



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 155 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til Stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 25. juni. 2010,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 ble vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen endret. Endringen ble gjort for å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar.

Beslutningen i EØS-komiteen ble fattet med forbehold om Stortingets samtykke, da gjennomføringen i norsk rett nødvendiggjør lovvedtak, jf. Grunnloven § 26 annet ledd. Stortinget inviteres gjennom denne proposisjonen til å gi sitt samtykke til EØS-komiteens beslutning.

EØS-komiteens beslutning og uoffisiell norsk oversettelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Direktiv 2009/20/EF pålegger skipsredere å tegne forsikring for skip av en viss størrelse. Den obligatoriske forsikringen skal dekke sjørettslige krav som er omfattet av 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (1996-globalbegrensningskonvensjonen).

Formålet med direktiv 2009/20/EF fremgår av fortalen til direktivet. Det vises her til at et element i EUs maritime politikk er å bedre kvaliteten på handelsfarten ved å ansvarliggjøre aktørene. Skipsrederes forsikringsplikt anses å gjøre det mulig å styrke skadelidtes erstatningsrettslige beskyttelse. Videre inngår innføringen av en forsikringsplikt i arbeidet med å eliminere substandard skip og å gjenskape konkurranse mellom aktørene.

For å oppnå dette krever direktivet at alle skip over 300 tonn, jf. artikkel 2 nr. 1, skal ha en forsikring som dekker krav som er omfattet av 1996-pro-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar

tokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, minst opp til et beløp tilsvarende begrensningsbeløpet etter nevnte konvensjon, jf. artikkel 4 nr. 3.

Medlemsstatene skal sørge for at alle skip under eget flagg har slik forsikring, jf. artikkel 4 nr. 1. Videre skal medlemsstatene kreve at alle fremmede skip som anløper havn i medlemsstaten, har slik forsikring, jf. artikkel 4 nr. 2. Skipet skal ha et sertifikat fra forsikringsgiveren om bord, jf. artikkel 6, og i havnestatskontrollen skal det verifiseres at skipet har dette sertifikatet, jf. artikkel 5 nr. 1. Skip som mangler dette sertifikatet, kan bortvises og skal nektes adgang i alle havner i EU-området inntil et sertifikat foreligger, jf. artikkel 5 nr. 2. Medlemsstatene skal innføre et sanksjonssystem for brudd på reglene som gjennomfører direktivet, jf. artikkel 7. Slik direktivet er utformet, er det tilstrekkelig at medlemsstatene innfører et administrativt sanksjonssystem.

Direktivet fastslår at det ikke skal ha innvirkning på ordninger innført ved gjeldende rettsakter i den enkelte medlemsstat, og som er oppført i bilaget til direktivet, jf. artikkel 2 nr. 3. Bilaget til direktivet viser til den ansvarsreguleringen som er etablert i de internasjonale konvensjoner vedtatt i regi av FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (International Maritime Organization, IMO). Direktivet viser til følgende rettsakter:

- den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (CLC-konvensjonen), som pålegger oljetankere forsikringsplikt for oljesølskade,
- den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om erstatningsansvar for skade i forbindelse med transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs («1996-HNS-konvensjonen»), som pålegger skip som fører slikt gods å ha en forsikring for skade forårsaket av slike stoffer ved en sjøulykke,
- den internasjonale konvensjon 23. mai 2001 om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje («bunkerskonvensjonen»), som pålegger alle skip over 1000 bruttotonn å ha forsikring for ansvar for skade forårsaket av bunkersoljesøl,
- Nairobi-konvensjonen 18. mai 2007 om vrakfjerning (vrakfjerningskonvensjonen), som pålegger alle skip over 300 bruttotonn å ha forsikring som dekker kostnadene til fjerning av skipsvraket dersom skipet blir vrak etter en ulykke, og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar overfor passasjerer ved ulykker under sjøtransport («passasjeransvarsforord-

ningen»), som gjennomfører Protokoll av 1. november 2002 til Aten-konvensjonen av 13. desember 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («2002-Atenkonvensjonen») med tilhørende anbefalinger og retningslinjer.

CLC-konvensjonen og bunkerskonvensjonen er trådt i kraft. Forutsatt at EUs medlemsstater ratifiserer vrakfjerningskonvensjonen og 2002-Atenkonvensjonen, vil disse tre i kraft i løpet av få år. Passasjeransvarsforordningen bestemmer at den kommer til anvendelse fra det tidspunkt 2002-Atenkonvensjonen kommer til anvendelse for fellesskapet, men senest 31. desember 2012. EUs medlemsstater må tiltre og gjennomføre 2002-Atenkonvensjonen med tilhørende retningslinjer og anbefalinger innen 31. desember 2012.

Bilaget til direktivet viser til 1996-HNS-konvensjonen, som ikke er trådt i kraft internasjonalt. Bakgrunnen er at konvensjonen fra 1996 har vist seg å være vanskelig å gjennomføre i praksis, noe som var til hinder for at stater kunne ratifisere den. IMO vedtok 30. april 2010 en protokoll til 1996-HNS-konvensjonen («2010-HNS-protokollen»). Protokollen forenkler systemet under konvensjonen. De nødvendige forutsetningene for ikrafttredelse av den reviderte konvensjonen («2010-HNS-konvensjonen») skal nå være til stede, slik at en får på plass et internasjonalt system for ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlige og forurensende stoffer.

Fristen for gjennomføring av direktivet i nasjonal rett er 1. januar 2012.

3 EØS-komiteens beslutning

Ifølge EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 skal EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) endres.

Artikkel 1 slår fast at europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar skal innlemmes som nytt nr. 56w i EØS-avtalen vedlegg XIII.

Artikkel 2 fastsetter at teksten til direktivet på islandske og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 13. mars 2010, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 bestemmer at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Forholdet til norsk rett

Norsk rett har ingen generelle regler om tvungen ansvarsforsikring for skipseiere, men sjøloven har regler om dette på særskilte områder. CLC-konvensjonen og bunkerskonvensjonen er i norsk rett gjennomført i sjøloven kapittel 10. Det innebærer at skipseiere på nærmere angitte vilkår er underlagt regler om tvungen ansvarsforsikring som dekker ansvar for forurensningsskade forårsaket av henholdsvis olje og bunkersolje opp til nærmere fastsatte ansvarsgrenser.

Direktivet vil kreve endringer i sjøloven. Det må inntas bestemmelser som pålegger skipseiere med skip under norsk flagg en generell plikt til å tegne ansvarsforsikring. Videre må det vedtas en lovhjemmel for å pålegge fremmede skip som anløper norsk havn, å ha slik generell ansvarsforsikring. Til sist må det etableres et system med administrative sanksjoner ved brudd på forsikringsplikten.

Justisdepartementet vil fremme en egen proposisjon til Stortinget med de nødvendige lovendringer.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Direktivet vil ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Etter direktivet er det tilstrekkelig at skipet har et sertifikat fra forsikringsselskapet om bord. Medlemsstatene pålegges ikke å utstede særskilte sertifikater. Direktivet forutsetter at kontrollen med at skipene har forsikring skal skje ved havnestatskontrollen.

Direktivet vil trolig ikke medføre økte kostnader eller byrder av betydning for næringen, ettersom de fleste skip har en generell ansvarsforsikring i dag. Det kan ikke utelukkes at direktivet vil kunne tenkes å medføre noe økte forsikringskostnader for næringen, særlig de mindre skipene.

Selv om det i norsk rett ikke oppstilles en generell regel om tvungen ansvarsforsikring, har de fleste skip slik ansvarsforsikring i dag. Forsikringsdekningen er imidlertid forskjellig avhengig av om skipet/fartøyet er inntegnet i en av P&I-klubbene som er medlem av The International Group of P&I

Clubs, eller om forsikringen er tegnet i det vanlige kommersielle markedet. I tillegg vil dekningen under P&I-forsikringen bero på om den er tegnet på norske eller engelske vilkår.

Norsk kyst- og fisketonnasje, som ikke er inntegnet i en av P&I-klubbene, vil være forsikret på basis av Sjøforsikringsplanen av 1996, kap. 17. Forsikring av fartøyer med mindre enn 15 meters lengde er imidlertid underlagt tvingende bestemmelser i lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (FAL) § 1-3. For næringsfartøyer mindre enn 15 meter er det utarbeidet egne forsikringsvilkår tilpasset FALs tvingende bestemmelser. Dersom forsikringsselskapene ikke tilbyr forsikringer som dekker kravene i 1996-konvensjonen, vil et antall mindre skip måtte tegne P&I-forsikringer. En konsekvens er at forsikringspremiene vil øke for disse aktørene.

6 Konklusjon og tilråding

Direktivets innføring av en obligatorisk forsikring som skal dekke sjørettslige krav som er omfattet av 1996-globalbegrensningskonvensjonen, kan synes å kodifisere ordningen med P&I-forsikring. Samtidig utvider direktivet ordningen til å gjelde mindre skip som normalt ikke har tegnet P&I-forsikring.

Justisdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) ved innlemmelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar, i samsvar med vedlagte forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, og

ut fra følgende betraktninger:

1. Ett av elementene i Fellesskapets sjøtransportpolitikk er å forbedre kvaliteten på handelsflåten ved å få alle markedsdeltakere til å opptre mer ansvarsfullt.
2. Avskrekkende tiltak er allerede vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF av 7. september 2005 om forurensning fra skip og om innføring av sanksjoner for overtredelse⁴.
3. Medlemsstatene vedtok 9. oktober 2008 en uttalelse der de enstemmig anerkjente viktigheten av at alle medlemsstater anvender protokollen av 1996 til konvensjonen av 1976 om begrenset ansvar for sjørettslige krav.
4. Forpliktelsen til å ha forsikring bør gjøre det mulig å sikre bedre vern av ofrene. Den bør også bidra til å fjerne skip som ikke overholder standardene, og gjøre det mulig å gjenopprette konkurranse mellom operatørene. Dessuten har Den internasjonale sjøfartsorganisasjon i resolusjon A.898(21) oppfordret statene til å anmode skipsrederne om å tegne hensiktsmessig forsikring.
5. Manglende overholdelse av bestemmelsene i

dette direktiv bør rettes opp. I europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/16/EF av 23. april 2009 om havnestatskontroll (omarbeiding)⁵ er det allerede fastsatt at skip som ikke har de foreskrevne sertifikatene om bord, skal holdes tilbake. Det bør imidlertid være mulig å bortvise et skip som ikke har forsikringsbevis om bord. De nærmere regler for bortvisningen bør gjøre det mulig å rette opp situasjonen innen en rimelig frist.

6. Ettersom målene for dette direktiv, som er å innføre og iverksette egnede tiltak for sjøtransportpolitikken, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

Dette direktiv fastsetter reglene for visse aspekter ved skipsrederes forpliktelser med hensyn til forsikring mot sjørettslige krav.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på skip med brutotonnasje på 300 eller mer.
2. Dette direktiv får ikke anvendelse på krigsskip, militære hjelpefartøyer eller andre skip som eies eller drives av en stat, og som brukes i offentlig, ikke-kommersiell tjeneste.

¹ EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195.

² EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38.

³ Europaparlamentsuttalelse av 29. mars 2007 (EUT C 27 E av 31.1.2008, s. 166), Rådets felles holdning av 9. desember 2008 (EUT C 330 E av 30.12.2008, s. 7) og Europaparlamentets holdning av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ EUT L 255 av 30.9.2005, s. 11.

⁵ Se EUT L 131 av 28.5.2009, s. 57.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring av sjørettslig ansvar

3. Dette direktiv påvirker ikke de ordninger som er opprettet ved gjeldende rettsakter i den berørte medlemsstat, og som er oppført i vedlegget.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «skipsreder» den registrerte eieren av et sjøgående skip, eller enhver annen person som er ansvarlig for driften av skipet, for eksempel totalbefrakteren,
- b) «forsikring» forsikring med eller uten selvrisiko, som omfatter for eksempel skadeerstatning av den typen som på det nåværende tidspunkt tilbys av medlemmer av International Group of P & I Clubs, og andre effektive former for forsikring (herunder attestert egenforsikring) samt finansiell sikkerhet som gir tilsvarende dekningsvilkår,
- c) «konvensjonen av 1996» den konsoliderte teksten til konvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), som endret ved protokollen av 1996.

Artikkel 4

Forsikring mot sjørettslige krav

1. Hver medlemsstat skal kreve at skipsredere hvis skip fører dens flagg, har forsikring som dekker slike skip.
2. Hver medlemsstat skal kreve at skipsredere hvis skip fører et annet flagg enn medlemsstatens, har forsikring når slike skip anløper en havn under medlemsstatens jurisdiksjon. Dette skal ikke hindre at medlemsstatene i samsvar med folkeretten kan kreve at denne forpliktelsen oppfylles når slike skip seiler i deres territorialfarvann.
3. Forsikringen nevnt i nr. 1 og 2 skal dekke sjørettslige krav som er underlagt begrensning i henhold til konvensjonen av 1996. Forsikringsbeløpet for hvert skip per hendelse skal være det samme som det relevante maksimumsbeløpet for ansvarsbegrensning som fastsatt i konvensjonen av 1996.

Artikkel 5

Inspeksjoner, overholdelse, bortvisning fra havner og nekting av adgang til havner

1. Hver medlemsstat skal sikre at det ved enhver inspeksjon av et skip i en havn under dens juris-

diksjon i samsvar med direktiv 2009/16/EF, kontrolleres at et forsikringsbevis som omhandlet i artikkel 6 finnes om bord.

2. Dersom forsikringsbeviset nevnt i artikkel 6 ikke finnes om bord, og uten at det berører bestemmelsene om tilbakeholding av skip av sikkerhetsårsaker i direktiv 2009/16/EF, kan vedkommende myndighet beslutte å utstede et pålegg om bortvisning av skipet, som skal meddeles Kommisjonen, de øvrige medlemsstatene og den berørte flaggstaten. Når et slikt pålegg om bortvisning er utstedt, skal hver medlemsstat nekte dette skipet adgang til sine havner inntil skipsrederen framlegger forsikringsbeviset nevnt i artikkel 6.

Artikkel 6

Forsikringsbevis

1. Forsikringen nevnt i artikkel 4 skal attesteres med ett eller flere bevis som er utstedt av forsikringsgiveren og finnes om bord på skipet.
2. Bevisene som er utstedt av forsikringsgiveren, skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) skipets navn, IMO-nummer og hjemsted,
 - b) skipsrederens navn og hovedforetak,
 - c) forsikringens type og varighet,
 - d) forsikringsgiverens navn og hovedforetak og, dersom det er relevant, forretningsstedet der forsikringen er tegnet.
3. Dersom språket som brukes i bevisene, verken er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.

Artikkel 7

Sanksjoner

Ved anvendelsen av artikkel 4 nr. 1 skal medlemsstatene fastsette en ordning med sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 8

Rapporter

Kommisjonen skal hvert tredje år, og første gang før 1. januar 2015, framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen av dette direktiv.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsreders forsikring av sjørettslig ansvar

Artikkel 9

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 1. januar 2012 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
2. Medlemsstatene skal sørge for at teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler, blir oversendt Kommisjonen.

Artikkel 10

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 11

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

<i>For Europaparlamentet</i>	<i>For Rådet</i>
H.-G. PÖTTERING	P. NECAS
<i>President</i>	<i>Formann</i>

Vedlegg

Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992.

Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996 («HNS-konvensjonen»).

Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersølskade, 2001 («bunkerskonvensjonen»).

Den internasjonale Nairobi-konvensjon om fjerning av vrak, 2007 («vrakfjerningskonvensjonen»).

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 7 nr. 392/2009 av 23. april 2009 om ansvaret for passasjerer ved ulykker til sjøs.

Vedlegg 2

EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 av 12. mars 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 13/2010 av 29. januar 2010¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav² skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 56v (europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/35/EF) skal nytt nr. 56w lyde:

«56w. **32009 L 0020:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav (EUT L 131 av 28.5.2009, s. 128).»

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2009/20/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 13. mars 2010, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 12. mars 2010.

For EØS-komiteen
A. Seatter
Formann

¹ EUT L 101 av 22.4.2010, s. 23, og EØS-tillegget til EUT nr. 19 av 22.4.2010, s. 25.

² EUT L 131 av 28.5.2009, s. 128.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.