaznivega dejanja, ki bi nam v kasnejšem postopku koristile;
- moštvo za zavarovanje izvaja zavarovanje območja vse dokler ne pride pomoč (ATP-3.4.1.1, 2002, str. 4-50).

Slika 6: Pregled vozila in prtljage na KT



VIR: http://www.msnbc.msn.com/id/25675829/ns/beijing_olympics-beijing_olympics_news/t/restrictions-china-dampening-festive-feeling/#.UJEznGdlvPg;
31.10.2012

5.3.2 Postopek v primeru, da oseba zavrne zahtevo po preiskavi vozila

- o zavrnitvi zahteve po preiskavi vozila obvestiti TOC in zahtevati asistenco civilne policije;
- če civilna policija ni razpoložljiva ponovno vprašajte za soglasje k preiskavi vozila;
- če se oseba ne strinja z zakonito preiskavo vozila je potrebno zoper njo izvesti ukrepe, ki jih nalaga trenutno veljaven SOP;
- če v kasnejši preiskavi vozila nismo našli prepovedane predmete ali osebe, se izpolni formular katerega kopijo izročimo vozniku. Voznika se z vozilom spusti naprej;
- ob vrnitvi v bazo detajlno poročamo o incidentu
- če pa smo v kasnejši preiskavi odkrili prepovedan / ilegalen predmet ali osebo, pa se z voznikom postopa kakor je to opisano v predhodnem primeru (ATP-3.4.1.1, 2002, str. 4-50 do 4-51).

Tudi, če se oseba ne strinja z zakonito preiskavo vozila navedenega v tretji alineji, osebo osamimo, jo nadzorujemo in preverimo podatke o osebi in vozilu v TOC. Če se karkoli ne ujema s tem kar je navedla jo pridržimo ter preiščemo. Lahko pa zaradi samega postopka z osebo, opravimo varnostni pregled, ki vključuje površinski pregled osebe. Pri tem je potrebno poudariti, da ji ne smemo segati za oblačila, razen v primeru, da smo s tipanjem začutili nevarno orožje ali predmet s katerim bi se lahko samopoškodovala ali pa poškodovala nas (Prosen; 2006; str. 21).

5.3.3 Postopek v primeru, da poskuša oseba zapustiti vozilo medtem, ko se izvaja preiskava vozila

- Osebo pozovemo, da ostane v vozilu;
- Razložimo ji zakonita sredstva, katera bomo uporabili zoper njo, če se ne pokori našemu ukazu;
- Uporabimo minimalno silo, da zadržimo udeležence pri vozilu, ko je preiskava zaključena, obveščamo TOC o situaciji;
- Odvzema prostosti se poslužujemo v skrajnem primeru (ATP-3.4.1.1, 2002, str. 4-51).

5.3.4 Postopek v primeru ugrabitve

- Po radijski zvezi sporočimo: »UGRABITEV, UGRABITEV, UGRABITEV«
 - Blokira se vse KT;
 - Ugotovi se mesto, kjer je bila izvršena ugrabitve;
 - Zbere se informacije o ugrabiteljih:
 - Število vozil,
 - barva vozil,
 - registracijska številka vozil,
 - oborožitvi,
 - cestni komunikaciji, ki je bila uporabljena za umik,
 - ostalih informacijah.

 - KT se pripravijo za obrambo in se okrepijo z dodatnim moštvom, oklepnimi transporterji ali tanki;
 - Vzpostavi se mobilna KT;
 - Razpošlje se patrulje z namenom, da odkrijejo ugrabiteljeve talce;
 - O dogodku se opozori vse KT, mirovne sile in objekte, župane mest, plemenske poglavarje
 - Na kraju dogodka bo pristojni poveljujoči pričel s preiskavo;
 - Ostale KT je potrebno obvestiti, da si bodo morda ugrabitelji poskušali utreti pot skozi njihovo točko ali da bodo ubili talce, če se jim ne dovoli prehoda skozi. Na KT se pošlje posebej izurjene častnike (vojaške opazovalce, častnike za povezavo ali osebje za civilno vojaško sodelovanje (Civil-military Cooperation - CIMIC), da bi umirili situacijo.
- (Nordcaps, 2002, str. 29 – 30)

5.4 POSTOPEK ZAPUSTITVE OBMOČJA LOKACIJE KT

Pred zapustitvijo KT je potrebno pregledati okolico KT, ker se lahko na območju še vedno nahajajo kakšna sredstva odvržena / puščena s strani potnikov ali naše enote. Poveljnik poskrbi za čisto pot izmika, pri tem pa mora upoštevati teren in lokalno situacijo. Uporabi se tudi načrt zavajanja. Premik enote v različne smeri oz. v drugo smer kot je bila nameravana, ker lahko nasprotnik zasedno deluje na naši smeri.

(SOP 10. MOTB št. 8652, 2009, str. 8)

6 PEHOTNO- MOTORIZIRANI VOD ZA POSTAVITEV KT

Slovenske sile se znotraj mirovnih sil KFOR na Kosovu in ISAF ter OMLT udeležujejo mednarodnih operacij in misij. Na Kosovu se le še po redko uporabljajo stacionarne kontrolne točke. Sile KFOR so prišle do spoznanja, da KT po dvajsetih minutah od postavitve postanejo neučinkovite, saj se tihotapci hitro prilagodijo na postavljeno KT in se ji izognejo po drugi poti. Zato pa so toliko bolj postale aktualne hitre zasede oziroma KT postavljene na hitro roko.

V Afganistanu je položaj drugačen. Tam se še vedno postavljajo tako stacionarne KT, kakor tudi KT postavljene na hitro roko. Ne postavljajo pa jih več sile ISAF-a, ampak so za ta namen usposobili Afganistanske nacionalne sile (ANA).

Zaradi navedenih dejstev se bom v zaključni nalogi osredotočil na postavitvev KT na hitro roko.

Postavljanje KT, na Kosovu velja za standardni postopek, uporabljen v poskusu preprečitve tihotapljenja orožja, streliva, eksploziva ter mamil.

Po dvajsetih minutah postavitve, po ugotovitvah na terenu, KT ni več učinkovita.

Tihotapci so danes na Kosovu veliko bolj iznajdljivi, kot leta 1999, saj so v zadnjih letih razvili različne taktike za izogibanje silam KFOR in drugim organom pregona. Razvoj taktike za izogibanje varnostnim silam je omogočila dostopnost mobilnih telefonov na Kosovu.

Za tihotapljenje z vozili se uporablja taktika izvidniškega vozila, ki se vozi pred vozilom z nedovoljenim blagom in po mobilnem telefonu obvešča voznika zadaj o prisotnosti sil KFOR, združenih narodov (ZN), civilne policije (CIVPOL) ali kosovske policije (KPS).

Drugi način tihotapljenja pa poteka na podlagi podkupovanja civilnega prebivalstva, ki živi na območju komunikacij, ki jih tihotapci uporabljajo za svoje nelegalne aktivnosti. Civilno prebivalstvo obvešča tihotapce o prisotnosti mirovnih sil, da se jim le ti lahko pravočasno izognejo.

Za boj proti novim načinom tihotapljenja, so bile mirovne sile prisiljene razviti nove tehnike delovanja, ki se razlikujejo od običajnih postopkov postavitve stacionarnih KT. Mirovne sile so razvile tri osnovne tehnike za preprečevanje tihotapskih aktivnosti. Vsaka naloga pa se načrtuje posebej in vključuje prilagoditev ali celo kombinacijo različnih tehnik

Nove tehnike postavljanja KT kmalu dale rezultate in mirovne sile so zasegle večje količine tihotapskega blaga, ki je na Kosovo prišlo nezakonito.

6.1 TEHNIKA INFILTRACIJE LAHKE PEHOTE

Osnovni namen te tehnike je neopazna infiltracija varnostnih sil na območje delovanja. Uporabljajo se trije različni načini.

- Z neoznačenimi tovornimi vozili
- Z helikopterskim desantom
- Taktika dveh ekip

6.1.1 Tehnika infiltracije lahke pehote z neoznačenimi tovornimi vozili

Ta tehnika omogoča ekipi za postavitvev zasedne KT neopazen vstop v območje delovanja. Izkrčan del ekipe je ponavadi v velikosti pehotnega voda. Dva oddelka sta na različnih lokacijah ob cestah, na katerih pričakujemo tihotapske dejavnosti. Tretji vod pa ima nalogo postavitve opazovalnice s katere opazuje in opozarja oddelka v zasedi na približevanje sumljivih vozil pred katerimi vod v zasedi izvede zasedno KT. Naloga tretjega oddelka je

lahko tudi postavitve retranslacijske postaje za nemoteno komuniciranje oddelkov v zasedi z taktično operativnim centrom (TOC).

6.1.2 Tehnika infiltracije lahke pehote z helikopterskim desantom

Ta tehnika se bistveno ne razlikuje od tehnike infiltracije pehote z neoznačenimi tovornimi vozili, le da se za infiltracijo pehote uporablja helikopterski desant.

6.1.3 Tehnika infiltracije dveh ekip

Za to tehniko uporabljamo dve ekipi ena ekipa postavi in opravlja delo na KT, med tem se druga ekipa pritaji v širšem območju delovanja. Nato se ekipa, ki je postavila KT umakne iz območja delovanja. Lokalno prebivalstvo nato javi tihotapcem, da je bila KT umaknjena in, da na njihovem območju ni varnostnih sil. Tihotapci pri prečkanju območja naletijo na zasedno KT ekipe, ki je čakala v kritju

6.2 POSTAVITEV KT Z OPAZOVALNICO

Tehnika postavitve KT z opazovalnico se bistveno ne razlikuje od tehnike infiltracije lahke pehote. Razlikujeta se v tem, da ekipa pri postavitvi KT z opazovalnico ni razdeljena na zasedni in opazovalni element, ampak celotna ekipa deluje na mestu zasede, ki je ob enem tudi opazovalnica. Za to tehniko nam zadošča manjša ekipa v velikosti oddelka.

6.3 ZRAČNO MOBILNA KT

Zračno mobilna KT za svojo izvedbo zahteva največ sredstev. Sestavljena je iz dveh ekip. Prva ekipa deluje v zraku in opazuje širše območje z enim ali večimi helikopterji. Druga ekipa je stacionirana v vozilih na tleh. Na opozorilo ekipe v zraku, o opaženem sumljivem vozilu, se druga ekipa v vozilih premakne na območje, kjer bo postavila zasedo na eni ali večih cestah za zaustavitev sumljivega vozila. Ekipa na tleh ima lahko pridodane različne elemente, kot so ekipa s psi za odkrivanje minsko eksplozivnih sredstev in drog, vojaško policijo, nacionalno policijo, itd.

(po <http://www.militaryphotos.net/forums/showthread.php?18525-Conducting-vehicle-checkpoints-in-Kosovo>)

7 ZAKLJUČEK

Obveščevalna priprava, konfiguracije terena in pa odločitve poveljnika so zelo pomembni dejavniki za postavitev mesta KT. Načeloma pa se jo lahko postavi kjerkoli na cesti, vendar mora delovati tako, da služi svojemu namenu. Moštvu mora nuditi ustrezno zaščito, hkrati pa morajo imeti tudi dovolj veliko preglednost nad okolico za spremljanje oseb in vozil. Posebno pomemben je tudi položaj dežurnega orožja, ki mora imeti dober zaklon in hkrati najboljšo preglednost ter ognjeno delovanje v primeru ogrožanja KT.

Tihotapci se vedno znova prilagodijo načinu dela na KT, zato bo potrebno, kakor v preteklosti, razvijati novejša postopke in uporabljati modernejšo tehniko za uspešno preprečevanje tihotapstva ter zagotavljanja mira na območju mednarodnih misij in operacij.

V uvodu sem postavil hipotезno vprašanje: "Kakšna je idealna velikost enote za nadzor nad premiki in prometom na območju operacij kriznega odzivanja?"

Skozi zaključno nalogo ugotavljam, da je sama velikost moštva odvisna od naloge, ogroženosti lastnih sil in vrste KT, ki jo postavljamo. Osnovna enota s katero delujemo je pehotno-motorizirani vod, ki mu lahko pridodamo posamezne specializirane elemente, za določene naloge pa zadostuje že en pehotni oddelek. V primeru, da KT izvajamo daljše časovno obdobje pa je potrebno poskrbeti za menjavo moštva na KT, saj je potrebno nalogo opraviti brez napak, ki bi bile posledica utrujenosti, obremenjenosti ali monotonosti dela.

LITERATURA

- ATP-3.4.1.1 Peace support Operations – Techniques and procedures. NATO, 2002.
- Drnovšek, Aleksander. Vod v organizaciji kontrolnih točk. Šola za častnike, XV. generacija, Ljubljana, 2006.
- Field Manual 3-21.11 The SBCT Infantry Rifle Company. HQ Departments of the Army, Washington D. C., 2003.
- Maj. Buur, Lars, Maj. Vienolo, Hannu, Maj. Navjord, Björn, Maj. Ohlsson, Lars, Capt. Terp, Aage. Nordcap PSO, Tactical Manual, Vol. No. 2 – 3rd Edition. Gummerus Kirjapaino Oy Jyväskylä, 2002.
- Navršnik, Drago et. al. Sodelovanje Slovenske vojske v operacijah kriznega odzivanja. Ministrstvo za obrambo, Slovenska vojska, Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje, Center za doktrino in razvoj, Ljubljana, 2005.
- Neudauer, Maja. Vodna bojna skupina v organizaciji kontrolnih točk (z 8x8). Šola za častnike, XIX. generacija, Ljubljana, 2008.
- Prosen, Miran. Mirovne operacije. Šola za častnike, XVI. generacija, Ljubljana, 2007.
- Zupanc, Katja. Namen in izvajanje začasne kontrolne točke (CHECK POINT) z motoriziranim vodom SKOV 8x8. Šola za častnike XXI. Generacija, Šentjur, 2010.
- Škerbinc Miha, Božič Dobran et al. Lahki pehotni motorizirani bataljon. PDRIU, Poljče, 2007.
- Unger, Marko, Lukman, Radovan, mag. Rode, Anže, Beslič Iztok. Taktika. Center vojaških šol, Ljubljana, 2004.
- SOP 10. MOTB št. 8652 za kontrolne točke, 2009.

VIRI

- <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/3-07-22/app-c.htm>, 30.10.2012
- <http://www.cavalrypilot.com/fm17-98/appc.htm#figc-8>, 30.10.2012
- <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/3-07-22/app-c.htm>; 30.10.2012
- http://www.chinadaily.com.cn/world/2007-02/15/content_810505.htm; 30.10.2012
- <http://vko.va.ngb.army.mil/virginiaguard/news/sept%202006/campatterbury.html>; 30.10.2012
- http://www.msnbc.msn.com/id/25675829/ns/beijing_olympics-beijing_olympics_news/t/restrictions-china-dampening-festive-feeling/#.UJEznGdlvPg; 31.10.2012
- http://www.cubic.com/corp1/pdf/Tech_Outlook_Games_low.pdf, 31.10.2012
- <http://www.militaryphotos.net/forums/showthread.php?18525-Conducting-vehicle-checkpoints-in-Kosovo>, 11.11.2012

SEZNAM SLIK

Slika 1: Stacionarna KT	5
Slika 2: Elementi KT	7
Slika 3: Pregled vozil na KT	10
Slika 4: Hiter pregled oseb na KT	12
Slika 5: Podroben pregled oseb na KT	13
Slika 6: Pregled vozila in prtljage na KT.....	14

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

BOV – bojno oklepno vozilo
CB – cestna blokada
KOV – kolesno oklepno vozilo
KT – kontrolna točka
LKOV – lahko kolesno oklepno vozilo
METT-TC – (*mission, enemey, troops, terrain – time, civilians*) naloga, sovražnik, lastne sile, zemljišče, čas
MOM – mednarodne operacije in misije
MOTV – motorizirani vod
MTS – materialno tehnična sredstva
OKO – operacije kriznega odzivanja
OP – opazovalnica
ROE (*rules of engagement*) – pravila delovanja
SKOV – srednje kolesno oklepno vozilo
SOP – standardni operativni postopek
SV – Slovenska vojska
TKP – točka za kontrolo prometa
TOC – taktični operativni center
VCP – vehicle checkl point
VP – vojaška policija

IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE

Kandidat (ka) / Slušatelj (ica) (čin ime in priimek) _____ izjavljam, da sem avtor/ica zaključne naloge z naslovom _____, ki sem jo napisal/a pod mentorstvom _____.

S svojim podpisom zagotavljam da:

- je zaključna naloga izključno rezultat mojega lastnega dela,
- so vsa dela in mnenja drugih avtorjev, ki jih uporabljam v zaključni nalogi, navedena oziroma citirana v skladu s SOP ŠČ za izdelavo in oblikovanje zaključne naloge na ŠČ,
- se zavedam, da je plagiatorstvo kaznivo po Zakon-u o avtorskih in sorodnih pravicah, (uradno prečiščeno besedilo – ZASP UPB3, Uradni list RS, št. 16/2007, z dne [23. 2. 2007](#)), prekršek pa podleže tudi ukrepom disciplinske odgovornosti v skladu z Zakonom o obrambi in Pravili službe v Slovenski vojski,
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo zaključno nalogo in moj status v Slovenski vojski.

S podpisom se odrekam vsem materialnim pravicam v zvezi z zaključno nalogo in dovoljujem uporabo zaključne naloge v študijske namene.

V Mariboru, dne _____

Podpis: _____