

Z A K O N

O POTVRĐIVANJU MEĐUNARODNE KONVENCIJE O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE PROUZROKOVANE ZAGAĐENJEM POGONSKOM NAFTOM

Član 1.

Potvrđuje se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem pogonskom naftom, sačinjena 23. marta 2001. godine u Londonu, u originalu na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku.

Član 2.

Tekst Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem pogonskom naftom u originalu na engleskom jeziku i u prevodu na srpski jezik glasi:

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECALLING article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO article 235 of the Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, states shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and noxious Substances by sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage of hazardous and noxious substances,

RECOGNIZING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. «Ship» means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. «Person» means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. «Shipowner» means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. «Registered owner» means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, «registered owner» shall mean such company.
5. «Bunker oil» means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. «Civil Liability Convention» means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. «Preventive measures» means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. «Incident» means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. «Pollution damage» means:
 - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
10. «State of the ship's registry» means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.
11. «Gross tonnage» means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
12. «Organization» means the International Maritime Organization.
13. «Secretary-General» means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:

- (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 3

Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
 - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
 - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7

Compulsory insurance or financial security

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of :

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State

Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11

Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

- (a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
- (b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
- (c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
- (d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

Article 16

Revision or amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18

Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 19

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

ANNEX
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR
BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention
on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Type of security _____

Duration of security _____

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name _____

Address _____

This certificate is valid until _____

Issued or certified by the Government of _____

(full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of _____
_____ (full designation of the State) by _____
(name of institution or organization)

at _____ on _____
(place) (date)

(Signature and title of issuing or certifying official)

Explanatory notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry „Duration of security“ must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry „Address“ of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE PROUZROKOVANE ZAGAĐENJEM POGONSKOM NAFTOM

DRŽAVE ČLANICE ove konvencije,

PODSEĆAJUĆI na član 194. Konvencije Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine, koji propisuje da će države preduzeti sve neophodne mere za sprečavanje, smanjenje i kontrolu zagađenja morske sredine,

PODSEĆAJUĆI i na član 235. iste Konvencije koji propisuje da će države, u cilju obezbeđenja brze i odgovarajuće naknade u pogledu svih šteta prouzrokovanih zagađenjem morske sredine, sarađivati u pogledu daljeg razvoja odgovarajućih pravila međunarodnog prava,

PRIMAJUĆI K ZNANJU uspehe koje su Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem naftom iz 1992. godine i Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem naftom iz 1992. godine postigle u obezbeđenju da je naknada dostupna licima koja su pretrpela štetu prouzrokovanu zagađenjem nastalim usled izlivanja ili ispuštanja nafte koja se kao rasuti teret prevozi brodom,

PRIMAJUĆI K ZNANJU i da je 1996. godine usvojena Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete nastale u vezi sa prevozom opasnih i zagađujućih materija pomorskim putem, s ciljem da pruži odgovarajuću, brzu i delotvornu naknadu za štete prouzrokovane događajima u vezi sa prevozom opasnih i zagađujućih materija pomorskim putem,

PREPOZNAJUĆI značaj ustanovljenja objektivne odgovornosti za sve oblike zagađenja naftom koja je povezana sa odgovarajućim ograničenjem iznosa te odgovornosti,

UZIMAJUĆI U OBZIR da su neophodne dodatne mere kako bi se obezbedilo plaćanje odgovarajuće, brze i delotvorne naknade za štete prouzrokovane zagađenjem usled izlivanja ili ispuštanja pogonske nafte sa brodova,

U ŽELJI da donesu jedinstvena pravila i postupke radi određivanja pitanja odgovornosti i obezbeđenja pravične naknade štete u takvim slučajevima,

DOGOVORILE SU SE na sledeći način:

Član 1.

Definicije

U svrhe ove konvencije:

1. „Brod“ označava svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste;
2. „Lice“ označava svako fizičko lice ili ortakluk ili javnopravno ili građanskopravno lice, bez obzira da li je kolektivno ili ne, uključujući državu i konstitutivne elemente njenog političkog uređenja;
3. „Vlasnik broda“ označava vlasnika, uključujući upisanog vlasnika, zakupca, menadžera ili operatera broda;
4. „Upisani vlasnik“ označava lice ili lica koja su upisana kao vlasnici broda ili, u odsustvu upisa, lice ili lica u čijem stvarnom vlasništvu se brod nalazi;

5. „Pogonska nafta“ označava sva ugljovodonikova mineralna ulja, uključujući ulja za podmazivanje, koja se koriste ili je predviđeno da se koriste za rad ili pogon broda, kao i ostaci takvih ulja;
6. „Konvencija o građanskoj odgovornosti“ označava Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem naftom iz 1992. godine, sa izmenama i dopunama;
7. „Zaštitne mere“ označavaju svaku razumnu meru koju preduzima bilo koje lice nakon nastanka nezgode kako bi se zagađenje sprečilo ili ograničilo;
8. „Nezgoda“ označava svaku činjenicu ili skup činjenica istog porekla koje prouzrokuju štetu od zagađenja ili stvaraju ozbiljnu i neposrednu pretnju od prouzrokovanja takve štete;
9. „Šteta zbog zagađenja“ znači:
 - a) svaki gubitak ili štetu zbog zagađenja nastalog izvan broda usled isticanja ili ispuštanja nafte sa broda, gde god da se to isticanje ili ispuštanje dogodilo, pod uslovom da je iznos naknade za oštećenje životne sredine ograničen na troškove stvarno preduzetih, razumnih mera ili mera koje će se preduzeti za ponovno uspostavljanje stanja pre nastale štete, izuzev gubitka dobiti zbog takvog oštećenja.
 - b) troškove zaštitnih mera kao i gubitke ili štete prouzrokovane tim merama;
10. „Država upisa broda“ označava, u odnosu na brod koji je upisan, državu u kojoj je brod upisan dok, u odnosu na brod koji nije upisan, državu čiju je zastavu brod ovlašćen da vije;
11. „Bruto tonaža“ označava bruto tonažu izračunatu u skladu sa pravilima sadržanim u Prilogu 1. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969. godine, ili bilo koje sledeće Konvencije;
12. „Organizacija“ označava Međunarodnu pomorsku organizaciju;
13. „Generalni sekretar“ označava Generalnog sekretara Organizacije.

Član 2.

Ova konvencija se primenjuje isključivo na:

- a) štetu zbog zagađenja koja je prouzrokovana:
 - (i) na području države ugovornice, uključujući njeno teritorijalno more;
 - (ii) u isključivoj ekonomskoj zoni države ugovornice uspostavljenoj u skladu sa međunarodnim pravom ili, ako država ugovornica nije uspostavila takvu zonu, u prostoru koji se graniči sa njenim teritorijalnim morem, a koji je ta država odredila u skladu sa međunarodnim pravom, ali ne šire od 200 nautičkih milja od polaznih crta od kojih se meri širina teritorijalnog mora.
- b) zaštitne mere koje su bilo gde preduzete u cilju sprečavanja ili umanjenja takve štete.

Član 3.

1. Osim u slučajevima predviđenim u st. 3. i 4. ovog člana, vlasnik broda, u trenutku nastanka nezgode ili, ako se nezgoda sastoji od skupa događaja u trenutku

nastanka prve činjenice, odgovara za svaku štetu zbog zagađenja koja je prouzrokovana pogonskom naftom koja se nalazi na brodu ili koja potiče sa broda.

2. Ako je u skladu sa stavom 1. ovog člana više lica odgovorno, njihova odgovornost je solidarna.

3. Vlasnik ne odgovara za štetu usled zagađenja ako dokaže:

a) da je šteta nastala kao posledica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune, ili prirodne pojave vanrednog, neizbežnog i neotklonjivog karaktera; ili

b) da šteta u potpunosti proizilazi iz činjenice da je treće lice svesno delovalo ili propustilo da deluje, u nameri da nanese štetu; ili

c) da šteta u potpunosti proizilazi iz nemara ili druge štetne radnje bilo koje vlade ili drugog odgovornog organa koji je nadležan za održavanje svetionika ili drugih sredstava za pomoć u plovidbi, u obavljanju te funkcije.

4. Ako vlasnik broda dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili delimično zato što je lice koje je pretrpelo tu štetu delovalo ili propustilo da deluje u nameri da prouzrokuje štetu, ili iz nemara tog lica, on može biti u potpunosti ili delimično oslobođen svoje odgovornosti u odnosu na to lice.

5. Nikakav zahtev za naknadu štete zbog zagađenja ne može biti podnet protiv vlasnika broda osim na osnovu ove konvencije.

6. Nijedna odredba ove konvencije ne dira u prava vlasnika broda na regres koja postoje nezavisno od ove konvencije.

Član 4.

Isključenja

1. Ova konvencija se ne primenjuje na štete usled zagađenja kako su definisane u Konvenciji o građanskoj odgovornosti, bez obzira da li je naknada u odnosu na njih plativa po toj Konvenciji.

2. Osim u slučajevima predviđenim u stavu 3. ovog člana, odredbe ove konvencije ne primenjuju se na ratne brodove, pomoćne brodove ratne mornarice ili druge brodove u vlasništvu ili pod upravom države i koja se koriste, duži vremenski period, isključivo za netrgovačke delatnosti države.

3. Država ugovornica može odlučiti da primenjuje ovu konvenciju na njene ratne brodove ili druge brodove navedene u st. 2. ovog člana i u tom slučaju će o tome obavestiti Generalnog sekretara navodeći rokove i uslove za takvu primenu.

4. U pogledu brodova koji su u vlasništvu države ugovornice i koji se koriste u trgovačke svrhe, svaka država podvrgnuta je sudskom postupku pred sudovima navedenim u članu 9. ove konvencije i ona se odriče svake odbrane na koju bi se mogla pozvati u svom svojstvu suverene države.

Član 5.

Nezgode koje uključuju dva ili više brodova

Ako šteta zbog zagađenja nastane iz nezgode u kojoj su učestvovala dva ili više brodova, vlasnici tih brodova solidarno odgovaraju za celokupnu štetu koja se razumno ne može podeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članu 3. ove konvencije.

Član 6.

Ograničenje odgovornosti

Nijedna odredba ove konvencije ne dira u pravo vlasnika broda i lica koja pružaju osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo da ograniče odgovornost u skladu sa domaćim ili međunarodnim pravilima, kao što je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine sa izmenama i dopunama.

Član 7.

Obavezno osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo

1. Upisani vlasnik broda čija je brutoregistrarska tonaža veća od 1000 BRT i koji je upisan u državi članici, dužan je da zaključi ugovor o osiguranju ili nekom drugom finansijskom jemstvu, kao što je garancija banke ili neke druge slične finansijske institucije, za pokriće odgovornosti upisanog vlasnika za štetu zbog zagađenja i to u iznosu koji je jednak granicama odgovornosti utvrđenim u skladu sa domaćim ili međunarodnim pravilima o ograničenju odgovornosti, ali koja u svakom slučaju ne premašuje iznos izračunat u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine sa izmenama i dopunama.

2. Nakon što odgovarajući organ države ugovornice utvrdi da su ispunjeni zahtevi iz stava 1. ovog člana, svakom brodu se izdaje sertifikat kojim se potvrđuje da je osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo na snazi u skladu sa odredbama ove konvencije. U pogledu broda upisanog u državi ugovornici taj sertifikat izdaje ili overava odgovarajući nadležni organ države upisnika broda; kada se radi o brodu koji nije upisan u državi ugovornici, sertifikat izdaje ili overava odgovarajući nadležni organ bilo koje države ugovornice. Ovaj sertifikat mora biti u obliku predviđenom u Prilogu uz Konvenciju i sadržaće sledeće podatke:

- a) ime broda, slova ili brojeve za raspoznavanje i luka upisa;
 - b) ime i mesto glavnog poslovnog sedišta vlasnika;
 - c) IMO brodski identifikacioni broj;
 - d) vrsta i trajanje jemstva;
 - e) ime i adresa glavnog poslovnog sedišta osiguratelja ili drugog lica koje daje jemstvo i, u odgovarajućem slučaju, sedište društva kod kojeg je osuguranje ili jemstvo zaključeno;
 - f) period važenja sertifikata koje ne može preći trajanje važenja zaključenog osiguranja ili jemstva.
- 3.
- a) Država ugovornica može ovlastiti instituciju ili organizaciju priznatu od njene strane da izdaje sertifikate navedene u stavu 2. ovog člana. Navedena institucija ili organizacija obaveštava državu o izdavanju svakog sertifikata. U svim slučajevima koji se odnose na izdavanje sertifikata, država ugovornica u potpunosti garantuje za kompletnost i ispravnost izdatih sertifikata i preduzima sve potrebne mere kako bi u potpunosti ispunila ovu obavezu.
 - b) Država ugovornica obaveštava Generalnog sekretara o:
 - (i) specifičnim odgovornostima i nivou nadležnosti koja je preneti na institucije ili organizacije koje su priznate od njene strane;
 - (ii) povlačenju datog ovlašćenja;
 - (iii) datumu kada ta nadležnost ili povlačenje nadležnosti počinje da deluje.

- c) Institucija ili organizacija ovlašćena da izdaje sertifikate u skladu sa ovim stavom, ovlašćena je da povuče navedene sertifikate ukoliko se ne ispunjavaju uslovi pod kojima su izdati. U svakom takvom slučaju, institucija ili organizacija obaveštava o povlačenju sertifikata državu u čije ime je sertifikat izdat.
4. Sertifikat se izdaje na službenom jeziku ili službenim jezicima države koja ga izdaje. Ako upotrebljeni jezik nije engleski, francuski ili španski, uz tekst se prilaže prevod na jednom od ova tri jezika, a ukoliko država tako odluči, službeni jezik te države može biti izostavljen.
5. Sertifikat se mora nalaziti na brodu, a kopija se deponuje kod službe koja drži upisnik u koji je brod upisan ili, ukoliko brod nije upisan u državi ugovornici, kod službe koja izdaje ili overava sertifikate.
6. Osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo nije u skladu sa odredbama ovog člana ako njegovo delovanje može prestati, iz razloga koji nije protek roka koji je naznačen u sertifikatu u skladu sa stavom 2. ovog člana, pre proteka roka od tri meseca računajući od dana kada je službi iz stava 5. ovog člana upućen otkaz, osim ako sertifikat nije vraćen toj službi ili ako nije izdat novi važeći sertifikat pre proteka tog roka. Prethodne odredbe primenjuju se takođe na svaku izmenu osiguranja ili finansijskog jemstva čija je posledica da one više nisu u skladu sa odredbama ovog člana.
7. Država upisa, u skladu sa odredbama ovog člana, određuje uslove izdavanja i važenja sertifikata.
8. Nijedna odredba ove konvencije neće se tumačiti kao prepreka bilo kojoj državi ugovornici da se oslanja na tačnost podataka dobijenih od drugih država ili Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija u pogledu finansijskog položaja pružaoca osiguranja ili drugog finansijskog jemstva za potrebe ove konvencije. U tom slučaju, država ugovornica koja se oslanja na tačnost tih podataka ne oslobađa se odgovornosti koju ima kao država koja izdaje sertifikat predviđen stavom 2. ovog člana.
9. Sertifikat koji je izdat ili overen u okviru nadležnosti jedne države ugovornice priznaju sve druge države ugovornice u svrhu ove konvencije i smatra se da imaju istu vrednost kao sertifikati koje same izdaju i overavaju. Jedna država ugovornica može u svakom trenutku tražiti od države upisa da izvrši razmenu mišljenja ako smatra da osiguratelj ili jemac koji je naveden u sertifikatu nije finansijski u stanju da odgovori obavezama koje nalaže Konvencija.
10. Svaki zahtev za naknadu štete zbog zagađenja može se neposredno podneti protiv osiguratelja ili lica od kojeg potiče finansijsko jemstvo koje pokriva odgovornost vlasnika za štetu zbog zagađenja. U tom slučaju tuženi se može koristiti pravnim sredstvima na koje bi sam vlasnik broda imao prava da se poziva, osim onih koji su posledica stavljanja vlasnika broda pod stečaj ili pod likvidaciju, uključujući i pozivanje na granice odgovornosti u skladu sa članom 6. ove konvencije. Pored toga, čak i kada vlasnik broda ne može ograničiti svoju odgovornost u skladu sa članom 6. ove konvencije, tuženi može ograničiti svoju odgovornost do iznosa koji je jednak iznosu osiguranja ili drugog finansijskog jemstva koje se zahteva u skladu sa stavom 1. ovog člana. Nadalje, tuženi se može pozvati na činjenicu da je šteta nastala zagađenjem posledica zle namere samog vlasnika broda, ali se on ne može pozvati na druga sredstva odbrane na koje bi se mogao pozvati u tužbi koju bi protiv njega podneo vlasnik broda. Tuženi može u svakom slučaju primorati vlasnika broda da učestvuje u postupku.

11. Država ugovornica neće dopustiti brodu na koji se primenjuju odredbe ovog člana i koji plovi pod njenom zastavom da vrši privrednu delatnost ako tom brodu nije izdat sertifikat prema st. 2. ili 14. ovog člana.

12. U skladu sa odredbama ovog člana, svaka država ugovornica obezbeđuje da, na osnovu domaćeg prava, osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo koje odgovara zahtevima iz stava 1. ovog člana, pokriva, bez obzira na mesto upisa, svaki brod čija je brutoregistrarska tonaža veća od 1000 BRT, a koji ulazi ili izlazi iz njenih luka ili koji dolazi ili odlazi sa crpne stanice koja se nalazi izvan obale u njenom teritorijalnom moru.

13. Bez obzira na odredbe stava 5. ovog člana, država ugovornica može obavestiti Generalnog sekretara da, za potrebe iz stava 12. ovog člana, brodovi nisu obavezni da nose ili pokažu sertifikat predviđen u stavu 2. ovog člana, kada ulaze ili izlaze iz luka ili kada dolaze ili odlaze sa crpne stanice koja se nalazi izvan obale u njenom teritorijalnom moru, pod uslovom da je država ugovornica, koja izdaje sertifikat predviđen stavom 2. ovog člana, obavestila Generalnog sekretara da vodi elektronski popis izdatih sertifikata, koji je dostupan svim državama članicama, a kojim se dokazuje postojanje traženih sertifikata i koji omogućava državama ugovornicama da ispunjavaju svoje obaveze u skladu sa stavom 12. ovog člana.

14. Ako je brod u državnom vlasništvu i nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom, odgovarajuće odredbe ovog člana ne primenjuju se na taj brod. Taj brod mora, međutim, imati sertifikat koji izdaju nadležni organi države upisa kojim se potvrđuje da je brod u državnom vlasništvu i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama predviđenim u stavu 1. ovog člana. Taj sertifikat treba da odgovara u najvećoj mogućoj meri modelu propisanom u stavu 2. ovog člana.

15. Država može, u trenutku ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji, kao i u bilo kom trenutku nakon toga, saopštiti da se ovaj član ne primenjuje na brodove koji isključivo rade u području te države, kako je to predviđeno u članu 2. (a) (i) ove konvencije.

Član 8.

Rokovi zastarelosti

Pravo na naknadu štete koju predviđa ova konvencija gubi se ako sudski postupak nije pokrenut u skladu sa odredbama ove konvencije u roku od tri godine računajući od dana kada je šteta nastala. Međutim, nikakav sudski postupak ne može biti pokrenut nakon roka od šest godina, računajući od dana kada je nastala nezgoda koja je prouzrokovala štetu. Ako se nezgoda sastoji od više događaja, rok od šest godina počinje da teče od prvog takvog događaja.

Član 9.

Nadležnost

1. Ako je neka nezgoda prouzrokovala štetu zbog zagađenja na teritoriji, uključujući teritorijalno more, ili unutar područja predviđenog u članu 2 (a) (ii) ove konvencije jedne ili više država ugovornica, ili ako su preduzete zaštitne mere da bi se sprečila ili smanjila svaka šteta zbog zagađenja na ovim teritorijama, uključujući teritorijalno more, zahtev za naknadu štete protiv vlasnika broda, osiguravatelja ili lica koje pruža neko drugo finansijsko jemstvo za odgovornost vlasnika broda, može se podneti samo pred sudovima te ili tih država ugovornica.

2. Tuženi mora biti pravovremeno obavešten o tužbi podnetoj u skladu sa stavom 1. ovog člana.

3. Svaka država ugovornica vodi računa da njeni sudovi budu nadležni za rešavanje takvih tužbi za naknadu štete.

Član 10.

Priznanje i izvršenje

1. Svaka presuda suda nadležnog na osnovu člana 9. ove konvencije, koja je izvršna u državi u kojoj je doneta i gde ona više ne može biti predmet redovne žalbe protiv presude, priznaje se u svakoj drugoj državi ugovornici osim:

- a) ako je presuda postignuta prevarom;
- b) ako tuženi nije obavešten u razumnom roku i nije mogao podneti svoju odbranu.

2. Svaka presuda koja je priznata na osnovu stava 1. ovog člana izvršna je u svakoj državi ugovornici čim se okonča propisani postupak u toj državi. Ovaj postupak ne može značiti ponovni postupak u cilju utvrđivanja osnovanosti tužbe.

Član 11.

Klauzula o supremaciji

Ova konvencija ima prednost nad međunarodnim konvencijama koje su na snazi ili su otvorene za potpis, ratifikaciju ili pristupanje, na dan kada je ova konvencija otvorena za potpis ali samo ako su, i u meri u kojoj su te konvencije u sukobu sa njom. Međutim, ova odredba ne dira u obaveze koje su države ugovornice preuzele prema državama koje nisu članice ove konvencije, a koje proizilaze iz tih Konvencija.

Član 12.

Potpisivanje, ratifikacija, prihvatanje, odobrenje i pristup

1. Ova konvencija će biti otvorena za potpisivanje u sedištu Organizacije od 01. oktobra 2001. godine do 30. septembra 2002. godine i nakon toga će ostati otvorena za pristup.
2. Države mogu da izraze svoj pristanak na to da ih ova konvencija obaveže:
 - a) potpisivanjem bez rezervi što se tiče ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja; ili
 - b) potpisivanjem uslovljenim ratifikacijom, prihvatanjem ili odobrenjem, nakon kog će uslediti ratifikacija, prihvatanje ili odobrenje; ili
 - c) pristupanjem.
3. Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje izvršiće se deponovanjem instrumenta u tu svrhu kod Generalnog sekretara.
4. Ako je instrument ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja deponovan nakon datuma stupanja na snagu izmena i dopuna ove konvencije i koji ima dejstvo prema svim državama ugovornicama, ili nakon ispunjenja svih mera propisanih za stupanje na snagu izmene i dopune prema navedenim državama ugovornicama, smatra se da se taj instrument odnosi na Konvenciju kako je izmenjena i dopunjena.

Član 13.

Države sa više pravnih sistema

1. Ukoliko država ima dve ili više teritorijalnih jedinica u kojima se primenjuju različiti pravni sistemi u pogledu materije koja se reguliše ovom konvencijom, ona može, u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da ova konvencija ima pravno dejstvo u odnosu na sve teritorijalne jedinice u

njenom sastavu ili u odnosu na samo neke od njih, a ovu izjavu može izmeniti podnošenjem druge izjave u bilo koje vreme.

2. Ova izjava dostavlja se Generalnom sekretaru i u njoj se precizno navodi na koje se teritorijalne jedinice ova konvencija primenjuje.

3. U odnosu na države koje su dale ovakvu izjavu:

a) u definiciji „upisani vlasnik“ iz člana 1. stav 4. ove konvencije, upućivanje na državu tumačiće se kao upućivanje na takvu teritorijalnu jedinicu;

b) upućivanje na državu u kojoj je brod upisan, kao i u pogledu sertifikata o obaveznom osiguranju na državu koja izdaje ili overava taj sertifikat, tumačiće se kao upućivanje na teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili overava sertifikat;

c) upućivanja iz ove konvencije na zahteve domaćeg prava tumačiće se kao upućivanje na zahteve prava koje se primenjuje u okviru teritorijalne jedinice; i

d) upućivanje iz čl. 9. i 10. ove konvencije na sudove, kao i na presude, koje se moraju priznati u državama ugovornicama, tumačiće se kao upućivanje na sudove odgovarajuće teritorijalne jedinice, odnosno na presude koje se moraju priznati u okviru te teritorijalne jedinice.

Član 14.

Stupanje na snagu

1. Ova konvencija stupa na snagu godinu dana od dana kada vlade osamnaest država, od kojih pet predstavljaju države koje imaju svaka najmanje milion tona brutoregistrarske tonaže, ili potpiše ovu konvenciju bez rezervi u pogledu ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja ili deponuje instrument ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja kod Generalnog sekretara.

2. Za svaku državu koja ratifikuje, prihvati, odobri ili pristupi Konvenciji nakon ispunjenja uslova za stupanje na snagu iz stava 1. ovog člana, ova konvencija stupa na snagu tri meseca nakon deponovanja odgovarajućeg instrumenta te države.

Član 15.

Otkazivanje

1. Ova konvencija može biti otkazana od strane bilo koje države ugovornice u bilo kom trenutku nakon datuma na koji ova konvencija stupi na snagu za tu državu.

2. Otkazivanje će biti izvršeno deponovanjem instrumenta o otkazivanju kod Generalnog sekretara.

3. Otkazivanje će stupiti na snagu godinu dana, ili onaj duži period koji je preciziran u instrumentu o otkazivanju, nakon deponovanja instrumenta kod Generalnog sekretara.

Član 16.

Izmene i dopune

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhe revidiranja ili dopunjavanja ove konvencije.

2. Organizacija će sazvati konferenciju država ugovornica ove konvencije radi izmena ili dopuna Konvencije, na zahtev najmanje jedne trećine država ugovornica.

Član 17.

Depozitar

1. Ova konvencija se deponuje kod Generalnog sekretara.
2. Generalni sekretar će:
 - a) obavestiti sve države koje su potpisale ovu konvenciju ili pristupile ovoj konvenciji o:
 - (i) svakom novom potpisivanju ili deponovanju instrumenta ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja zajedno sa datumom istog;
 - (ii) datumu stupanja na snagu ove konvencije;
 - (iii) deponovanju svakog instrumenta o otkazivanju ove konvencije zajedno sa datumom njegovog prijema i datumom na koji otkazivanje stupa na snagu;
 - (iv) svakom saopštenju i obaveštenju koje iziskuje bilo koji član ove konvencije;
 - b) proslediti overene verodostojne kopije ove konvencije svim državama koje su potpisale ili su pristupile ovoj konvenciji.

Član 18.

Prenošenje na Ujedinjene nacije

Odmah nakon stupanja na snagu ove konvencije, Generalni sekretar dostavlja tekst Konvencije Sekretarijatu Ujedinjenih nacija radi registracije i objavljivanja u skladu sa članom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

Član 19.

Jezici

Ova konvencija je sačinjena kao jedinstveni original na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku, od kojih je svaki tekst jednako autentičan.

DONETA U LONDONU na dan dvadesettećeg marta dve hiljade prve godine.

PRILOG

**SERTIFIKAT O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANSIJSKOM JEMSTVU
O GRAĐANSKOJ ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE PROUZROKOVANE
ZAGAĐENJEM POGONSKOM NAFTOM**

Izdato u skladu sa odredbama člana 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem pogonskom naftom iz 2001. godine.

Ime broda	Slova ili brojevi za raspoznavanje	IMO brodski identifikacioni broj	Luka upisa	Ime i adresa glavnog poslovnog sedišta upisanog vlasnika

Ovim se potvrđuje da je gore imenovani brod pokriven polisom osiguranja ili drugim finansijskim jemstvom u skladu sa odredbama člana 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem pogonskom naftom iz 2001. godine.

Vrsta jemstva: _____

Trajanje jemstva: _____

Ime i adresa osiguratelja (ili više osiguratelja) i (ili) lica (ili više lica) koja su dala finansijsko jemstvo

Ime: _____

Adresa: _____

Ovaj sertifikat važi do: _____

Izdat ili overen od Vlade _____

(puno ime države)

ILI

Sledeći tekst se upotrebljava kada se država ugovornica koristi članom 7. (3)

Ovaj sertifikat izdat je od Vlade

(puno ime države)

od

(ime institucije ili organizacije)

Sastavljeno u _____ dana _____

*(potpis i funkcija službenika koji
izdaje ili overava sertifikat)*

Objašnjenje:

1. Uz oznaku države može se, po volji, upisati nadležna javna vlast zemlje u kojoj je izdat sertifikat.
2. Ukoliko ukupan iznos jemstva potiče iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos koji je dao svako od njih.
3. Ako je jemstvo dato u nekoliko oblika, potrebno ih je nabrojiti.
4. U rubrici „Trajanje jemstva“ – potrebno je naznačiti tačan podatak kada jemstvo stupa na snagu.
5. Rubrika „Adresa“ osiguratelja ili lica koje je dalo drugo finansijsko jemstvo mora ukazivati na glavno poslovno sedište osiguratelja ili lica koje je dalo drugo finansijsko jemstvo. Ukoliko je to odgovarajuće, poželjno je ukazati na poslovno sedište u kojem je osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo zaključeno.

Član 3.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije – Međunarodni ugovori”.