

UDK 347.74:368.23
10.5937/TokOsig2601117N

Dr Jovan Nikčević¹
Msr Filip M. Živanović*

ORUŽANA DEJSTVA KAO OSIGURANI RIZIK U FIDIC UGOVORIMA – OSVRT NA DEJSTVA PLEMENA HUTI U CRVENOM MORU

PREGLEDNI RAD

Apstrakt

Autori u ovom radu ukazuju na problematičnost pravnog razgraničenja instituta „rizika od neprijateljstava“ i „rizika od terorizma“, u situacijama kada zbog upotrebe oružane sile dođe do preusmeravanja transporta opreme, u okviru ugovora zasnovanog na FIDIC opštim uslovima (Žuta knjiga, izdanje iz 1999. godine).² U tom smislu, ovaj rad analizira pravne implikacije promene rute transporta robe u kontekstu građevinskog projekta koji bi se realizovao u Srbiji, a usled pomorskih napada koje su tokom razdoblja 2023–2025 godine u akvatoriji Crvenog mora sprovodili jemenski Huti, tj. njihovo vojno-političko krilo, pokret Ansar Alah. Uzimajući za faktički okvir scenario u kojem bi transport opreme morao biti preusmeren usled delovanja Ansar Alaha i posledičnog ukidanja „kargo“ polise osiguranja, autori ukazuju na potencijalne praktične posledice pravne karakterizacije takvog delovanja. S tim u vezi, ovaj rad će ukazati na međusobnu povezanost ukidanja polisa osiguranja i ugovornih posledica u okviru FIDIC Žute knjige (1999).

Ključne reči: rizik, terorizam, neprijateljstvo, Huti, FIDIC.

¹ Partner, Nikčević/Kapor advokatska kancelarija. E-mail: j.nikcevic@nkpr.rs ORCID: 0009-0008-2756-5577.
^{*} Advokat, Nikčević/Kapor advokatska kancelarija. E-mail: f.zivanovic@nkpr.rs. ORCID: 0009-0007-8844-6996.
Rad primljen: 16.1.2026.

Rad prihvaćen: 28.2.2026.

² Conditions of Contract for Plant and Design-Build for Electrical and Mechanical Works and for Building and Engineering Works Designed by the Contractor (First Edition 1999).

I Uvod

Promenjena geopolitička situacija na Bliskom istoku i povećani rizici u pomorskom saobraćaju kroz Crveno more, nastali nakon terorističkog napada Islamskog pokreta otpora, tj. Hamasa, na teritoriju Izraela 7. oktobra 2023. godine i potonje eskalacije izraelsko-palestinskog sukoba, izazvali su značajne poremećaje u međunarodnim lancima snabdevanja, koji nisu ostali bez uticaja ni na domaće tržište. Pre svega napadi pokreta Ansar Alah, kao oružane formacije jemenske etničke grupe Huta, na trgovačke brodove i tankere u regionu Crvenog mora i Adenskog zaliva značajno su zakomplikovali realizaciju pomorskog saobraćaja na tom delu rute, dovodeći do značajnih poremećaja na tržištu osiguranja, koji se osećaju i dalje.³

Takav razvoj događaja mogao bi imati značajne pravne implikacije na realizaciju infrastrukturnih projekata u Republici Srbiji, naročito u delu koji se odnosi na isporuku investicione opreme kao sastavnog dela brojnih građevinskih poduhvata.

U tom kontekstu, situacije u kojima bi izvođač radova morao preusmeriti isporuku opreme zbog bezbednosnih rizika, uz ukidanje polise osiguranja kojom su osiguravači pokrivali transportne rizike kroz Crveno more, otvorile bi brojna pitanja u vezi sa ugovornom raspodelom rizika između investitora i izvođača. Takve situacije bi rezultirale i pitanjima posledične raspodele troškova koji bi mogli nastati usled preusmeravanja isporuke dužom i skupljom transportnom rutom.

Kada je reč o ugovornom okviru koji uspostavlja FIDIC *Žuta knjiga* (1999) i generalno FIDIC modeli ugovora,⁴ odgovori na prethodna pitanja zavise od nekoliko faktora:

1. Kakva je raspodela opisanih rizika između naručioca i izvođača;
2. Da li opisani slučajevi predstavljaju akt više sile;
3. Kakva je uzročno-posledična veza između opisanih događaja i nastalih troškova.

Stoga ovaj rad polazi od teze da dodatni troškovi preusmeravanja transporta opreme, nastali usled ukidanja kargo osiguranja zbog bezbednosnih rizika povezanih s napadima pokreta Ansar Alah, ne predstavljaju trošak koji se po FIDIC *Žutoj knjizi* (1999) može prebaciti na naručioca. Autori argumentuju da se u takvim okolnostima radi o ostvarenju komercijalnog rizika na strani izvođača, a ne o posledici realizacije rizika naručioca u smislu potklauzula 17.3 i 17.4, niti o događaju više sile u smislu potklauzule 19.1.

³ „Red Sea insurance soars after deadly Houthi ship attacks“, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/red-sea-insurance-soars-after-deadly-houthi-ship-attacks-2025-07-10/>, poslednji put posećeno 24. 10. 2025.

⁴ Michael D. Robinson, *A Contractor's Guide to the FIDIC Conditions of Contract*, Wiley-Blackwell, West Sussex, 2011, 85.

II Ugovorni okvir

FIDIC opšti uslovi zasnivaju raspodelu rizika na ustaljenim i opšteprihvaćenim principima pravičnosti.⁵ U skladu s tim principima, određeni rizik treba da snosi ona ugovorna strana koja je u najboljoj poziciji da takav rizik kontroliše, njime efikasno upravlja, razumno predvidi njegove posledice ili se od njega adekvatno osigura. Takav koncept raspodele rizika predstavlja izraz teorijskog pristupa koji je sistematizovan i mimo FIDIC prakse,⁶ a koji je potom prihvaćen i normativno inkorporiran u savremene međunarodne standardne ugovorne obrasce.

S tim u vezi, ugovorne odredbe koje uređuju pitanje raspodele rizika između ugovornih strana u kontekstu FIDIC *Žute knjige* (1999), sadržane su u potklauzulama 17.3 i 17.4 i strukturirane su na sledeći način:

17.3 Rizici naručioca

Rizici navedeni u potklauzuli 17.4 u nastavku su:

- (a) rat, **neprijateljstva** (bez obzira na to da li je rat zvanično objavljen ili ne), invazija, dela stranih neprijatelja;
- (b) pobuna, **terorizam**, revolucija, ustanak, vojna ili uzurpirana vlast, ili građanski rat unutar države;
- (c) nemiri, uzbune ili neredi unutar države koje izazivaju lica koja nisu osoblje izvođača niti drugi zaposleni kod izvođača i podizvođača;
- (d) ratna municija, eksplozivni materijali, jonizujuće zračenje ili kontaminacija radioaktivnošću unutar države, osim ako se to može pripisati upotrebi takvih sredstava od strane izvođača;
- (e) udarni talasi izazvani letelicama ili drugim vazduhoplovnim uređajima koji putuju podzvučnim ili nadzvučnim brzinama;
- (f) korišćenje ili zauzeće bilo kog dela stalnih radova od strane naručioca, osim ako je drugačije predviđeno Ugovorom;
- (g) projektovanje bilo kog dela radova od strane osoblja naručioca ili drugih za koje naručilac snosi odgovornost, ako ih ima, i
- (h) svaka delatnost prirodnih sila koja je nepredvidiva ili protiv koje se od iskusnog izvođača ne bi moglo razumno očekivati da preduzme adekvatne preventivne mere.

17.4 Posledice rizika naručioca

Ukoliko i u meri u kojoj bilo koji od rizika navedenih u potklauzuli 17.3 dovede do gubitka ili oštećenja radova, dobara ili dokumenata izvođača, izvođač će bez odlaganja obavestiti inženjera i sanirati taj gubitak ili oštećenje u meri u kojoj to inženjer zahteva.

⁵ Nael G. Bunni, *Risk and Insurance in Construction* (second edition), Spon Press, London, 2003, 137.

⁶ Max Abrahamson, „Risk Management“, *International Construction Law Review*, Vol. 1, 1984, 241–264.

Ako izvođač pretrpi kašnjenje i/ili trošak usled sanacije tog gubitka ili oštećenja, dužan je da inženjeru dostavi dodatno obaveštenje i ima pravo, u skladu sa potklauzulom 20.1 [zahtevi izvođača], na:

- (a) produženje roka za takvo kašnjenje, ako je završetak radova odložen ili će biti odložen, u skladu sa potklauzulom 8.4 [produženje roka za završetak], i*
- (b) plaćanje nastalog troška, koji će biti uključen u ugovornu cenu. U slučajevima iz podstavova (f) i (g) potklauzule 17.3 [rizici naručioca], razumna dobit na trošak takođe će biti uključena.*

Po prijemu ovog dodatnog obaveštenja, inženjer će postupiti u skladu sa potklauzulom 3.5 [određivanja] radi postizanja saglasnosti ili utvrđivanja tih pitanja.

Shodno prethodnom, citirane ugovorne odredbe akcenat stavljaju na sledeće aspekte:

- Eksplicitno definisanje događaja ili okolnosti koje se smatraju rizicima naručioca;
- Razgraničenje rizika prema kriterijumu teritorijalnosti, pri čemu se određeni rizici (poput terorizma) smatraju rizikom naručioca isključivo ako se ostvare u državi u kojoj se realizuju radovi, dok se drugi rizici (rat, neprijateljstva, akti stranih neprijatelja) tretiraju kao rizik naručioca bez obzira na mesto njihovog ostvarenja;
- Definisanje posledica u slučaju da „rizici investitora” dovedu do „gubitka ili oštećenja” na „radovima, dobrima ili dokumentima” izvođača.

Kao što se vidi, ugovorne odredbe ostaju neme na pitanje kakve su posledice ukoliko dođe do ostvarenja „komercijalnih rizika”,⁷ kakav je jednostrano otkazivanje polise kargo osiguranja od strane osiguravača, kojom izvođač radova osigurava transport opreme, tj. dobara.

Stoga, u situacijama u kojima bi osiguravači koristili svoje, tržišno vrlo često zastupljeno pravo da otkazuju pokriće za kargo polise osiguranja usled delovanja grupa kao što je pokret Ansar Alah,⁸ postavljalo bi se pitanje kakve bi to posledice imalo na ugovornu raspodelu rizika i konsekventnu raspodelu troškova između investitora i izvođača.

III Komercijalni rizik vs rizik od gubitka ili oštećenja

Imajući u vidu da kod preusmeravanja transporta robe ne dolazi ni do kakvog oštećenja ili gubitka robe, može se zaključiti da troškovi koji nastaju iz takvih okolnosti predstavljaju posledicu ostvarenja komercijalnog, to jest ekonomskog

⁷ Ellis Baker, Ben Mellors, Scott Chalmers, Anthony Lavers, *FIDIC CONTRACTS: Law and Practice*, Routledge, London i Njujork, 2009, 348.

⁸ Institutske „War” i „Strike” klauzule sadrže odredbe koje osiguravačima daju opciju da po sopstvenom nahođenju ukinu pokriće, poštujući odgovarajuće preduslove.

rizika. Sledstveno, na taj način ne bi došlo do ispunjenja preduslova za primenu ugovornog mehanizma definisanog u potklauzuli 17.4. FIDIC *Žute knjige* (1999).

S tim u vezi treba uzeti u obzir koji bi to adekvatan uzrok doveo do nastanka dodatnog troška, jer u takvim situacijama uzrok ne bi bio u fizičkom oštećenju ili uništenju robe, već u dužoj ruti putovanja. Drugim rečima, treba razmotriti okolnost da li bi kod preusmeravanja transporta robe došlo do ostvarenja posledica prepoznatih potklauzulom 17.4 FIDIC *Žute knjige*, a naročito u delu koji definiše da izvođač ima pravo na naplatu dodatnog troška usled „gubitka ili oštećenja radova, dobara ili dokumenata“, nastalih kao posledica ostvarenja rizika naručioca.

Vodeći se latinskom maksimom *Causa proxima non remota spectatur*,⁹ mogli bismo doći do zaključka da bi se neposredna uzročno-posledična veza uspostavila između ukidanja polise, kao neposrednog događaja koji je izvođaču onemogućio realizaciju transporta kroz Crveno more, a ne između delovanja pokreta Ansar Alah (što bi predstavljalo udaljeni uzrok) i nastalih troškova preusmeravanja. Dakle, u toj situaciji troškovi izvođača ne bi nastali kao posledica otklanjanja oštećenja ili gubitka na opremi usled aktivnosti Ansar Alaha (na način kako to predviđa potklauzula 17.4. FIDIC *Žute knjige* (1999), već kao posledica komercijalnog rizika, kakav je odluka osiguravača da ukine pokriće, te na taj način spreči realizaciju transporta kroz region Crvenog mora.

Ovde je važno istaći da rizik od ukidanja polise osiguranja, koji predstavlja dominantan uzrok u nastanku troškova zbog posledične promene rute transporta, FIDIC *Žuta knjiga* (1999) ne prepoznaje kao rizik čije je posledice dužan da preuzme naručilac, niti ih definiše ugovorni okvir koji bi pomogao u opredeljivanju koja ugovorna strana je dužna da takav trošak snosi.

Samim tim, trošak nastao usled preusmeravanja transporta ne potpada pod obim odgovornosti naručioca definisan potklauzulom 17.4 FIDIC *Žute knjige* (1999), budući da ne predstavlja posledicu gubitka ili oštećenja radova, dobara ili dokumentacije izvođača, već rezultat odluke osiguravača da povuče kargo pokriće usled povećanog bezbednosnog rizika.

Takav pristup bi bio u skladu s koncepcijom efikasnog uzroka, razvijenom u pravu *common law* tradicije. Naime, u odluci Doma lordova u predmetu *Leyland Shipping Co v. Norwich Union Fire Insurance Society* (1918), uvedeno je pravilo da se pod efikasnim uzrokom smatra onaj uzrok koji je najefikasniji, a ne onaj koji je vremenski najbliži posledici.¹⁰ Drugim rečima, *causa proxima* jeste dominantni, efektivni uzrok štete, a ne nužno poslednji po redosledu. Taj pristup postao je standard u savremenom *common law* pravu, uz upotrebu testa tzv. efikasnog uzroka. Time je označen prelaz od formalno-vremenskog kriterijuma ka suštinskom kriterijumu uzročne dominacije.

⁹ Wan Izatul Asma Wan Talaat, *Causa Proxima Non Remota Spectatur: The Doctrine of Causation in Marine Insurance*, J. Mar. Law & Commerce 34 : 521 (2003), 495–502.

¹⁰ *Leyland Shipping Co v. Norwich Union Fire Insurance Society* [1918] AC 350, 369 (HL).

Sudovi više ne posmatraju samo krajnji događaj u lancu već identifikuju uzrok koji je u najvećoj meri doprineo nastanku gubitka, onaj koji je bio odlučujući u pokretanju ostalih uzroka i nastanku štete. Primena testa efikasnog, to jest adekvatnog uzroka u konkretnom slučaju vodi zaključku da je odluka osiguravača o ukidanju kargo pokrića predstavljala pravno relevantan i dominantan uzrok nastanka dodatnih troškova, dok je delovanje pokreta Ansar Alah imalo karakter udaljenog, posrednog uzroka koji sam po sebi nije proizveo gubitak ili oštećenje na robu izvođača.

Pored toga, kontinentalni pravni sistemi, uključujući švajcarski i nemački, primenjuju test „adekvatne uzročnosti“, koji ocenjuje da li je uzrok po životnom iskustvu sposoban da proizvede datu štetu. Tako se u tim jurisdikcijama uzročnost određuje na osnovu predvidivosti i tipičnosti uzročne veze, a ne na osnovu formalne blizine događaja šteti. Pravno odlučujući uzrok u tim sistemima jeste onaj koji se, po opštem toku stvari, može smatrati dovoljno značajnim i predvidivim da bi proizveo nastalu štetu. Taj koncept, poznat kao *adäquate Kausalität*, služi kao normativni filter koji isključuje iz odgovornosti one uzroke koji su suviše izuzetni ili nekarakteristični u konkretnom slučaju.¹¹

Dakle, moglo bi se reći da je uzročno-posledični odnos između delovanja pokreta Ansar Alah, ukidanja polise osiguranja zbog nebezbednosti plovidbe i posledičnog porasta troškova zbog preusmeravanja transporta takav da ne potpada pod ugovorni okvir definisan potklauzulom 17.4 FIDIC *Žute knjige* (1999) jer ne postoji direktna veza između rizika na strani naručioca i troškova nastalih kao posledica preusmeravanja robe, usled ukidanja polise osiguranja i posledičnog onemogućavanja realizacije transporta planiranom rutom.

IV Terorizam ili neprijateljstva

Kada je reč o ugovornoj kvalifikaciji delovanja Huta, treba imati u vidu da potklauzula 17.3 FIDIC *Žute knjige* (1999) pravi značajnu razliku između situacija koje se tretiraju kao „sukobi“ i situacija koje se tretiraju kao „terorizam“. Naime, kada je reč o „sukobima“, naručilac je taj koji preuzima rizik u slučaju da „sukobi“ dovedu do „oštećenja ili gubitka na radovima, dobrima ili dokumentaciji izvođača“, bez ikakvog teritorijalnog ograničenja, dok s druge strane, kada se radi o terorizmu, navedena potklauzula definiše da ovaj rizik potpada pod odgovornost naručioca, ali samo u slučaju da se terorizam kao rizik ostvario na teritoriji, tj. državi gde se projekat realizuje.

Kada se taj ugovorni okvir postavi u kontekst faktičke situacije i dešavanja u regionu Crvenog mora i Adenskog zaliva, dobija se kompleksan zadatak koji treba da odgovori da li bi delovanje pokreta Ansar Alah predstavljalo akt „neprijateljstva“

¹¹ Widmer Pierre, *Causation under Swiss Law*. In: Jaap Spier (ed.), *Unification of Tort Law: Causation*, Kluwer Law International, The Hague, 2000, 105–122.

ili „terorizma“, jer u prvom slučaju teret pada na naručioca gde god da se odvijaju sukobi ili neprijateljstva, dok je u slučaju terorizma, rizik na naručiocu samo onda kada se akti terorizma odvijaju u zemlji gde se projekat realizuje.

Tumačeći etimološko značenje reči „sukob“ u njenom izvornom, engleskom obliku *hostility*, i sintagme *act of hostility*, moglo bi se zaključiti da taj termin označava „događaj koji se može smatrati dovoljnim povodom za rat; CASUS BELLI.¹²

Dalje, kada bismo se nadovezali na definiciju termina „ratni čin“ (*act of war*), dobija se značenje koje podrazumeva „čin koji se smatra dovoljnim razlogom za neprijateljstva“.¹³

Iz tih odrednica, kada se posmatraju zajedno, proizlazi da „neprijateljstva“ u pravnom smislu podrazumevaju ponašanje koje predstavlja *casus belli*, tj. povod za rat na način kako rat kategorizuje međunarodno humanitarno pravo.

Vredi napomenuti da član 2. Zajedničkog dela Ženevskih konvencija iz 1949. godine¹⁴ međunarodni oružani sukob definiše kao „sve slučajeve proglašenog rata ili bilo kog drugog oružanog sukoba koji može nastati između dve ili više visokih ugovornih strana, čak i ako jedna od njih ne priznaje stanje rata“. Pojašnjenja radi, termin „visoke ugovorne strane“ označava isključivo suverene države koje su ratifikovale konvencije, uključujući i Arapsku Republiku Jemen, teritoriju na kojoj operiše Ansar Alah.

Pritom, treba imati u vidu da pokret Ansar Alah, niti Huti kao etnička grupa, ne poseduju status visoke ugovorne strane, niti se prema međunarodnom pravu mogu smatrati legitimnim predstavnikom države Jemena. Međunarodno priznata jemenska vlada, oličena u Predsedničkom savetu (*Presidential Leadership Council – PLC*) sa sedištem u Adenu, predstavlja jedini suvereni entitet ovlašćen da deluje u ime Republike Jemen.

Posledično navedenom, delovanje Ansar Alaha se ne bi moglo okarakterisati kao deo „međunarodnih oružanih sukoba“, odnosno kao „neprijateljstva“ u kontekstu međunarodnog humanitarnog prava (a samim tim ni u kontekstu FIDIC *Žute knjige* (1999)).

Dodatno, ovde bismo skrenuli pažnju i na kategoriju tzv. „prekogrančni nemeđunarodni sukob“ – koncepcije koja predstavlja derivat principa „nemeđunarodnih oružanih sukoba“. Naime, međunarodno humanitarno pravo prepoznaje mogućnost da u oružanom sukobu učestvuju i nedržavni entiteti, pre svega kada je reč o građanskom ratu, podrazumevajući da „oružani sukob postoji svaki put kada dođe do upotrebe oružane sile između država ili do dugotrajnog oružanog nasilja

¹² „Act of hostility. (16c) An event that may be considered an adequate cause of war; CASUS BELLI. – Also termed hostile act“, Bryan Garner, Black's Law Dictionary, 12th edition (2012), 43.

¹³ „Act of war. (17c) int'l law. An act considered sufficient cause for hostilities“, Bryan Garner, Black's Law Dictionary, 12th edition (2012), 31.

¹⁴ The Geneva Conventions of August 1949.

između državnih vlasti i organizovanih oružanih grupa, ili između takvih grupa unutar jedne države”.¹⁵

Navedeni princip je proširen kroz institut „prekograničnih nemeđunarodnih sukoba (*Extraterritorial Non-International Armed Conflict*)”, koji označavaju „prekogranične unutrašnje oružane sukobe u kojima oružana grupa koja se bori protiv jedne države ima svoje glavno sedište i deluje, u većoj ili manjoj meri, sa teritorije susedne države („države domaćina”)”.¹⁶

Dakle, suština tog principa je da dozvoljava mogućnost da se određeno oružano delovanje tretira u okviru međunarodnog humanitarnog prava rezervisanog za unutrašnje sukobe (*non-international armed conflicts*), uprkos činjenici da takvi sukobi imaju „prekogranični karakter”.

To bi u konkretnom slučaju značilo da bi se delovanje pokreta Ansar Alah moglo tretirati kao „neprijateljstva” u okviru „prekograničnog nemeđunarodnog sukoba”, jer se radi o upotrebi oružane sile od strane „organizovane oružane grupe” i to van granica jedne države, međutim napadi Ansar Alaha na brodove u Crvenom moru nisu predstavljali prelivanje unutrašnjeg sukoba u Jemenu.

Naprotiv, delovanje Ansar Alaha nije bio deo građanskog rata u Jemenu, već je predstavljalo oružane napade usmerene da se utiče na Izrael, da se izraelska vlada prisili da obustavi operacije u Gazi.¹⁷ Samim tim priroda oružanog delovanja Ansar Alaha je takva da se ona ne bi mogla okarakterisati kao „neprijateljstvo” u kontekstu međunarodnog humanitarnog prava, a samim tim ni u kontekstu FIDIC *Žute knjige* (1999).

Dodatno, upravo u političkoj pozadini i motivu delovanja pokreta Ansar Alah leži ključna distinkcija koja bi mogla olakšati opredeljivanje između kvalifikacije njegovog kao „neprijateljstva” ili kao „terorizma”. Naime, iako ne postoji univerzalna, obavezujuća definicija terorizma u kontekstu međunarodnog humanitarnog prava, osnovne karakteristike terorizma podrazumevaju da se radi o činovima nasilja ili relevantnim pretnjama nasiljem koji su:

- usmereni protiv civila, civilne infrastrukture koji nisu povezani s bilo kojim oružanim sukobima ili neprijateljstvima;
- izvršene sa posebnom namerom da se zaplaši stanovništvo ili da se vlada ili međunarodna organizacija primoraju da preduzmu ili se uzdrže od preduzimanja određene radnje;
- motivisane političkim, verskim, ideološkim ili sličnim ciljevima.

¹⁵ Anthony Cullen, *The Concept of Non-International Armed Conflict in International Humanitarian Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010, 117–119, 136–139

¹⁶ Pavle Kilibarda, *Globalization of Non-International Armed Conflicts*, in *The Grey Zone: Civilian Protection Between Human Rights and the Laws of War* (eds. Mark Lattimer & Philippe Sands), Bloomsbury Publishing, 2018, 117–155.

¹⁷ Yemen's Houthis 'will not stop' Red Sea attacks until Israel ends Gaza war, <https://www.aljazeera.com/news/2023/12/19/yemens-houthis-will-not-stop-red-sea-attacks-until-israel-stops-gaza-war>, poslednji put posećeno 26. 10. 2025. godine.

Takva karakterizacija odražena je u konvencijama, poput „Međunarodne konvencije o suzbijanju finansiranja terorizma“.¹⁸ Konkretno, član 2 te konvencije propisuje:

1. Bilo koje lice čini krivično delo u smislu ove konvencije ako takvo lice, bilo direktno ili indirektno, nezakonito i namerno, obezbeđuje ili prikuplja sredstva sa namerom da se ona upotrebe, ili sa znanjem da će biti upotrebljena, u celini ili delimično, radi izvršenja:

(a) dela koje predstavlja krivično delo u okviru i kako je definisano jednim od ugovora navedenih u aneksu; ili

(b) bilo kog drugog dela koje ima za cilj da izazove smrt ili tešku telesnu povredu civila ili bilo kog drugog lica koje ne učestvuje aktivno u neprijateljstvima u situaciji oružanog sukoba, kada je svrha takvog dela, po svojoj prirodi ili kontekstu, da zastraši stanovništvo ili da primora vladu ili međunarodnu organizaciju da preduzme ili se uzdrži od preduzimanja određene radnje.

Dodatno, konstitutivni elementi terorizma prepoznati su i u okviru Konvencije o suzbijanju protivpravnih radnji usmerenih protiv bezbednosti pomorske plovidbe, tzv. SUA Konvencija.¹⁹ Ta konvencija usvojena 1988. godine i izmenjena Protokolom iz 2005, predstavlja temeljni međunarodni pravni instrument u borbi protiv terorizma na moru.

U članu 3(1) konvencija definiše sledeća dela kao krivična u kontekstu borbe protiv terorizma:

Svako lice čini krivično delo ako protivpravno i namerno:

(a) zauzme ili preuzme kontrolu nad brodom silom, pretnjom silom ili bilo kojim drugim vidom zastrašivanja;

(b) izvrši nasilni akt nad licem na brodu ako je ta radnja takve prirode da može ugroziti bezbednu plovidbu tog broda;

(c) uništi brod ili prouzrokuje štetu brodu ili njegovom teretu koja može ugroziti bezbednu plovidbu broda;

(d) postavi ili izazove postavljanje na brod, bilo kojim sredstvima, uređaja ili supstance koja može uništiti brod ili prouzrokovati štetu brodu ili njegovom teretu koja ugrožava ili je verovatno da će ugroziti bezbednu plovidbu broda;

(e) uništi ili ozbiljno oštetiti pomorska navigaciona postrojenja ili ozbiljno ometa njihov rad, ako je verovatno da će takva radnja ugroziti bezbednu plovidbu broda;

(f) prenese informaciju za koju zna da je lažna, čime ugrožava bezbednu plovidbu broda;

(g) povredi ili ubije bilo koje lice u vezi sa izvršenjem ili pokušajem izvršenja bilo kog od dela navedenih u podtačkama (a) do (f).

¹⁸ International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999).

¹⁹ Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against Safety of Maritime Navigation (1988 and 2005).

Dodatno, član 3(2) predviđa da:

Svako lice takođe čini krivično delo ako:

pokuša da izvrši bilo koje od dela navedenih u stavu 1; ili

podstiče izvršenje bilo kog od dela navedenih u stavu 1 koje izvrši bilo koje lice, ili je na drugi način saučesnik licu koje izvrši takvo delo; ili

uputi pretnju, sa uslovom ili bez njega, kako je predviđeno nacionalnim zakonom, usmerenu ka primoravanju fizičkog ili pravnog lica da preduzme ili se uzdrži od preduzimanja određene radnje, radi izvršenja bilo kog od dela navedenih u stavu 1, podtačke (b), (c) i (e), ako je verovatno da će takva pretnja ugroziti bezbednu plovidbu određenog broda.

U svetlu javnih izjava pokreta predstavnika pokreta Ansar Alah, koji su napade opisali kao napore da se uvede blokada Izraela i njegovih saveznika, navodeći da će operacije trajati sve dok se rat u Gazi ne okonča, jasno je da je pomorska kriza u Crvenom moru prouzrokovana napadima na civilne brodove direktno povezana s političkim zahtevima upućenim državi Izrael. Stoga je očigledno da takvi akti predstavljaju pokušaj prisile da se država Izrael uzdrži od daljih vojnih aktivnosti u Gazi.

Ta povezanost između akta nasilja, njegovog civilnog pomorskog cilja i njegove političke pozadine mogla bi se okarakterisati kao terorizam prema relevantnim međunarodnim konvencijama.

Štaviše, iako ne postoji međunarodno priznata zvanična lista terorističkih grupa, Ujedinjene nacije su prepoznale prirodu delovanja pokreta Ansar Alah kao terorističku aktivnost. U Rezoluciji Saveta bezbednosti UN 2624 (2022),²⁰ Komitet za sankcije je snažno osudio prekogranične napade koje je izvršila „teroristička grupa Huti“, uključujući napade na trgovačke brodove u Crvenom moru pomoću improvizovanih eksplozivnih naprava na vodi i morskih mina, kao i napade na civile i civilnu infrastrukturu u Saudijskoj Arabiji i Ujedinjenim Arapskim Emiratima.

Takve tvrdnje su u potpunosti u skladu s kriterijumima za definisanje terorizma utvrđenim u Rezoluciji Saveta bezbednosti UN 1566 (2004).²¹ Naime, pomenuta rezolucija daje široko prihvaćenu radnu definiciju terorizma u okviru međunarodnog humanitarnog prava. Kako je navedeno u tački 3:

Krivična dela, uključujući i ona usmerena protiv civila, izvršena s namerom da se izazove smrt ili teška telesna povreda, ili uzimanje talaca, s ciljem da se izazove stanje terora u široj javnosti, u grupi ljudi ili prema određenim osobama, da se zastraši stanovništvo ili da se vlada ili međunarodna organizacija primoraju da preduzmu ili se uzdrže od preduzimanja određene radnje – a koja predstavljaju krivična dela u okviru i kako su definisana međunarodnim konvencijama i protokolima koji se odnose na terorizam – ni pod kojim okolnostima ne mogu

²⁰ UNSC Resolution 2624 (2022).

²¹ UNSC Resolution 1566 (2004).

biti opravdana političkim, filozofskim, ideološkim, rasnim, etničkim, verskim ili bilo kojim sličnim razlozima.

Dakle, primenom navedenih međunarodnih normativnih okvira, na delovanje pokreta Ansar Alah, moglo bi se zaključiti da delovanje ove grupe u Crvenom moru ispunjavaju konstitutivne elemente terorizma, kao što su:

- namerno i sistematsko napadanje trgovačkih brodova i civilne infrastrukture;
- postajanje namere da se poremeti međunarodna trgovina i pomorska plovidba;
- postojanje namere da se izvrši politička prisila usmerena na uticanje politike suverenih trećih država.

Posledično, delovanje pokreta Ansar Alah u Crvenom moru ne može se kvalifikovati kao „neprijateljstva“ u smislu potklauzule 17.3(a) FIDIC *Žute knjige* (1999), već kao akti terorizma koji su se odigrali van teritorije države u kojoj se realizuju radovi, te kao takvi ne aktiviraju ugovorni mehanizam odgovornosti naručioca.

V Viša sila

U međunarodnim komercijalnim ugovorima, koncept više sile (*force majeure*) ima ključnu ulogu u regulisanju posledica nepredviđenih okolnosti koje ugovorna strana nije mogla predvideti, izbeći niti sprečiti. Taj institut postoji kako bi se stranka koja zbog takvog događaja objektivno nije u stanju da ispuni svoje ugovorne obaveze oslobodila odgovornosti, pod strogim uslovima. Po pravilu, viša sila obuhvata prirodne katastrofe, ratna dejstva, postupke organa vlasti i druge poremećaje koji značajno onemogućavaju izvršenje ugovora, ali ne i uobičajene rizike poslovanja kao što su porast troškova, problemi s logistikom ili promena tržišnih uslova.

U tom duhu, FIDIC *Žuta knjiga* (1999) u potklauzuli 19.1 propisuje sledeće: „Viša sila“ je događaj ili okolnost koja:

- (a) je van kontrole strane,
- (b) koju ta strana nije mogla razumno predvideti pre potpisivanja ugovora,
- (c) koja nije mogla biti razumno izbegnuta ili prevaziđena od strane te strane, i
- (d) koja nije pretežno uzrokovana drugom stranom.

Viša sila može uključivati, ali nije ograničena na vanredne događaje ili okolnosti navedenog tipa, pod uslovom da su ispunjeni uslovi iz tačaka (a) do (d) iz prethodne definicije:

- (i) rat, neprijateljstva (bez obzira na to da li je rat formalno objavljen), invazija, akti stranih neprijatelja,
- (ii) pobuna, terorizam, revolucija, ustanak, vojna ili uzurpirana vlast, ili građanski rat,

- (iii) nemiri, meteži, neredi, štrajk ili blokada od strane lica koja nisu deo izvođačevog osoblja niti zaposlenih kod izvođača ili podizvođača,
- (iv) ratna sredstva, eksplozivne materije, jonizujuće zračenje ili kontaminacija radioaktivnošću, osim kada su ovi posledica delanja izvođača,
- (v) prirodne katastrofe poput zemljotresa, uragana, tajfuna ili vulkanske aktivnosti.

U skladu s tim, da bi se pozivanje na višu silu smatralo osnovanim, neophodno je da postoji objektivna nesavladivost okolnosti i da se one kvalifikuju kao eksterni, vanredni i nepredvidivi događaji koji čine ispunjenje ugovorne obaveze nemogućim. Na tom principu počiva i opšta sudska i arbitražna praksa u pogledu tumačenja više sile, kako u domaćem tako i u međunarodnom kontekstu. S tim u vezi od značaja je serija slučajeva koji su tretirali nemogućnost plovidbe kroz Suec tokom 50-ih godina prošlog veka i u kojima je sudska praksa zauzela odgovarajuće stavove.

Naime, zatvaranje Sueckog kanala 1956. godine predstavljalo je odličan test za primenu doktrina više sile i nemogućnosti ispunjenja (*frustration*), te je tako sudska praksa proistekla iz tog događaja nedvosmisleno potvrdila načelo da puko povećanje troškova ili potreba za alternativnim putem izvršenja ne predstavljaju dovoljnu osnovu za oslobođenje od ugovornih obaveza usled više sile ili nemogućnosti ispunjenja.

Tako se u predmetu *Tsakiroglou*²² sud bavio utvrđivanjem ispunjenosti preduslova za neispunjenje u ugovoru u kojem se prodavac obavezao da isporuči kikiriki iz Sudana u Hamburg preko Sueca. Nakon zatvaranja kanala, prodavac je tvrdio da je ispunjenje ugovora bilo nemoguće. Međutim, sud je utvrdio da je isporuka bila moguća alternativnom rutom oko Rta Dobre Nade, iako skuplja i duža, te da samim tim nije došlo do radikalne promene ugovornih obaveza. Dodatno, sud je utvrdio da je isporučilac bio dužan da snosi troškove preusmeravanja robe.

Slično, u predmetu *Transatlantic Financing*,²³ izvođač je zatražio dodatnu naknadu zbog povećanih troškova uzrokovanih zaobilaskom Afrike. Sud je zaključio da porast troškova od 14% nije dostigao prag komercijalne neizvodljivosti, jer je isporuka bila moguća i izvršena.

Dakle, navedeni slučajevi potvrđuju da otežano izvršenje, bilo kroz duži put, kašnjenje ili povećane troškove, ne ispunjava uslove za primenu više sile. Kako naglašava i profesor Kristof Bruner, okolnosti više sile nema u situacijama kada postoji razuman alternativni način izvršenja, osim ako je izričito dogovorena ekskluzivnost određene metode izvršenja.²⁴

²² *Tsakiroglou & Co Ltd v Noble Thorl GmbH* [1962] AC 93 (HL).

²³ *Transatlantic Financing Corp. v. United States*, 363 F.2d 312 (D.C. Cir. 1966).

²⁴ Christoph Brunner, *Force Majeure and Hardship under General Contract Principles*, Kluwer Law International, 2009, 432–435.

Na taj način, moglo bi se zaključiti da doktrina više sile nije primenljiva u situaciji kada je izvođač preusmerio robu i tako izvršio svoju ugovornu obavezu, jer je uspeo da prevaziđe okolnost više sile.

VI Zaključak

Goreopisana hipotetička situacija dokazuje svu kompleksnost kada se ukrste privatno i javno pravo, pogotovo kada je reč o graničnim situacijama i pravnim institutima koje zahtevaju filigransku izveržiranost i poznavanje šireg normativnog okvira.

U situaciji kada bi osiguravač izvođača ukinuo polisu osiguranja, usled koje bi izvođač morao da preusmeri transport svoje robe, pitanje ko bi po FIDIC *Žutoj knjizi* (1999) bio dužan da plati troškove takvog preusmeravanja, jeste izuzetno kompleksno i višedimenzionalno. Pre svega, odgovore treba tražiti na polju pravne kategorizacije delovanja pokreta Ansar Alah, te shodno tome razgraničiti da li se radi o aktima „neprijateljstva“ ili „terorizma“, odnosno da li se radi o događaju više sile i naposljetku, utvrditi uzročno-posledičnu korelaciju između aktivnosti Ansar Alaha i nastalih troškova.

S tim u vezi, kada se uzme u razmatranje ugovorni okvir koji definiše FIDIC *Žuta knjiga* (1999), ipak je moguće opredeliti balans preuzetih rizika između ugovornih strana i izvući zaključak u pogledu obaveze snošenja troškova.

Dakle, u konkretnoj situaciji osnovne premise bi podrazumevale sledeće:

- Delovanje pokreta Ansar Alah predstavlja akte terorizma koji su se odigrali van teritorije gde se projekat realizuje;
- Troškovi koji su nastali usled preusmeravanja transporta ne predstavljaju troškove nadoknade gubitaka ili oštećenja na radovima, dobrima ili dokumentima izvođača;
- Nemogućnost plovidbe kroz Crveno more ne predstavlja događaj više sile, jer je izvođač imao na raspolaganju razuman alternativni način izvršenja ugovorne obaveze, što isključuje postojanje objektivne nemogućnosti izvršenja kao ključnog elementa više sile;
- Neposredan uzrok, odnosno adekvatan uzrok nastanka troškova preusmeravanja se nalazi u okolnosti ukidanja polise osiguranja, a ne u delovanju pokreta Ansar Alah.

Shodno prethodnom, moglo bi se rezonovati da bi u konkretnoj situaciji izvođač bio taj koji bi snosio trošak preusmeravanja transporta, a ne naručilac, zato što ugovorni mehanizam FIDIC *Žute knjige* (1999) definiše da izvođač ima pravo na naknadu troškova u situacijama kada:

- trošak nastane kao posledica otklanjanja oštećenja ili gubitka na radovima, dobrima ili dokumentima izvođača;

- se radi o ostvarenju rizika „neprijateljstva“ (bez teritorijalnog ograničenja) ili o riziku terorizma (ali pod uslovom da se ovaj rizik ostvario u okviru teritorije gde se projekat realizuje);
- je reč o događaju više sile koji izvođač nije mogao da predvidi, spreči ili izbegne.

U svakom slučaju, hipotetički primer opisan u ovom radu pokazuje na koji način delatnost osiguranja, geopolitičke okolnosti, pomorski transport, industrija građevinarstva i normativni okviri poput FIDIC uslova ugovaranja mogu biti međusobno isprepleteni i zavisni jedni od drugih.

Svako drugačije tumačenje dovelo bi do neprihvatljivog proširenja rizika naručioca i do derogacije osnovnog FIDIC principa prema kojem izvođač snosi komercijalne i logističke rizike koji ne proizlaze iz gubitka ili oštećenja radova, dobara ili dokumentacije.

Stoga je neophodno pažljivo secirati svaku kariku u lancu između uzroka i posledice kako bi se utvrdilo koja ugovorna strana snosi koji rizik.

Literatura

- Abrahamson M., Risk Management, International Construction Law Review, Vol. 1, 1984,
- Brunner, C., Force Majeure and Hardship under General Contract Principles, Kluwer Law International, 2009,
- Bunni N., Risk and Insurance in Construction (second edition), Spon Press, London, 2003,
- Baker E., Mellors B., Chalmers S., Lavers A., FIDIC CONTRACTS: Law and Practice, Routledge, London i Njujork, 2009
- Cullen A., The Concept of Non-International Armed Conflict in International Humanitarian Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- FIDIC Conditions of Contract for Plant and Design-Build for Electrical and Mechanical Works and for Building and Engineering Works Designed by the Contractor (First Edition 1999)
- Robinson D., A Contractor's Guide to the FIDIC Conditions of Contract, Wiley-Blackwell, West Sussex, 2011
- Talaat Izatul W., Causa Proxima Non Remota Spectatur: The Doctrine of Causation in Marine Insurance, J. Mar. Law & Commerce 34:521, 2003,
- Widmer P., Causation under Swiss Law. In: Jaap Spier (ed.), Unification of Tort Law: Causation, Kluwer Law International, The Hague, 2000,
- Kilibarda P., Globalization of Non-International Armed Conflicts, in The Grey Zone: Civilian Protection Between Human Rights and the Laws of War (eds. Mark Lattimer & Philippe Sands), Bloomsbury Publishing, 2018

PROPISI

- International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999)
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against Safety of Maritime
- Navigation (1988 and 2005)
- UNSC Resolution 2624 (2022)
- UNSC Resolution 1566 (2004)

SUDSKA PRAKSA

- Leyland Shipping Co v. Norwich Union Fire Insurance Society [1918] AC 350, 369 (HL).
- Tsakiroglou & Co Ltd v Noblee Thorl GmbH [1962] AC 93 (HL).
- Transatlantic Financing Corp. v. United States, 363 F.2d 312 (D.C. Cir. 1966).

INTERNET IZVORI

- “Red Sea insurance soars after deadly Houthi ship attacks”, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/red-sea-insurance-soars-after-deadly-houthi-ship-attacks-2025-07-10/>, poslednji put posećeno 24. 10. 2025
- Yemen’s Houthis ‘will not stop’ Red Sea attacks until Israel ends Gaza war, <https://www.aljazeera.com/news/2023/12/19/yemens-houthis-will-not-stop-red-sea-attacks-until-israel-stops-gaza-war>, poslednji put posećeno 26. 10. 2025. godine