

# PRIHVAT, ORGANIZOVANJE I KRETANJE PEŠADIJSKE ČETE U UNIFIL-U

Dragiša D. Zinaja\*

Generalštab Vojske Srbije, Uprava za logistiku (J-4)

Proces prikupljanja iskustava iz operacija je sastavni deo koncepta naučenih lekcija. Stečena saznanja i analize iskustava omogućavaju preduzimanje odgovarajućih mera za otklanjanje uzroka uočenih propusta i slabosti. Osnovni cilj ovog rada je da se saznanja i iskustva stečena tokom pripreme i realizacije prihvata, organizovanja i kretanja pešadijske čete u UNIFIL-u učine dostupnim, kako za dalje analize, tako i za opšti razvoj vojne teorije i prakse. Osim prikaza i objašnjenja aktivnosti realizovanih u UNIFIL-u, u radu su izvršena i odgovarajuća poređenja sa stavovima i rešenjima koja se mogu naći u vojnostručnoj literaturi po pitanju priprema i realizacije prihvata, organizovanja i kretanja snaga. Na taj način došlo se do bližih pojmovnih određenja; utvrđeni su faktori koji imaju uticaja na proces prihvata, organizovanja i kretanja snaga koje se upućuju u multinacionalnu operaciju i posebno je prikazana uloga Elementa nacionalne podrške u njegovoj pripremi i realizaciji.

*Ključne reči: prihvata snaga, organizovanje, kretanje, mirovne operacije, UNIFIL*

## Uvod

U prvoj polovini novembra 2013. godine po prvi put je realizovano upućivanje pešadijske čete Vojske Srbije (VS) u multinacionalnu operaciju i to u Multinacionalnu operaciju Ujedinjenih nacija (UN) u Republici Liban – UNIFIL (United Nations Interim Force In Lebanon). Operacija UNIFIL uspostavljena je rezolucijama Saveta bezbednosti Ujedinjenih nacija broj 425 i 426 od 19. marta 1978. godine [1], a mandat misije se periodično produžava.

Kopnene snage UNIFIL-a razmeštene su u dodeljenoj zoni odgovornosti u južnom Libanu<sup>1</sup>. Glavne kopnene snage sačinjavaju dve multinacionalne brigade (Mnbr), simbolično nazvane Mnbr „Istok” i Mnbr „Zapad”, i svakoj od brigada je dodeljen odgovarajući sektor (zona) odgovornosti. Pored ovih brigada, u sastavu kopnenih snaga nalazi se još rezerva komandanta UNIFIL-a jačine bataljona i više prištapskih jedinica za podršku. Pešadijska četa (pč) VS nalazi se i izvršava zadatke u sastavu španskog mehanizovanog

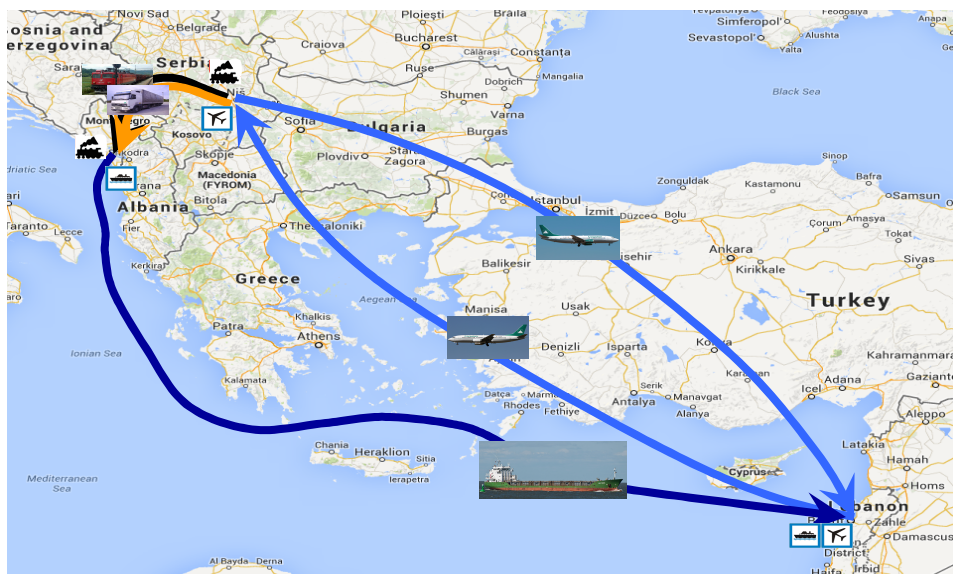
\* Autor je od 21. 6. do 28. 12. 2013. godine obavljao dužnost vođe Elementa nacionalne podrške u UNIFIL-u. dragisa.zinaja@vs.rs

<sup>1</sup> Vidi šire: <http://unifil.unmissions.org>

bataljona Mnbr „Istok“ i do sada je najveća jedinica VS upućena u multinacionalne operacije. Pripadnici VS se u UNIFIL-u angažuju<sup>2</sup> i kao štabni oficiri i u okviru Elementa nacionalne podrške (ENP) [1]. Pre pč u UNIFIL-u je bila angažovana jedinica VS ranga voda, a dezangažovanje ljudstva druge rotacije voda izvršeno je uporedo sa prihvatom pč.

Sam proces upućivanja pč u UNIFIL-u se sa aspekta saobraćajne struke može podeliti na dve celine:

1. *Strategijski transport*<sup>3</sup> od mirnodopske lokacije do luka iskrcavanja/istovara u R. Liban.
2. *Prihvat ljudstva i sredstava pč u lukama iskrcavanja/istovara; njihovo organizovanje i kretanje do konačnog odredišta u zoni odgovornosti UNIFIL-a (UNR<sup>4</sup> 7-2) – engl. Reception, Staging and Onward Movement, RSOM.*



Slika 1 – Strategijski transport pešadijske čete u Republici Liban

Za realizaciju strategijskog transporta koristila su se prevozna sredstva u sva tri vida saobraćaja, a transport glavne opreme pč realizovan je kao intermodalni<sup>5</sup>. Proces planiranja, organizovanja, koordinacije i kontrole realizacije strategijskog transporta u

<sup>2</sup> Odnosi se na period do 31.12.2013. godine (*prim. aut.*).

<sup>3</sup> Strategijski transport je prevoz ljudi i sredstava jedinica i ustanova MO i VS van granica Republike Srbije, za potrebe učestvovanja u multinacionalnim operacijama i vežbama i drugim oblicima međunarodne vojne saradnje (Правилник о транспорту људи и средстава у МО и ВС, „Службени војни лист“ број 9/2013).

<sup>4</sup> UNP – UN Position – kompleks-objekat-položaj zaposednut snagama UN.

<sup>5</sup> Intermodalni transport je prevoz sredstava bez promene tovarno-manipulativne jedinice tereta (palete, kontejneri, izmenljivi transportni sudovi, delovi ili kompletna vozila) od pošiljaoca do primaoca, uz primenu najmanje dva vida ili dve grane transporta (Правилник о транспорту људи и средстава у МО и ВС).

ovom radu nije posebno obrađivan i analiziran. Težište je bilo na aktivnostima koje su se odnosile na pripremu i realizaciju prihvata ljudstva i opreme pč u R. Liban, njihovo organizovanje i kretanje do konačnog odredišta radi integracije<sup>6</sup> u španski mehanizovani bataljon.

Nosilac ovih aktivnosti bio je ENP<sup>7</sup>, a osnovna specifičnost ogledala se u tome što su se sve aktivnosti realizovale u multinacionalnom okruženju, kroz saradnju sa nadležnim organima i jedinicama UNIFIL-a, oružanim snagama R. Liban (LAF) i određenim lokalnim (civilnim) organizacijama. Realizaciju aktivnosti usložavala je bezbednosna situacija u R. Libanu (međuetnički i konfesionalni nemiri, kriza u Siriji, političke podele, aktivnosti Hezbolaha, prisustvo radikalnih naoružanih grupa ...), zbog čega su se neprekidno morale sprovoditi mere obaveštajnog i bezbednosnog obezbeđenja, a određene aktivnosti su zahtevale i posebno organizovanje zaštite snaga – borbeno osiguranje i protivelektronsku zaštitu. Pored uticaja okruženja, posebnu specifičnost predstavljalo je postojanje samo opštih, teoretskih i jako oskudnih (gotovo nikakvih) iskustvenih saznanja koja bi se mogla iskoristiti tokom pripreme i same realizacije prihvata, organizovanja i kretanja pč.

Potreba za proširivanjem fonda saznanja je tokom boravka u UNIFIL-u bila dodatni motiv da se prihvata, organizovanje i kretanje pč realizuje što je više moguće samostalno, uz minimalnu pomoć španskog partnera. Osnovni cilj ovog rada je upravo da se kroz prikaz aktivnosti<sup>8</sup>, po fazama operacija [2] i sa određenim pojašnjenjima usmerenim na otklanjanje uočenih nepoznanica i nejasnoća, ilustruje priprema i realizacija procesa prihvata, organizovanja i kretanja pč, kako bi se stečena saznanja i iskustva učinila dostupnim, kako za dalji razvoj vojne teorije, tako i za praktično korišćenje prilikom planiranja i izvođenja sličnih operacija VS u narednom periodu<sup>9</sup>.

## Faza pripreme

Sa pripremanjima, kao i stvaranjem preduslova za sprovođenje procesa operativnog planiranja prihvata, organizovanja i kretanja pč, praktično se otpočelo odmah po dolasku ENP u UNIFIL. Razumljivo je da se proces operativnog planiranja morao realizovati uporedo – na nacionalnom nivou u R. Srbiji i na multinacionalnom nivou u R. Liban, jer se samo na taj način mogao obezbediti potreban nivo koordinacije, da izlazni rezultati planiranja na nacionalnom nivou budu ulazni parametri za planiranje na multinacionalnom nivou. Period do početka sprovođenja operativnog planiranja na multinacionalnom nivou iskorišćen je za utvrđivanje ograničenja u upotrebi snaga, njihovo početno organizovanje, obuku i razvoj interoperabilnosti, a sve radi formiranja idejne zamisli za izvršenje prihvata, organizovanja i kretanja pč.

<sup>6</sup> Integracija (*lat.* *integratio*) – dopunjavanje čega onim što mu je bitno. Milan Vujaklija, Leksikon stranih reči i izraza.

<sup>7</sup> U periodu od 20. 6. do 30.12.2013. godine u UNIFIL-u se nalazila druga rotacija, ENP-II. ENP je jedinica čija osnovna misija je podrška nacionalnom kontingentu u UNIFIL-u.

<sup>8</sup> U radu nisu prikazane sve aktivnosti koje je ENP-II realizovao tokom angažovanja u UNIFIL-u već samo one koje su u direktnoj vezi sa prihvatom, organizovanjem i kretanjem pč.

<sup>9</sup> „Ono što nije zapisano, i ne postoji; bilo pa umrlo.” – Meša Selimović, „Tvrđava”.

## Obuka i početno organizovanje snaga

Po kriterijumu srodnosti, realizovane aktivnosti u fazi pripreme mogu se podeliti u dve grupe. Prvu grupu aktivnosti sačinjavale su aktivnosti u vezi sa obukom za izvršenje prihvata, organizovanja i kretanja pč – prvenstveno obuke usmerene na rešavanje problema nedovoljnog broja vozača motornih vozila i proradu – uvežbavanje primene važećih standardnih operativnih procedura UNIFIL-a, odnosno Mnbr „Istok”.

*Problem nedovoljnog broja vozača* bio je uočen već tokom početnih procena potrebnih snaga za izvršenje prihvata, organizovanja i kretanja pč. Naime, važećim sporazumima bilo je predviđeno da se kretanje motornih vozila VS od luke iskrcavanja do konačnog odredišta realizuje samohodno, pri čemu se kao vozači moraju angažovati pripadnici VS. Kada se u obzir uzeo ukupan broj vozila koji se planirao transportovati iz R. Srbije, ukupan (imajući) broj vozača u UNIFIL-u i podatak da će iz R. Srbije vozila i oprema pč biti transportovani pre ljudstva<sup>10</sup>, problem je postao više nego očigledan. Pored toga, stanje je dodatno usložavalo zahtev komande Mnbr „Istok” da ni u kom slučaju ne sme doći do narušavanja operativne sposobnosti pešadijskog voda (pv) – da sva odeljenja, u svakom momentu, moraju biti u stanju da realizuju planirane zadatke sa celokupnim ljudstvom.

Radi stvaranja što povoljnijih uslova za prevazilaženje problema i usaglašavanje potreba i mogućnosti (za pregovaranje) sa španskim partnerom, u drugoj polovini jula 2013. godine pristupilo se organizovanju doobuke i preobuke, težišno sa licima koja su bila postavljena na formacijska mesta „ujedno vozač”. Realizovanom obukom doprinelo se boljem upoznavanju vozača i starešina sa lokalnim i regionalnim uslovima saobraćaja, karakteristikama putne mreže, procedurama izveštavanja, načinom vođenja dokumenata evidencije o korišćenju motornih vozila, postupcima u slučaju kvara i saobraćajne nezgode, dok je sam problem nedovoljnog broja vozača bio ublažen, ali ne i u potpunosti rešen. Zbog toga se pristupilo sagledavanju mogućnosti organizovanja privremenog smeštaja vozila i opreme u Bejrutu, čime bi se stvorili uslovi da se, angažovanjem raspoloživog ljudstva, kretanja iz Bejruta do konačnog odredišta planiraju i realizuju u više dana bez značajnijeg narušavanja operativne sposobnosti pv.

Privremeni smeštaj vozila i opreme mogao se organizovati i izvršiti na aerodromu u Bejrutu. U okviru aerodroma<sup>11</sup> postoji posebno odvojen prostor, tzv. stejdžing eria (*engl.* „Staging area”, slika 2), koji koristi isključivo UN za privremeni smeštaj vozila i drugih sredstava koja se transportuju u ili iz UNIFIL-a, na njemu se nalaze kancelarijski prostori organa UNIFIL-a razmeštenih na aerodromu, postoji mogućnost organizovanja privremenog smeštaja ljudstva, korišćenja mokrog čvora, interneta i sl. Pored toga, ovaj prostor je značajan i zato što predstavlja marševski cilj za svako kretanje kojem je odredište aerodrom; na njemu se vrši organizovanje kolona koja se kreću u zonu odgovornosti UNIFIL-

<sup>10</sup> Inicijalne smernice ukazivale su da se transport vozila pč planira sredinom oktobra, tako da dolazak u Bejrut bude 17.10.2013. godine. Bilo je poznato da će se ostala oprema transportovati u kontejnerima kojih neće biti više od 10. Nakon izvršenog transporta vozila i opreme izvršio bi se transport ljudstva – vremenski okvir nije bio precizno određen.

<sup>11</sup> „Rafic Hariri International Airport”, RHIA.

a i sa njega se uz posebnu dozvolu vozilima može direktno ući na deo stajanke za vazduhoplove (na tzv. termak, *engl.* tarmac). „Staging area” je ograđen prostor koji fizički obezbeđuju pripadnici LAF.



1 – Staging Area  
2 – Glavna aerodromska zgrada

Slika 2 – Staging Area



Slika 3 – MSR 2

Tokom sagledavanja mogućnosti za korišćenje „Staging area” na aerodromu došlo se do informacije da postoji mogućnost korišćenja sličnog prostora u okviru pomorske luke u Bejrutu koji španski partner koristi prilikom realizacije obimnijeg transporta opreme pomorskim putem. On nije ograđen, nema mogućnosti za korišćenje mokrog čvora, smeštaja i sl., a poseban problem predstavlja potreba za uspostavljanjem posebnog fizičkog obezbeđenja u slučaju njegovog korišćenja. Uspostavljanje posebnog fizičkog obezbeđenja, pored osnovnog – na koji način obezbediti potrebno ljudstvo, nametao je i niz drugih organizacionih pitanja: ishrana, smeštaj, vodosnabdevanje, radio-veza, nadležnost, postupanje u slučaju ugrožavanja i sl. Sve to ukazivalo je da će organizovanje privremenog smeštaja vozila i opreme u luci biti teško izvodivo, ali da se konkretan prostor može iskoristiti za spajanje ljudstva i tehnike, odnosno za organizovanje radi izvršenja daljeg kretanja.

*Upoznavanje, prorada, odnosno uvežbavanje primene važećih standardnih operativnih procedura* odnosilo se, pre svega, na procedure vezane za kretanje. Planiranje, organizovanje i izvršenje kretanja u UNIFIL-u regulisano je odgovarajućom standardnom operativnom procedurom [3], pri čemu treba imati u vidu da postoje posebne procedure za postupak u slučaju napada na kolonu, potrebe za izvlačenjem i transportom neispravnog vozila, odnosno procedure za postupak u slučaju saobraćajne nezgode.

Korišćenje motornih vozila u UNIFIL-u organizovano je kao unutarsektorsko (*engl.* „Inside Movements”), međusektorsko (*engl.* „Through Movements”) i kretanja van zone

UNIFIL-a (*engl.* „Outside Movements”) radi izvršavanja taktičkih (operativnih i izviđačkih), logističkih i administrativnih zadataka. Posebno su određeni komunikacijski pravci za izvršenje kretanja, vremenska ograničenja za njihovo korišćenje, maksimalno dozvoljene brzine kretanja, mere zaštite, kao i sam način upravljanja kretanjem, a sva kretanja mogu biti organizovana kao pojedinačna (do četiri vozila ne računajući vozila za borbeno osiguranje, vozila vojne policije i vozila za protivelektronsku zaštitu) i kolonska.

Za vreme angažovanja ENP-II u UNIFIL sva kretanja iz Bejruta do UNP 7-2 bila su realizovana korišćenjem komunikacijskog pravca sa oznakom MSR<sup>12</sup> 2: BEIRUT – SAIDA – NABATIYE – CP E1 (slika 3). Ovaj komunikacijski pravac je sa savremenim kolovoznim zastorom, namenjen je za odvijanje dvosmernog saobraćaja, ukupne je dužine oko 100 km, a povezuje tačke kojima je nadmorska visina oko 10 metara na polaznoj tački („Staging area”) do oko 700 metara na cilju (UNR 7-2).

U skladu sa važećom standardnom operativnom procedurom kolonska kretanja van zone odgovornosti UNIFIL-a se u principu realizuju noću. Po posebnoj dozvoli mogu se realizovati i danju, ali tako da se izbegne vršno opterećenje u Saidi (slika 3). Kretanje kroz Saidu je karakteristično i zbog opasnosti iz palestinskog izbegličkog kampa Ein El Hilweh, tako da se pre nailaska na kamp kretanje snaga UNIFIL mora sa auto-puta preusmeriti na put uz obalu, čime se praktično vrši njegovo zaobilazanje. Značajno je napomenuti da, prema istoj proceduri, u svakom vozilu treba uvek da se nalaze dva litra vode za piće po osobi i individualni kompleti prve pomoći, dok korišćenje zaštitne opreme i nošenje naoružanja zavisi od nivoa opasnosti<sup>13</sup>. Suva hrana (uključujući propisane dopune) izuzimala se samo za obede koji se nisu mogli realizovati na nekoj od pozicija UN.

Štab UNIFIL-a nadležan je za odobravanje svih kretanja van zone UNIFIL-a (nadležan je za odobravanje korišćenja MSR 2), a kretanja van zone su krajnje restriktivna i uglavnom su svedena na kretanja neophodna za izvršenje rotacije jedinica i transport sredstava koja se dopremaju u vazduhoplovnu i pomorsku luku u Bejrutu. Zbog toga se upoznavanje vozača sa karakteristikama saobraćaja i putnom mrežom van zone UNIFIL-a, njihovo doobučavanje, kao i uvežbavanje starešina za vođenje kolona prema propisanim procedurama realizovalo u okviru realizacije planiranih zadataka prevoženja<sup>14</sup>.

Uvežbavanje za vođenje kolona nije predstavljalo poseban problem, jer su nacionalne procedure i obaveze u osnovi vrlo slične procedurama i obavezama u UNIFIL-u, a starešina kolone je za održavanje veze sa operativnim centrom (kada su nacionalne snage u pitanju) koristio mobilni i satelitski telefon. Mogućnost korišćenja mobilnog telefona za vreme kolonskog kretanja bila je ograničena zbog uređaja za protivelektronsku zaštitu kojima su opremljena vozila španskog partnera. Zbog toga, ali i ograničenja po pitanju zaustavljanja van zone UNIFIL-a, tokom kretanja insistiralo se na neprekidnom vizuel-

<sup>12</sup> *Engl.* Main Supply Road. Ovaj komunikacijski pravac bio je korišćen za kretanje vozila i prevoženje opreme pč iz luke istovara do konačnog odredišta.

<sup>13</sup> *Engl.* alert status. Nivoi opasnosti su se označavali bojama i za vreme angažovanja u misiji je sve vreme bio nepromenjen – „žuto”. To je podrazumevalo da se zaštitni balistički prsluci i šlemovi za svako lice moraju nalaziti u vozilu. Svako lice mora nositi lično naoružanje koje nije napunjeno – municija odvojena od naoružanja, u svakom vozilu se tokom kretanja moraju nalaziti najmanje dva lica i zadaci kretanja koji se realizuju angažovanjem samo jednog vozila moraju se završiti tokom vidnog dela dana.

<sup>14</sup> ENP se nalazio pod taktičkom komandom španske logističke jedinice, što je omogućavalo da službena prevoženja u Bejrut povremeno budu realizovana zajedno sa timom za vezu (*engl.* Liaison team).

nom kontaktu „vozila ispred” sa „vozilom iza”. Pored toga, na mestu izlaska (ulaska) iz (u) zone UNIFIL-a vršeno je zaustavljanje, silazak kolone sa puta, zastanak i provera stanja vozila i vozača za nastavak kretanja.

Kroz upoznavanje sa važećim operativnim procedurama koje regulišu postupanje u slučaju kvara vozila uočeno je da se opravka na licu mesta i vuča neispravnog vozila uopšte ne razmatraju već se u svim situacijama pristupa transportu vozila u kvaru. S obzirom na to da je važećim sporazumima bilo regulisano da potrebne kapacitete za izvlačenje i transport oštećenih – neispravnih vozila (*engl.* Recovery) obezbeđuje španski partner, utvrđena je zajednička potreba za obučavanjem i uvežbavanjem ljudstva oba kontingenta.



Slika 4 – Vežba izvlačenja i transporta neispravnih vozila

Zajednička vežba bila je realizovana krajem jula 2013. godine na UNR 7-2. Za realizaciju vežbe španski partner koristio je motorno vozilo IVECO M320 „VEMPAR” – Supply and Recovery Vehicle, 15 t, 8h8, a korišćena su i motorna vozila VS (BVP M86, Puch i TAM 150T11). Praktično su uvežbane radnje navoženja vozila na platformu „VEMPARA”, samonavlacenja pomoću vitla i navlačenja vučom drugog vozila. Cilj vežbe je u potpunosti ostvaren, jer se pored uvežbavanja ljudstva utvrdio način vezivanja i učvršćivanja vozila na platformi i sagledane su visine natovarenog „VEMPARA”<sup>15</sup>.

Procedure vezane za obezbeđenje smeštaja, hrane i interneta su, takođe, posebno proučene i praktično prorađene u okviru priprema za prihvatanje delegacije VS koja je boravila u UNIFIL-u sredinom avgusta 2013. godine i bila smeštena na UNR 7-2.

Druga grupa aktivnosti bila je usmerena na stvaranje povoljnih uslova za život i rad pč u UNIFIL-u nakon integracije, pre svega na sagledavanje stanja i otklanjanje uočenih nedostataka na UNR 9-66, kao i sagledavanje mogućnosti za povećanje kapaciteta dodeljenih za korišćenje na UNR 7-2. Aktivnosti koje spadaju u ovu grupu realizovane su tokom jula 2013. godine.

Bilo je verovatno da će veći deo pč nakon integracije u španski bataljon biti razmešten na UNR 9-66 i da će ovaj kompleks biti u nadležnosti komandira pč. S tim u vezi, pored aktivnosti koje su se odnosile na reviziju postojećih procena ugroženosti i organizaciju obezbeđenja objekata, značajan deo realizovanih aktivnosti odnosio se na telekomunikaciono-informatičko obezbeđenje (TkiOb) i logističku podršku.

<sup>15</sup> Bilo je utvrđeno da postoji potreba za realizacijom saobraćajnog izviđanja MSR 2 po pitanju visinskih ograničenja. Isto je bilo realizovano u saradnji sa španskim partnerom 6. 9. 2013. godine, a utvrđeno je da se za „Recovery”, osim za vozila marke Puch, mora angažovati prikolica za prevoz inženjerskih mašina („niskopodna” prikolica).

*Sagledavanje stanja TklOb* na UNP 9-66 bilo je izvršeno sa težištem na unutrašnjoj telekomunikacionoj instalaciji i mogućnosti nastavka raspolaganja sredstvima Tkl nakon eventualne primopredaje UNP 9-66 između španskog i srpskog kontingenta. Nakon sagledanog stanja, kao karakteristični, bili su izdvojeni problemi: nepostojanja jedinstvenog rešenja koje obezbeđuje neprekidnost napajanja za sva sredstva na UNP 9-66; zajedničkih snopova za telekomunikacione i električne instalacije; nepostojanja podataka o stanju gromobranske instalacije i otporu uzemljenja. Za navedene probleme sačinjena je informacija komandi Mnbr „Istok” sa predlozima mera za unapređenje stanja, a posebno je pokrenuta procedura da se nakon primopredaje UNP 9-66 na korišćenje srpskom kontingentu ustupi postojeći sistem tehničke zaštite; unutrašnja telekomunikaciona instalacija; računari i druga informatička oprema u operativnom centru. Do zaposjedanja UN POS 9-66 veći deo konstatovanih nedostataka je otklonjen, a navedena oprema ustupljena je na korišćenje bez naknade.

Sa aspekta *logistike* značajno je istaći pitanje pogona ishrane koji je u to vreme postojao na UNP 9-66 i ponudu španske strane za proširenje infrastrukturnih kapaciteta za održavanje na UNP 7-2. *Obilazak pogona ishrane na UNP 9-66* bio je realizovan u saradnji sa španskim kontingentom i predstavnikom preduzeća TECNOUCAL. Obilaskom je bilo utvrđeno da u pogonu, a na osnovu ugovora sa španskom stranom, preduzeće TECNOUCAL priprema obroke za ljudstvo na UNP 9-66 i na još četiri UN pozicije. Pogon je posedovao sve neophodne skladišne i proizvodne kapacitete, kao i salu za obedovanje. Pored toga, došlo se do informacije o postojanju namera da se u narednom periodu prekine sa pripremom hrane na UNP 9-66; da se u tom slučaju povuče sva suvišna tehnika i oprema, a da se pripremljeni obroci transportuju sa UNP 7-2, uz zadržavanje postojećeg načina podele. Zaključeno je da obe varijante (nastavak pripreme hrane na UNP 9-66 ili dovoženje pripremljene hrane) ispunjavaju uslove za pravilno i nesmetano funkcionisanje srpskih snaga, a utvrđene su i cene dnevnih obroka u obe varijante organizovanja ishrane. Prilikom donošenja ovakvog zaključka, pored cene, imalo se uvidu da je druga rotacija pv u to vreme bila razmeštena na UNP 4-28, gde se vršilo dovoženje pripremljene hrane i da ovakav način organizacije ishrane nije imao uticaja na funkcionisanje pv.

*Proširenje infrastrukturnih kapaciteta za održavanje na UNP 7-2* odnosilo se na ponudu španske strane da na korišćenje ustupi šator kojem je osnovna namena obezbeđenje uslova za smeštaj helikoptera. Procena je bila da će do tada korišćeni kapaciteti u španskoj tehničkoj radionici nakon integracije pč biti nedovoljni. Na zahtev ENP za obezbeđenje dodatnih kapaciteta, španska strana je predložila ustupanje na korišćenje šatora (unutrašnjih dimenzija 12×20 m, s električnim instalacijama unutar šatora, mogućnosti zaključavanja i postavljanja rashladnih uređaja) koji se nalaze na UNP 7-2 i koji su se koristili kao priručni magacini. Nakon izveštavanja o ponudi dobijena je smernica<sup>16</sup> da se ponuda, uz pozivanje na važeći sporazum, ne prihvata i da se dalje insistira na korišćenju radioničkog mesta u radionici.

<sup>16</sup> Ovakav stav pokazao se kao ispravan, jer se u narednom periodu došlo do saznanja da je španska strana kao prostor za održavanje u Avganistanu koristila šatore istog tipa od čega se odustalo zbog toga što se, zbog visokih temperatura, nisu mogli obezbediti minimalni radni uslovi.



## Proces operativnog planiranja

Osnov operativnog planiranja<sup>17</sup> predstavljali su Godišnji plan upotrebe VS i drugih snaga odbrane u multinacionalnim operacijama u 2013. godini [1] i Tehnički sporazum između Ministarstva odbrane Srbije i Ministarstva odbrane Španije u vezi sa uključivanjem VS u španski kontingent u sektoru „Istok” u okviru privremenih snaga UN u Libanu. U ovim dokumentima sadržani su opšti ciljevi koji se postižu upotrebom VS u multinacionalnoj operaciji (MnOp) i krajnje željeno stanje u pogledu angažovanja u UNIFIL-u.

Modelovanje upotrebe snaga za realizaciju prihvata, organizovanja i kretanja pč bilo je veoma složeno, ne samo zbog toga što se operacija nije mogla realizovati bez učešća snaga UNIFIL-a, LAF-a i civilnih institucija, već i zbog činjenice da se ovakva operacija VS u suštini realizuje po prvi put, tako da se tek kroz praktičan rad dolazilo do saznanja o tome šta sve treba da se organizuje i koji uslovi da se ispune kako bi se ostvario uspeh. Naravno, to se dalje odražavalo na određivanje dodeljenih i izvedenih zadataka, sagledavanje elemenata i veza u operativnom okruženju, određivanje linija operacija i samog pristupa rešavanju problema upotrebe snaga.

Kao specifičnost, mogu se izdvojiti i sastanci realizovani radi postizanja sporazuma i samog planiranja angažovanja snaga UNIFIL, LAF i civilnih institucija. Ovi sastanci su bili vođeni na engleskom jeziku koji (uglavnom) nije bio maternji jezik bilo kojoj strani – učesniku sastanka. Različiti nivo poznavanja engleskog jezika obično nije prouzrokovao nastajanje „jezičke barijere”, ali se kao problem povremeno manifestovao prilikom izvođenja zaključaka i shvatanja mesta, uloge i obaveza sa sastanaka. S tim u vezi, uglavnom se težilo da sastancima ispred nacionalnog kontingenta prisustvuju bar dva lica – jedno za aktivno učešće u sastanku, a drugo za vođenje beleški. Beleške su, osim za izvođenje zaključaka, bile značajne za pravilno i potpuno shvatanje stavova svih učesnika. Delotvornim se pokazalo i da se po donošenju zaključaka i definisanju obaveza, još jednom, izvrši njihovo dodatno utvrđivanje, kako bi se (praktično) izvršila provera da li su svi učesnici, na isti način, shvatili svoje obaveze.

## Idejna zamisao

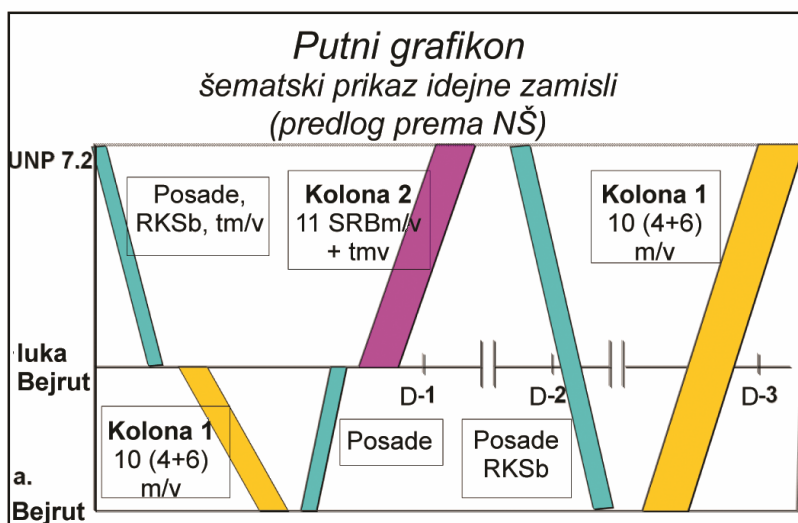
Idejna zamisao za prihvata, organizovanje i kretanje pč bila je formirana na osnovu podataka i informacija do kojih se došlo u fazi pripreme pre otpočinjanja sprovođenja procesa planiranja na multinacionalnom nivou (druga polovina juna – prva polovina avgusta 2013. godine). Zamisao je bila da se izvrši prihvata svih vozila i sredstava pč, nakon čega bi se podelila u dve grupe. Vozila prve grupe bi, po izvršenom prihvatu u Luci u Bejrutu, samohodno bila predislocirana na „Staging area” aerodroma gde bi bila privremeno smeštena ne duže od dva dana<sup>18</sup>. Nakon predislociranja prve grupe, organizovalo bi se kretanje druge grupe vozila i sredstava iz luke u Bejrutu do konačnog odredišta (nedostaju-

<sup>17</sup> Proces operativnog planiranja primenjuje se na svim nivoima planiranja operacija bilo koje vrste, za bilo koje bojište i bilo koju veličinu snaga. [4]

<sup>18</sup> Smemicom od 14. 8. 2013. godine bilo je naglašeno da je neprihvatljivo da sva sredstva VS ostanu u Luci i da se za proces planiranja kao ulazni parametri koriste podaci o 22 vozila i 10 kontejnera sa sredstvima pč.

ća prevozna sredstva za transport kontejnera bila bi obezbeđena iz sastava španskog kontingenta). U narednoj fazi, nakon odmora vozača, ponovo bi se organizovalo njihovo prevoženje u Bejrut radi dovoženja vozila sa „Staging area” aerodroma.

Po ovoj zamisli (slika 5) prihvat, organizovanje i kretanje realizovalo bi se u četiri dana, uz angažovanje minimalnog broja vozača iz sastava nacionalnog kontingenta, dok bi se deo starešina vozila morao obezbediti iz sastava španskog kontingenta.



Slika 5 – Šematski prikaz idejne zamisli pomoću putnog grafikona

Ova idejna zamisao prezentovana je španskoj strani tokom zajedničkog komandant-skog izviđanja, na sastanku održanom 22. 8. 2013. godine na UNP 7-2. Održavanje ovog sastanka može se posmatrati kao otpočinjanje faze iniciranja na multinacionalnom nivou zbog toga što je predstavljao prvu službenu zajedničku aktivnost u vezi sa prihvaćtom, organizovanjem i kretanjem pč, a na njemu su bila utvrđena opšta planska usmerna-nja, obaveze, vremenske odrednice i ograničenja:

- Predviđalo se da se pč dovodi u UNIFIL kroz dve etape – najpre bi se realizovalo prevoženje vozila i sredstava, a zatim ljudstva pč, pri čemu bi se prihvat ljudstva pč realizovao uporedo sa dezangažovanjem ljudstva pv.

- Potvrđeno je da se neće vršiti transport municije i ubojnih sredstava iz Srbije u UNIFIL, čime se znatno olakšava i pojednostavljuje manipulacija teretom u luci istovara.

- Smeštaj svih vozila i sredstava (uključujući i ona koja je koristio pv) do dolaska ljudstva pč bio bi organizovan na UNP 7-2.

- Definitivno je bilo potvrđeno da će pč biti razmeštena na UNP 9-66 sa manjim delom snaga na UNP 7-2. U skladu s tim, blagovremeno se trebalo pristupiti planiranju smeštaja dela ljudstva i tehnike na UNP 7-2 i planiranju primopredaje kompleksa UNP 9-66.

– Konačan stav po pitanju zadržavanja ili „gašenja” pogona ishrane na UNP 9-66 biće poznat najkasnije do otpočinjanja primopredaje kompleksa.

– Po pitanju kapaciteta za održavanje bilo je predviđeno zadržavanje dodeljenih kapaciteta na UNP 7-2, uz napomenu da se u slučaju potrebe za hitnim i neodložnim opravkama motornih vozila srpskom kontingentu ustupe na korišćenje dodatni kapaciteti u tehničkoj radionici.

– Usaglašeno je da krajnji rok za završetak aktivnosti bude druga sedmica novembra<sup>19</sup> (4. do 10.11) 2013. godine, odnosno sedmica pre otpočinjanja rotacije snaga španskog kontingenta. Do isteka ovog roka, španska strana neće imati smetnji po pitanju angažovanja (pre svega) transportnih kapaciteta i pružiće svu neophodnu podršku za realizaciju prihvata, organizovanja i kretanja pč. S druge strane, raspoloživo vreme omogućava sprovođenje odgovarajućeg procesa operativnog planiranja koje se mora realizovati kroz međusobnu saradnju.

– Ograničenje se odnosilo na pitanje vozača. Španska strana bila je saglasna da angažuje deo ljudstva iz svog kontingenta kao starešine motornih vozila; nije bila za predloženu varijantu angažovanja vozača iz pv i predložila je da se sagleda mogućnost upućivanja potrebnog broja vozača iz Srbije kao prethodnice. Prihvaćeno je da se iz Srbije uputi prethodnica od pet vozača.

Navedeni zaključci su, s jedne strane, bili pokazatelj da su prethodne pripreme za prihvata, organizovanje i kretanje pč bile usmerene u dobrom pravcu, a s druge strane svaki zaključak sastanka je za ENP predstavljao obavezu i usmerenje za nastavak realizacije priprema. S tim u vezi, nastavljeno je sa pripremama u smislu bezbednosnog obezbeđenja, TklOb i logističke podrške (težišno po funkciji opšta logistika).

Novi izazov koji se javio u bezbednosnom smislu bio je, pre svega, vezan za pitanje „opstanka” pogona ishrane na UNP 9-66. Zaposleni u ovom pogonu bili su, uglavnom, lokalni meštani. Eventualni gubitak posla zbog zatvaranja pogona mogao bi se povezati sa dolaskom srpskih snaga, što bi se verovatno loše odrazilo na odnose sa lokalnim stanovništvom, a u slučaju ostanka pogona trebalo je obezbediti potrebne informacije na osnovu kojih bi se mogle planirati i sprovesti odgovarajuće mere bezbednosnog obezbeđenja.

Pripreme u smislu TklOb su, pored već pomenutih aktivnosti vezanih za unapređenje stanja i otklanjanje uočenih nedostataka na UNP 9-66, a radi zadovoljenja potreba radio-komunikacija pv i kasnije pč, bile usmerene i na koordinaciju frekvencija u VF, odnosno u VVF i UVF opsegu<sup>20</sup>.

Pripreme po funkciji opšta logistika su u skladu sa zaključcima radnog sastanka bile prvenstveno usmerene na pitanja smeštaja ljudstva čete. S tim u vezi, bila je iskorišćena mogućnost da se ova pitanja razmotre uz učešće odgovornih lica trenutne i dolazeće (naredne) rotacije španskog kontingenta. Uz insistiranje da se poštuju odredbe važećih

---

<sup>19</sup> Na osnovu ove vremenske odrednice naknadno su, 26. 8. 2013. godine, dobijeni podaci da se transport vozila i sredstava pč planira izvršiti tako da istovar u Bejrutu bude 28.10.2013. godine i da se celokupan transport ljudstva planira 4.11.2013. godine.

<sup>20</sup> Krajnji rezultat ovih aktivnosti bilo je dobijanje potrebnih podataka – odobrenja koji su tokom septembra 2013. godine, zajedno sa drugim potrebnim informacijama i pojašnjenjima, dostavljeni stručnim organima u. Srbi radi programiranja frekventnih i kripto parametara za potrebe pč.

sporazuma koje predviđaju iste uslove smeštaja za srpske kao za španske vojnike, bio je postignut okvirni dogovor po pitanju organizacije smeštaja ljudstva i ličnog naoružanja. Uočeno je bilo da postoji problem oko obezbeđenja potrebnog broja vreća za predavanje prijave odeće na pranje (koje se inače tretiraju kao deo individualne opreme španskog vojnika) za šta je komandi španskog logističkog bataljona sačinjen odgovarajući zahtev. Poseban zahtev bio je upućen i prema nacionalnom nivou za dostavljanje veličinskih brojeva za bere pripadnika pč kako bi se blagovremeno obezbedile potrebne oznake – obeležja UN. Pored ovih zahteva, a iz domena funkcije saobraćaj i transport, nadležnim organima UNIFIL-a, bio je dostavljen zahtev za registraciju i dodelu registarskih oznaka UNIFIL-a za sva vozila koja se nalaze u sastavu pč<sup>21</sup>.

## Isprave o prevozu i kontrola kretanja

Za dalji nastavak planiranja bilo je potrebno obezbediti podatke o ljudstvu i teretu koje će se prevoziti u Liban, odnosno iz Libana. Sredinom septembra 2013. godine ažurirani su bili svi podaci za ljudstvo pv koji se nalazio u UNIFIL-u i bio je usaglašen pregled opreme pv za vraćanje u Srbiju. Tokom pripreme opreme pv (tereta) za transport bilo je uočeno da postoje određene nepoznanice i nejasnoće u vezi sa ukupnjavanjem tereta za prevoz u vazdušnom saobraćaju i za mogućnosti korišćenja namenskih („avio“) paleta.

U avio-saobraćaju koriste se namenske palete sa metalnom osnovom, prekrivene mrežom ili žicom. IATA (The International Air Transport Association) određuje standardne dimenzije paleta u avio-saobraćaju. Najčešće se koriste: 318x224 cm i 318x153 cm, a visina ovih paleta je 102–203 cm<sup>22</sup>. Palete navedenih dimenzija prilagođene su prevozu u avionima Boeing B-747, B-767, B-777 i Airbus A-300, A-310, A-340, odnosno mogu da se prevoze avionima Lockheed C-130 Hercules koje vazduhoplovstvo oružanih snaga Španije ima u svom sastavu i koje koristi za snabdevanje jedinica angažovanih u MnOp. Imajući u vidu ukupnu količinu tereta za prevoz u Srbiju, činjenicu da će se prevoziti u povratnom transportu i da će osnovna namena vazduhoplova kojim će se prevoziti biti prevoz putnika (prethodno će ovim vazduhoplovom biti prevezeno ljudstvo pč iz Srbije), na nivou ENP bila je doneta odluka da se – uprkos postojanju naznaka da se sa nacionalnog nivoa može zahtevati – paletizacija ne vrši (ni na evro niti na avio palete) već samo da se izvrši pakovanje opreme u namenske sanduke. Ova odluka pokazala se kao ispravna.

Naredni korak u okviru pripreme za transport odnosio se na izradu potrebnih *isprava o prevozu* i uspostavljanju linija saradnje sa nadležnim *organom za kontrolu kretanja* (engl. MovCon). Potrebne obrasce *isprava o prevozu* za izvršenje rotacije i razmeštanja (engl. Rotation & Deployment) snaga dostavila je španska strana, a mogu se podeliti na sledeća dokumenta:

<sup>21</sup> Zahtevi su realizovani krajem oktobra 2013. godine kada su dobijene registarske tablice i tražena intendantska oprema. Krajem oktobra takođe su, na osnovu zaključaka iz avgusta, realizovani i završni koordinacioni sastanci u vezi sa pitanjima smeštaja ljudstva.

<sup>22</sup> Izvor: <http://www.pks.rs/e-learning/fiata/osnove/pakovanje/palete.htm>, 05.07.2014. godine.

Tabela 1 – Dokumenta za prevoženje odlazeće i dolazeće rotacije u vazдушnom saobraćaju

Naziv dokumenta	Napomene oko izrade dokumenta
<b>A – Passenger Manifest</b>	Podaci potrebni za izradu dokumenta odnose se na: <i>podatke o ljudstvu</i> (za svakog pripadnika: čin, prezime i ime, datum rođenja, boj pasoša, broj legitimacije UNIFIL-a, <i>engl.</i> ID card No, jedinica iz koje dolazi); <i>podatke o prevozniku</i> (broj leta, tip i pozivni znak vazduhoplova); <i>ostale podatke</i> (kontingent iz kojeg je ljudstvo, polazni i dolazni aerodrom, datum leta). Posebno se naglašava da li je reč o dolazećem (IN) ili odlazećem (OUT) ljudstvu.
<b>B – Air Cargo Manifest</b>	U dokumentu se navodi: vrsta (opis) tereta, naziv prevoznika, prioritet za transport, jedinica pošiljalac, jedinica primalac, mesto primaoca, odgovorno lice za prijem. Za svaku vrstu tereta naznačava se broj jedinica pakovanja, masa jedinice pakovanja i masa svih jedinica pakovanja određene vrste tereta. Podaci o broju jedinica pakovanja i masi iskazuju se i sumarno za celokupnu pošiljku. Pored ovih podataka posebno se navodi pozivni znak, tip i registracija vazduhoplova, ruta i datum leta, vreme početka i završetka utovara i vreme poletanja.
<b>C – Weapon list</b>	Dokument se izrađuje za svaku jedinicu pakovanja (sanduk) naoružanja, a posebno se naznačava na koji sanduk se lista odnosi (npr. sanduk br. 1) i da li se radi o dolazećem ili odlazećem naoružanju. Pored podataka o tipu vazduhoplova, broju leta, datumu leta, mestima ukrčavanja i iskrčavanja, za svaki komad naoružanja posebno se navodi naziv, serijski broj i masa. Masa naoružanja posebno se iskazuje i kumulativno.
<b>H – Contingent/Unit Shipment Notification, Clearance and Delivery Request and Obligation Agreement</b>	Prvi deo dokumenta popunjava kontingent i odnosi se na: obaveštenje o predmetu transporta, broju leta i destinaciji; zahtev za usluge koje se traže (prevoženje, carinjenje ili oboje); izjavu o obavezama (prihvatanje svih odgovornosti i finansijskih obaveza koje se mogu pojaviti – da se ne transportuje roba čiji transport je zabranjen regulativom UN, zakonima R. Liban ili zakonima zemalja kroz koje se vrši tranzit, kao i da je ispoštovana sva regulativa za transport opasnog tereta). U samom dokumentu navode se opšti podaci o količini jedinica pakovanja, vrsti tereta i masi (jedinica pakovanja i ukupno), a detaljniji podaci o dimenzijama jedinica pakovanja, masi, potrebnoj površini i zapremini za transport, kao i o vrednosti izraženoj u američkim dolarima (USD), dostavljali su se u prilogu na obrascu General Air Cargo Load List. Od posebnih usluga, u konkretnom slučaju, zahtevano je samo carinjenje. Drugi deo dokumenta popunjavaju organi za kontrolu kretanja i on predstavlja dozvolu za transport sa smernicom u vezi sa dostavljanjem računa za naknadu troškova za izvršene usluge.
<b>I – Luggage Control</b>	Svacom licu bilo je dozvoljeno da ima do tri komada ličnog prtljaga ukupne mase do 45 kg i lični prtljag (do 5 kg) koji se unosi u kabinu aviona. Dokument se zaključuje nakon što se kontrolom za svako lice utvrdi koliko ima komada prtljaga i koje mase, odnosno koliko ukupno ima komada prtljaga i kolika je ukupna masa. Masa prtljaga se ne prikazuje kroz Air Cargo Manifest, ali je treba imati u vidu zbog značaja prilikom ukrčavanja i rasporeda tereta u vazduhoplovu.

1. Dokumenta koja se izrađuju za prevoženje u vazдушnom saobraćaju, za dolazeću i odlazeću rotaciju (tabela 1).

2. Dokumenta koja se (pored dokumenata navedenih u tački 1) dodatno izrađuju za prevoženje odlazeće rotacije u vazдушnom saobraćaju: J – Rotations Summary i K – Temporary Pass Request for Beirut International Airport (BIA).

Rotations Summary je dokument u kojem se sumarno prikazuju podaci o broju ljudi, ukupnoj masi tereta i ukupnoj masi prtljaga koji dolazi/odlazi iz UNIFIL-a (podatak o masi prtljaga unosi se nakon što se izvrši odgovarajuća kontrola – Luggage Control).

Pored ovih podataka u dokumentu se navode detalji leta i ukupan broj prevoznih sredstava po vrstama koji se angažuje za prevoženje ljudstva i tereta u drumskom saobraćaju.

Temporary Pass Request for Beirut International Airport (BIA) jeste zahtev koji se podnosi za privremeni ulazak na aerodrom i u njega se unose podaci o ljudima i vozilima za koje se traži privremeni ulazak na aerodrom. Za vozila i ljudstvo zaduženo za manipulaciju teretom odobrava se ulazak samo na stajanku, a za ljudstvo odgovorno za realizaciju rotacije može se odobriti ulazak u sve delove aerodroma – od mesta registracije putnika, preko bezbednosne, pasoške i carinske kontrole do samog ulaska u vazduhoplov, uključujući i ulazak na stajanku. Pisano odobrenje za privremeni ulazak na aerodrom izdaju nadležne službe na aerodromu, a ljudstvo kojem se odobrava ulazak ne sme biti naoružano.

3. Dokumenta koja se izrađuju za dovoženje opreme brodom su Cargo Manifest; Load List for Contingent Owned Equipment i Contingent/Unit Shipment Notification, Clearance and Delivery Request and Obligation Agreement.

Specifičnost izrade ovih dokumenata ogleda se u tome što se Cargo Manifest i Load List for Contingent Owned Equipment posebno izrađuju za vozila, posebno za kontejnere, a posebno za opasan teret i što se u ovim dokumentima naznačava vrednost u američkim dolarima (USD). Za motorna vozila bio je izrađen Cargo Manifest u kojem su navedeni brojevi šasija, registarska oznaka VS, dimenzije, masa, površina i zapreminski prostor potreban za smeštaj i vrednost vozila.

Za kontejnere se navodi vrsta kontejnera i identifikaciona oznaka kontejnera, dok se podaci o dimenzijama, masi, površini, zapremini i vrednosti unose po istom principu kao za motorna vozila. Bitno je naglasiti da masa kontejnera koja se navodi u dokumentu podrazumeva ukupnu masu (masa praznog kontejnera plus masa tereta unutar kontejnera). Uz Cargo Manifest dostavlja se pregled tereta koji se nalazi unutar svakog kontejnera – Load List for Contingent Owned Equipment.

Za opasan teret naznačava se odgovarajuća klasa opasnog tereta, odgovarajući UN broj, zvanični naziv za transport, opis, količina i masa. Poželjno je da se u napomeni naznači u kojem kontejneru (paleti unutar kontejnera) se nalazi upakovan opasan teret. Bitno je istaći da se opasan teret koji predstavlja deo opreme vozila (npr. akumulatori, protivpožarni aparat i sl.) posebno ne naznačava kao opasan teret već se tretira kao deo opreme vozila.

U Cargo Manifest navode se još i podaci o pošiljaocu, primaocu, luci ukravanja, iskravanja i konačnoj destinaciji, a od podataka o prevozniku navodi se broj (oznaka) broda, naziv broda i pozivni znak.

Dokumenat Contingent/Unit Shipment Notification, Clearance and Delivery Request and Obligation Agreement identičan je onom koji se primenjuje kod prevoženja u vazдушnom saobraćaju. Uz ovaj dokumenat bio je dostavljen i zahtev za izdavanje specijalne dozvole da se utovar u luci i prevoženje realizuju u istom danu kada i iskravanje broda.

Ukoliko se brodom dovozi i ljudstvo, izrađuje se još i Passenger Manifest.

4. Dokumenta vezana za prevoženje službenih pasa. Za korišćenje ovih dokumenata nije bilo potrebe i ona se neće posebno objašnjavati.

Izrađena dokumenta, osim Contingent/Unit Shipment Notification, Clearance and Delivery Request and Obligation Agreement, bila su overavana potpisom vođe ENP, starijeg nacionalnog predstavnika i pečatom. Contingent/Unit Shipment Notification, Clearance and Delivery Request and Obligation Agreement je potpisom i pečatom overio komandant španskog logističkog bataljona i to samo zbog toga što se u vreme realizacije prevoženja pč srpska strana tretirala kao deo španskog kontingenta.

Inicijalni sastanak sa odgovornim licima za *kontrolu kretanja* realizovan je krajem septembra u štabu UNIFIL-a. Kontrola kretanja je od izuzetnog značaja za UNIFIL, jer se pomoću ove funkcije obezbeđuje realizacija multimodalnih transportnih operacija [5]. Ključni elementi ove funkcije su procedure, transportni procesi, prevozna sredstva i drugi resursi potrebni za zadovoljenje potreba. Za planiranje, primenu i koordinaciju svih zahteva snaga UNIFIL-a za kretanjem odgovoran je Združeni koordinacioni centar za kretanje (*engl.* The Joint Movement Coordination Centre, JMCC). U svom sastavu JMSS ima organizacije celine zadužene za: vazdušni saobraćaj (*engl.* Air Movements Unit), kopneni saobraćaj (*engl.* Surface Movements Unit) i rotacije (*engl.* Rotations Unit).

Osnovni cilj inicijalnog sastanka bio je uspostavljanje linija stručne saradnje radi dalje koordinacije aktivnosti. U skladu sa važećom procedurom bila su određena lica odgovorna za realizaciju daljih aktivnosti (ispred JMSS – službenik iz sastava celine za rotacije, a ispred nacionalnog kontingenta – vođa ENP) i postignut je zaključak sa smernicama o daljem postupanju.

ENP je preuzeo obavezu obezbeđenja potrebnih transportnih kapaciteta za prevoženje tereta i dela ljudstva, izradu potrebnih isprava o prevozu i angažovanje potrebnog broja lica iz svog sastava za vođenje kolona i za saradnju sa organima JMSS na aerodromu, odnosno u luci Bejrut na dan izvršenja rotacije. JMSS je preuzeo obavezu po pitanju obezbeđenja nedostajućih transportnih kapaciteta – na osnovu početne procene potrebnih snaga bili su iskazani zahtevi za: cisternu za gorivo radi popune gorivom vozila po izvršenom iskrcanju u luci Bejrut, prevozna sredstva (autobuse) za transport ljudstva po pristizanju na a. Bejrut i pratnju LAF. Pored toga, postignut je okvirni dogovor da se inspekcija odlazeće opreme izvrši na UNP 7-2 dan pre početka transporta za Bejrut i da se isprave o prevozu<sup>23</sup> mogu dostaviti pre nego što budu poznati konačni podaci o prevoznicima i vremenima izvršenja prevoženja, uz obavezu da se ovi podaci odmah po saznanju naknadno dostave.

Na sastanku je posebno bila razmotrena potreba viziranja pasoša za dolazeće ljudstvo pč. Viziranje pasoša za ljudstvo koje u sastavu rotacije snaga UNIFIL-a dolazi u Liban – u skladu sa sporazumom između Vlade Republike Liban i UNIFIL-a – nije potrebno vršiti. Za ovo ljudstvo potrebno je na propisanom obrascu sačiniti Passenger Manifest. Odgovorne službe na aerodromu u Bejrutu, nakon poređenja podataka u pasošima sa podacima u ovom dokumentu, pečatom overava Passenger Manifest, kao dokaz da su lica legalno ušla na teritoriju Libana. Isti princip primenjuje se prilikom odlaska tako da se prilikom rotacije snaga UNIFIL-a ne vrši pečatiranje pasoša ni prilikom ulaska ni prilikom izlaska iz Libana. Kontingent je u obavezi da sačini i u JMSS dostavi Passenger Mani-

<sup>23</sup> Krajem septembra se na osnovu raspoloživih podataka pristupilo izradi potrebnih isprava o prevozu, a za nedostajuće podatke istovremeno su dostavljeni zahtevi za njihovo dostavljanje iz R. Srbije. (*prim.aut.*)

fest, kao i da u roku od 24 časa od vremena dolaska, za svako lice navedeno u Passenger Manifestu u JMSS dostavi podatke o brojevima izdatih legitimacija UNIFIL-a. Legitimacije UNIFIL-a JMSS poništava prilikom dezangažovanja ljudstva, a nakon izvršene odgovarajuće kontrole nadležnih aerodromskih službi.

Takođe, bilo je dogovoreno da, u skladu sa važećim procedurama, a nakon što budu poznati svi detalji oko realizacije rotacije, JMSS organizuje Plansku konferenciju na kojoj će se još jednom sagledati obaveze svih učesnika aktivnosti radi izrade odgovarajuće regulative. Bila je ostavljena mogućnost da se pre ove konferencije, po potrebi, mogu organizovati posebni sastanci predstavnika JMSS i predstavnika nacionalnog kontingenta.

## Razvoj koncepta

Operacionalizacija idejne zamisli realizovana je na zajedničkom sastanku predstavnika španskog i nacionalnog kontingenta početkom oktobra 2013. godine. Iako do ovog sastanka nije postojalo saznanje da je španski partner odredio lica iz svog sastava koja će biti uključena u realizaciju procesa planiranja, na pomenutom sastanku se pokazalo da za to postoje tačno određena lica i to po dužnostima koje obavljaju u komandi i jedinicama MnBr „Istok”. U tom smislu može se reći da je postojala formirana grupa za operativno planiranje koju su sačinjavali: (1) *predstavnici španskog kontingenta* iz MnBr „Istok”: načelnik Odeljenja za logistiku (G-4), referent u Odeljenju za operativne poslove (G-3) nadležan za planiranje budućih operacija, predstavnik komande mehanizovanog bataljona, predstavnici logističkog bataljona (komandant, zamenik i načelnik Grupe za operativne poslove (S-3)); (2) *predstavnici nacionalnog kontingenta* (stariji nacionalni predstavnik, vođa ENP i štabni oficir S-4 španskog mehanizovanog bataljona). U dalji rad su, po potrebi, i u zavisnosti od problematike koja se rešavala – uključivana i druga lica iz sastava oba kontingenta.

Najbitnija informacija koja je bila primljena od prethodnog zajedničkog sastanka odnosila se na broj kontejnera koji se planiraju transportovati iz Srbije – smanjenje sa 10 na 5 kontejnera<sup>24</sup>. Nakon revizije činjenica i pretpostavki, osvrta na do sada realizovane aktivnosti, pre svega na zaključke sastanka sa JMSS, izvršena je analiza uticajnih faktora, utvrđeni su činioci koji mogu uticati na izvršenje celokupne aktivnosti i zaključeno je da se dodeljena misija može izvršiti u više varijanti upotrebe snaga.

Ukupno su bile razvijene četiri varijante upotrebe snaga, pri čemu je tri varijante u potpunosti bio razvio ENP, a jednu – komanda španskog logističkog bataljona. Analizom i testiranjem bilo je utvrđeno da su sve razvijene varijante upotrebe prikladne, ostvarljive, prihvatljive, jedinstvene i potpune.

Poređenje varijanti upotrebe bilo je izvršeno razmatranjem kriterijuma selekcije [4] – pre svega ekonomije snaga, a zatim jednostavnosti, pravovremenosti i fleksibilnosti. Nakon izvršenog poređenja bilo je zaključeno da se komandantu MnBr „Istok” predloži i referiše o varijanti upotrebe koja je podrazumevala da se:

– iskrcavanje opreme i vozila sa broda, utovar kontejnera i dela motornih vozila na španska prevozna sredstva, formiranje kolone i kretanje realizuje u toku jednog dana (okvirno 28/29.10.2013. godine);

<sup>24</sup> Ovaj broj je naknadno još jednom korigovan, tako da je bilo ukupno četiri prevezenih kontejnera. Za sve kontejnere je, pre otpočinjanja prevoženja ENP, bio dostavljen odgovarajući sertifikat – S.S.S. Renewal Certificate. (*prim.aut.*)



- motorna vozila marke Puch prevezu angažovanjem španskih transportnih kapaciteta, a da se ostalim vozilima realizuje marševanje sopstvenim hodom;
- za upravljanje borbenim motornim vozilima angažuje deo vozača iz pv;
- osim redovnog obezbeđenja tokom radnji pretovara i formiranja kolone, u luci se neće morati formirati posebno obezbeđenje;
- za regulisanje i kontrolu saobraćaja (RKSb) i borbeno osiguranje angažuje: LAF, vojna policija sektora „Istok”, policija iz sastava španskog kontingenta (Guardia Civil) i španski mehanizovani bataljon;
- logistička podrška iz domena funkcije opšta logistika, zdravstvo<sup>25</sup> i po pitanju transporta motornih vozila u kvaru realizuje osloncem na kapacitete španskog logističkog i inženjerskog bataljona;
- prevoženje ljudstva pv i pč realizuje 3.11.2013. godine.

Referisanje komandantu i načelniku štaba o odabranoj varijanti upotrebe realizovao je komandant španskog logističkog bataljona i ona je bila usvojena na nivou MnBr „Istok”.

Upoznavanje nadležnih lica u JMSS sa usvojenom varijantom upotrebe snaga realizovao je vođa ENP u okviru čega je, pored već pomenutih, iznet i dodatni zahtev za obezbeđenje pet motornih vozila za prevoz kontejnera sa opremom. Sastanak u JMSS bio je iskorišćen i da se izvrši pregled izrađenih isprava o prevozu radi utvrđivanja potrebe za ispravkama – njihovim korekcijama, a naredni sastanak bio je zakazan za, načelno, dve sedmice pre dolaska broda sa opremom i vozilima kada bi se ujedno realizovala Planska konferencija. Do vremena održavanja konferencije bilo je potrebno obezbediti potpune podatke o angažovanim prevoznicima, tačnim vremenima polaska – dolaska, pozivnim znakovima vazduhoplova – broda i sl., kako bi se nakon konferencije moglo pristupiti izradi potrebnih operativnih naređenja i druge potrebne dokumentacije za realizaciju prihvata pč i dezangažovanje ljudstva pv.

Značajna aktivnost koja je bila realizovana početkom oktobra<sup>26</sup> jeste i sastanak u luci Bejrut sa direktorom preduzeća „Saleh Shipping Sarl”. Ovu organizaciju španski partner, ali i većina drugih zemalja učesnica u UNIFIL-u, angažuje za izvršenje usluga carinjenja u luci Bejrut, što je bio osnovni razlog njenog angažovanja prilikom istovara i pripreme za prevoženje vozila i opreme VS. Direktor firmi su na sastanku, radi pripremnih radnji u luci, bili dostavljeni podaci o količinama dolazeće opreme i vozila pč. On je bio upoznat sa načinom na koji se planira realizovati prihvati i dalji transport iz luke, kao i da se dolazak broda očekuje 28.10.2013. godine. Od direktora su bila dobijena uveravanja da ne treba očekivati bilo kakve probleme oko prihvata broda, a zatražio je da se, što pre je moguće, dostave podaci o brodskom agentu radi koordinacije aktivnosti. S naše strane bio je zatražen proračun troškova<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> U sastavu svake kolone se, po važećim procedurama, obavezno planira sanitetski tim sa sanitetskim motornim vozilom.

<sup>26</sup> Inicijalni sastanak radi uspostavljanja kontakta realizovan je 23. 7. 2013. godine.

<sup>27</sup> Proračun troškova dostavljen je 7.10.2013. godine. S obzirom na to da ENP nije raspolagao novčanim sredstvima i da je španski partner (koji je po važećim sporazumima trebao snositi troškove u R. Liban što bi se naknadno refundiralo iz R. Srbije) bio suočen sa problemom ograničenog budžeta misije, rešavanje pitanja naknade troškova u luci Bejrut preuzeli su nadležni organi u Republici Srbiji.

## Ponovni razvoj koncepta

Sa razvojem i aktivnostima koordinacije, u skladu sa odobrenim konceptom, na multinacionalnom nivou u Libanu završeno je zaključno sa 5.10.2013. godine, o čemu su u Srbiju bili dostavljeni potrebni izveštaji. Međutim, umesto traženih podataka za razradu, izradu i odobravanje plana, dobijeno je obaveštenje da se svi termini realizacije prevoženja pomeraju, da će novi termini, kalendarski, biti zasigurno posle do sada određenih i da se podaci o novim – izmenjenim datumima realizacije prevoženja ne mogu odmah dostaviti.

Bilo je više nego očigledno da ova informacija značajno utiče na razvijeni koncept tako da proces planiranja nije mogao preći u narednu, već se morao vratiti na prethodnu fazu – ponovo se moralo pristupiti razvoju koncepta pri čemu su se kritične informacije odnosile na nove datume prevoženja. S druge strane, ovakva promena termina nije odgovarala ni španskoj strani koja je sa sopstvenom rotacijom snaga trebalo da otpočne 9.11. i u potpunosti se završi najkasnije do 30.11.2013. godine. Ukoliko bi došlo do preklapanja termina, neizvesna bi bila mogućnost pomoći španskog partnera i JMSS po pitanju potrebnih prevoznih sredstava, čime bi *mogućnost realizacije celokupne aktivnosti prihvata pč i dezangažovanja ljudstva pv bila dovedena u pitanje*.

Prve informacije o novim terminima realizacije prevoženja pristigle su početkom druge polovine oktobra i gotovo su pouzdano govorile da će se prevoženje ljudstva realizovati 5.11.2013. godine, dok se pristizanje broda sa opremom i vozilima u luku Bejrut može očekivati u periodu od 4. do 6.11.2013. godine. Preostalo raspoloživo vreme nije dozvoljavalo da se čekaju potvrde ovih informacija već se na osnovu njih (kao pretpostavki) morao nastaviti proces planiranja. S tim u vezi, i u saradnji sa španskim partnerom, bio je realizovan odgovarajući sastanak (21.10.2013. godine) radi ponovnog razvoja koncepta u skladu sa novonastalom situacijom. Ukupno su razvijene tri varijante upotrebe snaga – u skladu sa pretpostavkama o datumu uplovljavanja broda sa opremom i vozilima u luku Bejrut, a najnepovoljnija varijanta upotrebe snaga bila je da se sve aktivnosti realizuju u jednom danu, 5.11.2013. godine. Za svaku varijantu upotrebe bila je izvršena odgovarajuća identifikacija snaga, a posebna specifičnost ogledala se u tome što se, bez obzira na to o kojoj varijanti upotrebe je reč, naoružanje pv – zbog vraćanja u Srbiju – nije moglo koristiti, a imajuća količina zaštitne opreme (šlemovi i balistički prsluci) bila je nedovoljna za svo ljudstvo čete. Potrebno (nedostajuće) naoružanje sa municijom i zaštitnu opremu obezbedio je španski partner, a raspoloživo vreme nije dozvoljavalo da se sa ljudstvom pč realizuje posebna obuka o njegovom korišćenju.

Upoznavanje nadležnih lica u JMSS sa varijantama upotrebe snaga realizovano je u okviru Planske konferencije koja je bila održana 23.10.2013. godine. Bilo je zaključeno da se pristupi izradi završne verzije isprava o prevozu i planiranju kretanja, tako da se prihvat glavne opreme planira za 4.11, a rotacija ljudstva da se realizuje 5.11.2013. godine<sup>28</sup>. Ukoliko se prihvat opreme ne bi realizovao, 4.11.2013. godine vršilo bi se dnevno ažuriranje i dorada (revizija) planova i dokumenata. Nedostajući transportni kapaciteti, uključujući i popunu gorivom u luci Bejrut, bili su obezbeđeni iz sastava prištapske (austrijske) jedinice kopnenih snaga UNIFIL-a za logističku podršku. Propisane kontrole vozila, opreme i naoružanja bile su planirane za realizaciju na UNP 7-2, i to za pv dan pre otpočinjanja prevoženja, a za pč dan nakon prihvata u luci Bejrut.

<sup>28</sup> Sa nacionalnog nivoa je 21.10.2013. godine dobijeno obaveštenje da će se prevoženje ljudstva realizovati vazduhoplovom Boeing 737-300 (kapaciteta za prevoženje 148 lica) i dobijeni su detalji leta.

Međutim, i ove varijante upotrebe snaga – koje su podrazumevale da se motorna vozila marke Puch prevezu angažovanjem španskih transportnih kapaciteta – pretrpele su izmene nakon dobijanja podataka o realizaciji prevoženja u pomorskom saobraćaju. Konačni podaci o brodu kojim će se izvršiti prevoženje bili su dobijeni 26.10.2013. godine, kao i planska vremena utovara, plovidbe i uplovljavanja u luku u Bejrutu. Planska vremena bila su takva da se, u slučaju povoljnih meteo uslova tokom plovidbe, uplovljavanje broda u Bejrut moglo očekivati najranije 5.11, a najverovatnije 6.11.2013. godine. Nakon što je upoznat sa ovim podacima, španski partner je zauzeo stav da sopstvene transportne kapacitete angažuje samo za ispunjenje obaveza po važećim sporazumima – samo za prevoz kontejnera sa naoružanjem i opremom pč. Odluka je obrazložena činjenicom da će vozači iz sastava pč stići u Liban pre vozila, tako da se ne može prihvatiti ograničenje po ovom pitanju i da je španski partner otpočeo sa pripremama za realizaciju rotacije sopstvenih snaga, te da je i sam suočen sa nedostatkom transportnih kapaciteta. Realizovanim pregovorima nije se uspeo promeniti zauzeti stav španskog partnera, tako da su varijante upotrebe snaga, osim po datumima realizacije, bile izmenjene u delu koji se odnosi na prevoženje opreme i vozila pč. O navedenim izmenama bio je obavešten JMSS.

U vreme ponovnog razvoja koncepta intenzivirane su i završne pripreme za dezangazovanje ljudstva pv i prihvata pč. U skladu sa sačinjenim planom pristupilo se postepenom povlačenju naoružanja i opreme pv i njegovoj pripremi za transport. Pored toga, izvršen je prihvata prethodnice pč. Prethodnicu pč su, pored vozača, sačinjavali četni starešina i domaćin baze. Nakon prihvata, četni starešina bio je angažovan oko primopredaje sredstva koje je koristio pv, domaćin baze je bio upućen na UNP 9-66 radi primopredaje kompleksa, a sa vozačima je bila organizovana doobuka iz upravljanja motornim vozilima. Aktivnost doobuke posebno se ističe jer su kod dela vozača bile uočene određene promene – grubo rukovanje vozilom i uređajima, greške prilikom promene stepena prenosa, greške prilikom skretanja i upravljanja m/v u krivini i sl. Imajući u vidu da je reč o licima koja su inače angažovana kao vozači vojnih vozila i koja su, pored toga, imala posebnu obuku pre upućivanje u UNIFIL, teško da se opravdanje za ovakva postupanja mogu naći u obučenosti. Verovatniji uzrok ovakvih postupanja je u promenama u ponašanju zbog uticaja jakih emocija – pod uticajem jakih emocija vozači obraćaju manju pažnju na saobraćaj i saobraćajne propise, dolazi do promene u brzini reagovanja i generalno postaju manje oprezni u saobraćaju.

Pre više od pet vekova, italijanski mislilac Nikolo Makijaveli je u svom delu „O umeću ratovanja“, naglasio „da je kretanje po neprijateljskoj zemlji opasnije od vođenja bitke“<sup>29</sup>. Liban se ne može smatrati neprijateljskom zemljom, ali snage UN u Libanu mogu biti izložene ugrožavanju bezbednosti. U saobraćaju je stalno prisutna opasnost od automobila bombi, deo stanovništva nije naklonjen i ne odobrava prisustvo snaga UN i sl. Pored toga, kod vozača se javio strah zbog nepoznavanja putne mreže i zbog znatno drugačijih navika učesnika u saobraćaju od onih koje vladaju u Srbiji. Sve to izaziva jake emocije koje imaju uticaj na ponašanje vozača i bezbednost saobraćaja<sup>30</sup>. Upravo zbog toga, u sastavu španskog kontingenta nalazi se trupni psiholog koji, pored ostalog, ima zadatak i preventivnog delovanja kroz rad sa vozačima.

<sup>29</sup> Makijaveli N. „O umeću ratovanja“, Magelan pres, Beograd, 2013.

<sup>30</sup> U prilog tome govore i istraživanja realizovana na Saobraćajnom fakultetu u Doboju, Univerziteta u Istočnom Sarajevu. Vidi šire: <http://www.scribd.com/doc/16191670/saobraćajna-psihologija>.

## Razrada plana

Na osnovu dobijenih podataka, JMSS je izradio naređenje – UNIFIL Movement Order 33/13, 30 October 2013 – koje je dostavljeno komandi Mnbr „Istok“, a odnosi se na izvršenje prevoženja ljudstva, opreme i vozila pč.

Na nivou Mnbr „Istok“ ovo naređenje je, u potrebnoj meri, razrađeno pri čemu posebno treba istaći deo koji se odnosi na zaštitu snaga. U sastavu svake od kolona određene su snage za borbeno osiguranje i protivelektronsku zaštitu, a pored toga posebno je bilo regulisano i koordinirano da se pre otpočinjanja kretanja izvrši izviđanje komunikacijskih pravaca koji su bili određeni za realizaciju kretanja sa težištem na otkrivanje minsko-eksplozivnih sredstava i naprava (*engl.* Explosive ordnance reconnaissance, EOR); da se snage za deaktiviranje i uklanjanje minsko-eksplozivnih sredstava i naprava (*engl.* Explosive ordnance disposal, EOD) prevedu u viši nivo gotovosti – u snage za hitno reagovanje; da se rezerva komandanta Mnbr „Istok“ (snage za hitno reagovanje, *engl.* Task force alpha) po potrebi borbeno angažuje za zaštitu angažovanih snaga; da se preduzmu dodatne mere obaveštajnog i bezbednosnog obezbeđenja u i van zone UNIFIL-a; da se uspostave stanice za RKSb i da se u sastav kolona ugrade jedinice španske vojne policije.

Na osnovu ovog naređenja, komanda španskog logističkog bataljona izradila je sopstveno naređenje po kojem se celokupan zadatak trebao realizovati u okviru ukupno pet kolonskih kretanja.

## Revizija plana

Raspoloživo vreme od momenta izrade i overe potrebnih dokumenata plana do početka realizacije nije dozvoljavalo izvršenje posebne revizije. Bile su realizovane samo aktivnosti koje se odnose na praćenje napretka, odnosno praćenje realizacije radi eventualnog korigovanja plana. Ključne informacije i dalje su se odnosile na realizaciju prevoženja u pomorskom saobraćaju, a mogućnosti dolaženja do ovih informacija bile su krajnje ograničene i uglavnom svedene na korišćenje interneta<sup>31</sup>.

## Faza izvođenja

Faza izvođenja praktično je otpočela realizacijom kontrole ličnog prtljaga, opreme i naoružanja koje pv vraća u Srbiju – u 08.00 časova 4.11.2013. godine. Kontrolu je realizovao predstavnik JMSS sa vojnom policijom sektora „Istok“, vojnom policijom iz sastava španskog kontingenta i uz prisustvo vođe ENP-a kao predstavnika srpskog kontingenta. Najpre je bila izvršena kontrola prtljaga: raspakivanje opreme radi pregleda organa vojne policije; merenje mase ponovo upakovanog prtljaga i popunjavanje dokumenta Luggage Control. Potom je bila izvršena vizuelna kontrola ostale opreme (po broju jedinica pakovanja, vrsti tereta, masi, izvršenom obeležavanju i sl.), pri čemu je težište bilo na kontroli sanduka sa naoružanjem, a nakon toga kontrola pomoću službenih pasa (kontrola radi otkrivanja eks-

<sup>31</sup> Nепrekidno praćenje kretanja broda korišćenjem podataka dostupnih na <https://www.marinetraffic.com>

ploziva, narkotika i sl.) i kontrola stručnog lica službe ABHO iz sastava španskog kontingenta korišćenjem hemijskih i radioloških detektora. Po izvršenoj kontroli bio je izvršen utovar sve opreme, naoružanja i prtljaga u kontejner koji je zatim zaključan i zapečaćen. U drugi kontejner posebno je bila utovarena zaštitna oprema za dolazeće ljudstvo pč.

Pripremu dezangažovanog ljudstva za putovanje izvršio je komandir voda. Kasnije, tokom realizacije rotacije španskog kontingenta, uočeno je da španski partner realizuje mnogo obimnije pripreme ljudstva za putovanje. Pored „komandirskih priprema”, posebno se vršila psihološka priprema koju realizuje trupni psiholog; pripremu po pitanju odnosa sa medijima po dolasku u Španiju realizovalo je stručno lice iz organa za civilno-vojnu saradnju; dezinfekciju obuće stručna lica veterinarske službe, a mogu se izdvojiti i aktivnosti koje u vezi sa realizacijom rotacije realizuje vojni sveštenik<sup>32</sup>.

Aktivnosti koje su bile realizovane 5.11.2013. godine mogu se po kriterijumu mesta realizacije grupisati kao:

1. Realizacija kolonskog kretanja na relaciji UNP 7-2 – aerodrom Bejrut i aerodrom Bejrut – UNP 7-2.

2. Aktivnosti na Staging area i aerodromu:

- izvršenje prihvata autobusa za domotorizaciju iz sastava austrijske logističke jedinice;
- izvršenje procedura na aerodromu za dezangažovano ljudstvo pv – kao specifičnost može se istaći da službe na aerodromu nisu imale nikakvog fizičkog kontakta sa ljudstvom već su po njihovom zahtevu sve provere izvršili organi vojne policije sektora „Istok”. Pasošku kontrolu, kontrolu legitimacija UNIFIL-a, kontrolu i overu Passenger Manifest izvršila je odgovarajuća služba na aerodromu u saradnji sa organima JMSS po već pomenutoj proceduri, nakon čega su organi JMSS poništili dalje važenje legitimacija;

- izvršenje procedura na aerodromu za dolazeće ljudstvo pč – za dolazeće i dezangažovano ljudstvo korišćen je bio isti izlaz iz aerodromske zgrade uz fizičko odvajanje ljudstva staklenim zidom. Nakon iskrcavanja izvršeno je savravanje podataka iz Passenger Manifesta sa podacima u pasošima i overa Passenger Manifest;

- koordinacija sa kompanijom nadležnom za prihvati i otpremu vazduhoplova, putnika i stvari na aerodromu<sup>33</sup> (engl. Handling Company) oko istovara – utovara vazduhoplova; primopredaje, rukovanja i prevoza tereta od vazduhoplova do termaka i nazad; registracije putnika (pripadnici pv – kao odlazeći putnici prošli su kraj odgovarajućeg šaltera za registraciju, gde je svakom ponaosob bio izdat kupon za ulazak u avion (engl. Boarding pass);

- prevoženje ljudstva pč nakon izvršenih procedura na aerodromu, od aerodromske zgrade do Staging area;

- zaduženje ljudstva pč sa zaštitnom opremom, podela suvih obroka i organizacija ukrcavanja u autobuse.

3. Aktivnosti na UNP 7-2:

- zaduženje nedostajućih količina naoružanja i municije za ljudstvo koje se angažuje za realizaciju prihvata i prevoženja opreme i vozila pč;

<sup>32</sup> Katolički vojni sveštenik iz sastava španskog kontingenta je pred odlazak ljudstva pv došao, iako to nije bilo planirano, na mesto ukrcavanja i dao blagoslov. Ovaj postupak sveštenika pozitivno je prihvatilo ljudstvo pv, a svedoči o tome kako su bili prihvaćeni i kakav ugled i poštovanje su imali pripadnici pv za vreme svog angažovanja u UNIFIL-u (*prim. aut.*).

<sup>33</sup> Predstavnik kompanije je sa vođom ENP stupio u telefonski kontakt 4.11.2013. godine, kada je i potvrdio da su iz domena kompanije koju predstavlja realizovane sve pripremne radnje na aerodromu.

– kontrola pripremljenosti smeštajnih kapaciteta;  
– organizovanje izdavanja legitimacija UNIFIL po dolasku ljudstva i podnošenje zahteva za izdavanje vozačkih dozvola za ljudstvo koje tokom angažovanja u UNIFIL-u upravlja vozilima UN. U vreme angažovanja bilo je regulisano da vozilom može upravljati lice kojem nije izdata vozačka dozvola UNIFIL-a, ali samo ako je za to lice podnet zahtev za izdavanje ove vozačke dozvole. Bez vozačke dozvole lice u UNIFIL-u je moglo upravljati vozilima UN najduže 20 dana od dana podnošenja zahteva [6];

– organizovanje i realizovanje informisanja ljudstva pč po dolasku u UNIFIL.

Nosilac realizacije prve dve navedene grupe aktivnosti bio je ENP, a treću grupu aktivnosti realizovali su štabni oficiri iz sastava nacionalnog kontingenta (u skladu sa svojim pozicijama u štabu Mnbr „Istok” i komandi španskog mehanizovanog bataljona i u saradnji sa odgovornim licima iz sastava UNIFIL-a) i jedno lice iz sastava ENP. Treba napomenuti da su za celokupnu realizaciju prevoženja ljudstva bili angažovani minimalni resursi nacionalnih snaga – devet lica, dva kontejnera i jedno terensko motorno vozilo za prevoz lica.

Aktivnosti koje su realizovane 6.11.2013. godine bile su organizovane tako da je polazak kolone sa UNP 7-2 (glavne snage za borbeno osiguranje, glavne snage za RKSb, motorna vozila za prevoz kontejnera, „Recovery” vozila, sanitetska motorna vozila i deo ljudstva iz nacionalnog kontingenta odgovoran za organizaciju rada u luci i prijem sredstava) bio u ranim jutarnjim časovima, nakon čega je, kasnije u toku jutra, sa UNP 7-2 za luku bila krenula i grupa vozila – vozila za zajednički prevoz lica, manji deo snaga za RKSb i manji deo snaga za borbeno osiguranje. U okviru kolonskog kretanja španski partner realizovao je prevoženje dela sopstvenih kontejnera sa opremom koja je bila planirana za vraćanje u Španiju tokom predstojeće rotacije snaga.

Vozila i ljudstvo iz sastava kolone su po dolasku bila grupisana na već pomenuti prostor koji u luci uobičajeno koristi španska strana. Na njemu je bilo organizovano fizičko obezbeđenje i podeljen suvi dnevni obrok – prostor je bio iskorišćen kao rejon prikupljanja (*engl.* Assembly area). Odgovorna lica iz sastava nacionalnog kontingenta su, zatim, zajedno sa predstavnicima brodskog agenta (kojeg je angažovao prevoznik) i kompanije angažovane za iskrcaj broda, obišli mesto gde je bilo planirano pristajanje i istovar broda, kada je još jednom bilo provereno obezbeđenje pilota za uplovljavanje broda i potrebne mehanizacije za istovar. Realizovanim obilaskom bilo je utvrđeno da se prostor<sup>34</sup> neposredno oko mesta vezivanja broda po uplovljenju može iskoristiti za pripremu vozila, utovar kontejnera i formiranje kolone (*engl.* Marshalling area) i, u skladu s tim, bilo je dogovoreno da se kontejneri sa broda direktno utovare na motorna vozila. Korišćenjem ovih pogodnosti bilo je sprečeno gomilanje vozila i stvaranje gužvi, jer je prema dinamici istovara – pretovara, pripreme i popune gorivom pristiglih vozila bilo organizovano sukcesivno premeštanje ljudstva i tehnike iz rejona prikupljanja. Kretanje iz luke do UNP 7-2 bilo je organizovano kao kolonsko, formiranjem dva marševska elementa, sa vremenskim intervalom sleđenja od jedan sat. Raspored vozila u koloni bio je takav da je nakon svaka dva do tri vozila iz nacionalnog kontingenta u kolonu bilo raspoređeno jedno vozilo iz sastava španskog kontingenta. Ovakav raspored vozila omogućavao je adekvatno borbeno osiguranje i protivielektronsku zaštitu, nastavak kretanja u slučaju „pucanja” kolone – vozači iz sastava španskog kontingenta su u dovoljnoj meri poznavali putni pravac

<sup>34</sup> Kasnije je utvrđeno da je korišćenje ovog prostora obezbeđeno zahvaljujući direktoru „Saleh Shipping Sarl”.

(izuzev deonice kroz Bejrut) – a imao je i pozitivan psihološki efekat na vozače iz sastava nacionalnog kontingenta po pitanju problema (ne)poznavanja putne mreže.

Kretanje kroz Bejrut, od luke do aerodroma (do početka MSR 2), zbog gabarita nатовarenih vozila i dimenzija tunela moglo se realizovati jedino korišćenjem putnog pravca uz obalu. Nakon što je bilo završeno formiranje kolone, obezbeđenje LAF – koje je bilo planirano kao čelno i začelno vozilo u oba marševska elementa – odbilo je da realizuje vođenje kroz Bejrut „obalskim putem” uz obrazloženje da ne poznaju put. Realizaciju zadatka nije prihvatila ni vojna policija sektora „Istok” iz istog razloga. Problem je rešen tako što je policija iz sastava španskog kontingenta prihvatila da realizuje zadatak<sup>35</sup>.

Tokom analize realizacije aktivnosti došlo se do saznanja da je španski partner već imao sličnih problema, te da zbog toga praktikuje i angažovanje policije iz sastava svog kontingenta. Drugi razlog angažovanja policije iz sastava španskog kontingenta je vršenje uviđaja, ako za to bude potrebe. Tokom realizacije kretanja nacionalnih snaga došlo je do otkaza na jednom borbenom vozilu, koje je utovareno na „Recovery” i tako dalje transportovano. Problem se pojavio u rejonu Nabatiye (slika 2), jer ukupni gabariti nisu dozvoljavali prolazak ispod nadvožnjaka. Iako nije došlo do bilo kakvog kontakta, samo zbog zaustavljanja vozila „Recovery” pre nadvožnjaka, bio je izvršen uviđaj i formiranje foto-dokumentacije. Ova radnja bila je realizovana preventivno, jer su postojali slučajevi da je lokalna uprava, nakon sličnih događaja, od UNIFIL-a tražila novčanu naknadu za navodna oštećenja. U konkretnom slučaju nije dostavljen nikakav zahtev za naknadu troškova.

## Faza stabilizacije i dezangažovanja

Aktivnostima koje su realizovane 6.11.2013. godine, na kojima je bilo angažovano ukupno 46 pripadnika nacionalnog kontingenta (pri čemu su vozila pristigla iz Srbije sopstvenim hodom prevežena iz Bejruta u UNP 7-2), u suštini je ostvaren cilj operacije, tako da nema potrebe za posebnim elaboriranjem aktivnosti realizovanih u fazi stabilizacije i dezangažovanja. Može se istaći realizacija kontrole pristigle opreme i vozila, koju su izvršila nadležna lica iz štaba UNIFIL-a, nakon čega je komanda španskog mehanizovanog bataljona preuzela taktičku komandu nad pč, realizovala potrebnu obuku pripadnika pč i, u skladu sa ranijim planovima, izvršen je razmeštaj pč na dodeljene lokacije. Podizanjem državne zastave Republike Srbije na UNP 9-66, 12.11.2013. godine, pč je u potpunosti započela sa samostalnom realizacijom zadataka u UNIFIL-u.

## Završna razmatranja

Ostvarenje ciljeva angažovanja pč u UNIFIL-u, i dostizanje krajnjeg željenog stanja, ne bi bilo ostvarivo bez prethodno uspešno realizovanog prihvata, organizovanja, kretanja i integracije. Analizom sadržaja koji se mogu naći u vojnostručnoj literaturi [7,8,9] i njihovim poređenjem sa, u konkretnom slučaju, realizovanim aktivnostima, mogu se izvršiti

<sup>35</sup> Španski partner je i ovom prilikom koristio GPS aplikaciju TwoNav by CompeGPS koja se pokazala mnogo efikasnijom od uređaja koji su bili dodeljeni nacionalnom kontingentu na korišćenje. (*prim. aut.*)

odgovarajuća pojmovna određenja i sagledavati faktori koji imaju uticaja na prihvata, organizovanje i kretanje snaga nacionalnog kontingenta, odnosno faktori koji se moraju imati u vidu tokom procesa planiranja.

Pod terminom „prihvata” se, u tom smislu, može posmatrati proces usmeren na: stvaranje uslova za nesmetano iskrcavanje ljudstva i istovar tereta u lukama iskrcavanja/istovara; prijem ljudstva i tereta u lukama i kontrolu kretanja pristiglog ljudstva, naoružanja i opreme radi izvršenja carinskih procedura. Po mestu realizacije, prihvat snaga se realizuje u lukama iskrcavanja/istovara; a po vremenu realizacije, radnje vezane za pripremu i organizovanje prihvata započinju i delom se u potpunosti realizuju pre samog dolaska prevoznih sredstava kojima se realizuje strategijski transport. Krajnji cilj prihvata je da se stvore uslovi za organizovanje pristiglih snaga.

Proces „organizovanja” obuhvata grupisanje pristiglih snaga, „spajanje” ljudstva sa tehnikom, popunu vozila gorivom i pripremu vozila za kretanje, formiranje jedinica, ukrcavanje ljudstva i utovar tereta na prevozna sredstva, a sve to radi izvršenja kretanja. Mesto, vreme i sam način organizovanja snaga, u osnovi, zavisi od termina pristizanja prevoznih sredstava u luke iskrcavanja/istovara, međusobne prostorne udaljenosti luka (ukoliko se za strategijski transport koriste različiti vidovi i grane saobraćaja), raspoloživih prevoznih sredstava i potrebnog ljudstva (vozači, borbeno osiguranje, RKSb i sl.). Organizovanje se, nakon izvršenog prihvata, može realizovati na posebno određenom prostoru u ili van samih luka iskrcavanja/istovara. Ukoliko je to izvodljivo, poželjno je korišćenje posebnog prostora za grupisanje snaga potrebnih za izvršenje kretanja, a posebnog za „spajanje” ljudstva sa pristiglom tehnikom, popunu pristiglih vozila gorivom, utovar tereta, formiranje kolona i sl. Osnovni cilj organizovanja je priprema snaga za izvršenje kretanja od luke iskrcavanja/istovara do konačnog odredišta u zoni operacije.

Kretanje se može definisati<sup>36</sup> kao radnja kojom se jedinica ili njeni delovi organizovano premeštaju iz luka iskrcavanja/istovara do konačnih odredišta u zoni operacije, a izvodi se – u skladu sa odgovarajućim standardnim operativnim procedurama koje važe za konkretnu operaciju – marševanjem, prevoženjem i kombinovano.

Uspešno realizovan prihvat, organizovanje i kretanje je osnovni preduslov za realizaciju integracije snaga. Faktori koji imaju uticaja na izvršenje prihvata, organizovanja i kretanja mogu se podeliti na dve grupe, pri čemu se obuka ljudstva i razvijanje interoperabilnosti posmatra kao poseban relevantni faktor. Prva grupa faktora je u direktnoj vezi sa funkcijom saobraćaj i transport i odnosi se na pitanja: (1) izvršenja pasoške i bezbednosne kontrole pristiglog ljudstva u lukama iskrcavanja; (2) obezbeđenja potrebne mehanizacije za istovar – pretovar – manipulaciju teretom i privremeno odlaganje tereta u luci; (3) izvršenje carinskih poslova; (4) obezbeđenja mehanizacije za utovar i istovar tereta na prevozna sredstva za transport u drumskom saobraćaju; (5) obezbeđenja potrebnih prevoznih sredstava za realizaciju prevoženja u drumskom saobraćaju; (6) obezbeđenja potrebnog broja vozača (posada vozila); (7) registracije vozila i postavljanja registarskih tablica na vozila; (8) planiranja kretanja (određivanje elemenata za kretanje); (9) izvršenje i kontrolu kretanja od polazne tačke do marševskog cilja.

U drugu grupu mogu se ubrojiti faktori koji se odnose na obezbeđenje i zaštitu snaga: (1) borbeno osiguranje u mestu i pokretu; (2) protivelektronska zaštita; (3) medicinska zaštita;

<sup>36</sup> Vidi šire: tačka 100. Pravilo saobraćajne službe, SbU SSNO in. br. 650-1 od 12. juna 1985. godine, Beograd, 1985.



(4) obaveštajno i bezbednosno obezbeđenje; (5) telekomunikaciono-informatičko obezbeđenje; (6) logistička podrška (težišno po funkcijama: snabdevanje, održavanje i opšta logistika).

Organ koji učestvuje u planiranju, koordinaciji aktivnosti i realizaciji prihvata, organizovanja i kretanja snaga u multinacionalnoj operaciji je ENP. Veličina i sastav ENP zavise od koncepta logističke podrške kontingenta angažovanog u multinacionalnoj operaciji, od veličine i namene konkretne jedinice, ali i od trenutne situaciji u zoni misije [10].

Element nacionalne podrške (*engl.* National Support Element) predstavlja deo nacionalne podrške snaga angažovanih u multinacionalnoj operaciji. Zbog toga se u literaturi i naglašava da je ENP u komandnom smislu potčinjen nadležnim nacionalnim organima, a da u zoni operacije ostvaruje saradnju i koordinaciju sa zemljama partnerima i zemljom domaćinom oko korišćenja svih raspoloživih kapaciteta za podršku<sup>37</sup>.

Fokusiranjem na prihvata, organizovanje i kretanje, ENP realizuje: (1) podršku kontingenta od luka iskrcavanja/istovara do konačnog odredišta u zoni operacije; (2) koordinaciju podrške zemlje domaćina, zemlja partnera i podrške koja se obezbeđuje preko UN; (3) ugovaranje nabavke dobara i koordinaciju nabavke koja se vrši kroz ENP zemlja partnera; (4) angažovanje specijalizovanih agencija za potrebe obezbeđenja specifičnih materijala i usluga.

Za uspešnu organizaciju i realizaciju navedenih oblika podrške, pored informacija o promenama u okruženju, od presudnog značaja su blagovremene i potpune informacije o strategijskom transportu nacionalnih snaga. Ove informacije smanjuju neodređenost, olakšavaju planiranje, koordinaciju i druge pripremne radnje, a njihovom obradom se, pre svega, prenosi stručnost u primeni na rešavanju problema prihvata, organizovanja i kretanja nacionalnih snaga. Nepostojanje, ili neblagovremeno i nepotpuno dostavljanje informacija, znatno otežava rad i, u krajnjem, može dovesti u pitanje mogućnost realizacije celokupne operacije na što je u ovom radu već ukazano.

## Zaključak

Dovođenje snaga nacionalnog kontingenta u zonu multinacionalne operacije može se podeliti na dve faze. Prva faza podrazumeva realizaciju strategijskog transporta i završava se pristizanjem angažovanih prevoznih sredstava u luke iskrcavanja/istovara. Druga faza odnosi se na prihvata snaga, njihovo organizovanje i dalje kretanje do konačnog odredišta u zoni operacije radi integracije u multinacionalne snage.

Prihvata, organizovanje i kretanje nacionalnih snaga do konačnog odredišta u zoni operacije predstavlja mnogo obimniji proces od prevoženja – marševanja ljudstva i sredstava od luka iskrcavanja/istovara do konačnog odredišta. S tim u vezi, određeni su faktori čiji uticaj se mora imati u vidu prilikom planiranja, a mogu se grupisati na faktore koji su u vezi sa delatnostima saobraćaja i transporta, faktore u vezi sa obezbeđenjem i zaštitom snaga i obuku ljudstva kao poseban faktor.

<sup>37</sup> U konkretnom slučaju, ENP je bio pod taktičkom komandom komandanta španske logističke jedinice. Kao osnovni razlozi za ovakvo rešenje mogu se izdvojiti koncept podrške i činjenica da je španska logistička jedinica imala dvojaku ulogu – kao izvršni logistički organ za podršku snaga u UNIFIL-u i kao španski element nacionalne podrške. Mesto ENP nije uticalo na ulogu i ispunjenje zadataka vezanih za prihvata, organizovanje i kretanje pč, što ne znači da je ovo rešenje optimalno, naročito u slučaju porasta obima angažovanja snaga VS u UNIFIL-u.

Za uspešnu realizaciju prihvata, organizovanje i kretanje snaga se, pored sopstvenim snagama, mora obezbediti angažovanjem multinacionalnih snaga, snaga zemalja partnera i podrške zemlje domaćina. Celokupno angažovanje mora biti planirano i koordinirano, tako da se sve aktivnosti preduzimaju po jedinstvenoj zamisli, raspoloživim resursima za određeno vreme, radi ostvarenja cilja koji se ostvaruje učešćem nacionalnih snaga u multinacionalnoj operaciji. U tom smislu, prihvata, organizovanje i kretanje nacionalnih snaga može se posmatrati kao posebna vrsta operacija Vojske Srbije.

Radnje, aktivnosti i stečena iskustva u vezi sa prihvatom, organizovanjem, kretanjem i integracijom pešadijske čete Vojske Srbije u Multinacionalnu operaciju Ujedinjenih nacija u Republici Liban – UNIFIL, prikazane i pojašnjene u ovom radu mogu se dalje koristiti kao izvor informacija za razvoj vojnih nauka i kao deo priprema za slične operacije u narednom periodu.

## Literatura

1 Годишњи план употребе Војске Србије и других снага одбране у мултинационалним операцијама у 2013. години, *Службени војни лист*, број 03, Београд, 2013.

2 МО, ГШ ВС – Здружена оперативна команда: Доктрина операција Војске Србије, Београд, 2012.

3 UNIFIL – Multinational Brigade Sector East: SOP 402 General Procedures for Land Movements, Marjayoun, 2011.

4 ГШ ВС – Управа за планирање и развој (Ј-5): Упутство за оперативно планирање и рад команди у Војсци Србије, Београд, 2013.

5 UNIFIL – Movement Control Section: Standard Operating Procedure On Movement Control Section, Naqoura, 2011.

6 UNIFIL, SRBCON – Element nacionalne podrške: Priručnik za rad u Elementu nacionalne podrške u UNIFIL, Ebel El Saki (Maržajun), 2013.

7 Allied Joint Movement and Transportation Doctrine, AJP – 4.4 (A), MC – NATO Standardization Agency, 2005.

8 Pomazalova N, Korecki Z, Dvoržak T. – Logistic Applications In Reception, Staging, Onward Movement Accomplishment; elektronski radni dokument: [http://www.aos.sk/casopisu/science/dokumentz/archiv/2010\\_2/cl7.pdf](http://www.aos.sk/casopisu/science/dokumentz/archiv/2010_2/cl7.pdf) - 18.08.2014.

9 Доктрина логистике Војске Србије, Генералштаб ВС – Управа за логистику (Ј-4); Београд, 2012.

10 Зинаја, Д., Личне забелешке о ангажовању у УНИФИЛ, непубликовани материјал, 2013.