

Официален вестник на Европейския съюз

C 119



Издание
на български език

Информация и известия

Година 63
14 април 2020 г.

Съдържание

II Съобщения

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Европейска комисия

2020/C 119/01	Съобщение на Комисията — Насоки относно опазването на здравето, репатрирането и пътническите услуги за моряците, пътниците и други лица, намиращи се на борда на кораби	1
---------------	---	---

IV Информация

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Европейска комисия

2020/C 119/02	Обменен курс на еврото — 8 април 2020 година	9
2020/C 119/03	Обменен курс на еврото — 9 април 2020 година	10

V Становища

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

Европейска комисия

2020/C 119/04	Предварително уведомление за концентрация (Дело M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings) Дело кандидат за опростена процедура ⁽¹⁾	11
2020/C 119/05	Предварително уведомление за концентрация (Дело M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica) Дело кандидат за опростена процедура ⁽¹⁾	13

BG

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Съобщения)

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

**Насоки относно опазването на здравето, репатрирането и пътническите услуги за моряците,
пътниците и други лица, намиращи се на борда на кораби**

(2020/C 119/01)

Резюме

- Пандемията от COVID-19 има сериозно въздействие върху морския транспорт и върху лицата, намиращи се на борда на корабите. В насоките за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги ⁽¹⁾ се посочва, че държавите членки следва да улеснят транзитното преминаване на граждани на ЕС и на граждани на трети държави, пребиваващи в ЕС, така че те да могат да се завърнат у дома. Работниците, които доставят стоки от първа необходимост ⁽²⁾, независимо от своята национална принадлежност, следва да могат да преминат транзитно и да пътуват, за да се гарантира непрекъсната професионална дейност.
- Лицата на борда на корабите следва да могат да предприемат пътувания от критично значение. Гражданите на ЕС, които са блокирани в държави членки, различни от държавата по национална принадлежност или по пребиваване, в трети държави или в открито море, следва да могат да се завърнат у дома, ако техният здравен статус позволява това ⁽³⁾. Организирането на завръщането на лицата, които се намират на борда на кораба, независимо от това дали слизането от кораба се извършва в рамките на ЕС или извън него, е основна отговорност на операторите на кораби за круизи и на корабособствениците.
- Много моряци на товарни кораби, опериращи в европейски води, са граждани на трети държави. Независимо от тяхната национална принадлежност, те следва да могат да пътуват до пристанищата, където трябва да се качат на борда на кораби, и да имат възможност да слезат и да се завърнат у дома, което също ще спомогне да се осигури функционирането на сектора в средносрочен и дългосрочен план, както се потвърждава от Съобщението относно прилагането на зелените ленти за преминаване ⁽⁴⁾. Морският транспорт може да продължи да функционира без прекъсване само ако има възможност за смяна на екипажа, което ще защити вътрешния пазар, като осигури възможност за доставка на стоки в целия ЕС, както и за износ и внос на товари от и към пристанища на ЕС. Поради това държавите членки следва да определят пристанища, където смяната на екипажа да бъде улеснена.
- В световен мащаб има около 600 000 моряци от всички националности, които служат на борда на кораби, експлоатирани от субекти от ЕС. Международната морска организация препоръчва смяната на екипажа да е възможна в целия свят ⁽⁵⁾. За да се гарантира непрекъснатостта и безопасността на морския транспорт, Комисията предприема стъпки за улесняване и координиране на усилията на държавите членки с оглед на създаване на възможност за смяна на екипажа в техните пристанища.

⁽¹⁾ Насоки за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги, C(2020) 1753 final (ОВ С 86 I, 16.3.2020 г., стр. 1).

⁽²⁾ Това включва, наред с другото, моряците и персоналът, ангажиран в морския транспорт, както и рибарите.

⁽³⁾ Лицата на борда на корабите следва да могат да пътуват, ако нямат симптоми, не са били изложени в особена степен на риск от заразяване и не се считат за заплаха за общественото здраве.

⁽⁴⁾ Съобщение на Комисията относно прилагането на зелените ленти за преминаване, предвидени в Насоките за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги, C(2020) 1897 final (ОВ С 96 I, 24.3.2020 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Циркулярно писмо № 4204/Add.6 на ММО от 27 март 2020 г.

I. Общи насоки

1. Непрекъснатите морски транспортни услуги са от ключово стратегическо значение за ЕС, тъй като 75 % от стоките, които пристигат или напускат ЕС, и 30 % от стоките, които се движат в рамките на вътрешния пазар, се превозват по море. С оглед на поддържане на икономическата активност, ограничителните мерки, приети за борба с пандемията от COVID-19, следва да въздействат в минимална степен върху свободното движение на стоки. Ограниченията не следва да причиняват сериозни смущения във веригите на доставките, основните услуги и икономиките на държавите членки или на ЕС като цяло.
2. В съответствие със *Съобщението относно прилагането на зелените ленти за преминаване*, морящите следва да имат право да преминават границите и да преминават транзитно, за да поемат задълженията си на борда на товарни кораби и да се завърнат у дома, след като приключат техните договори. Ако държавите членки извършват здравен скрининг, те следва да не забавят значително морящите при качване на борда или при репатриране.
3. В пристанищата на ЕС следва да се предприемат мерки за защита на персонала, ангажиран в морския транспорт, и на пристанищните работници, както и на моряците и други лица на борда, докато те се качват и слизат от борда на корабите ⁽⁶⁾. За да се гарантира тяхното здраве и безопасност — в съответствие с правото на ЕС в областта на здравето и безопасността на работното място — следва да бъдат оценени всички рискове и да бъдат въведени съответните превантивни и защитни мерки ⁽⁷⁾. Европейската агенция за безопасност и здраве при работа предостави конкретна информация за безопасността и здравето на работниците по отношение на защитата от излагане на COVID-19 ⁽⁸⁾. Следва да бъдат взети предвид и *Съветите за корабните оператори във връзка с готовността и реакцията при епидемия от COVID-19* ⁽⁹⁾ от съвместното действие EU Healthy Gateways. Когато за дадено лице на борда бъде установено, че представлява потенциален риск за общественото здраве, следва да се предприемат подходящи мерки за избягване на предаването на заразата, като същевременно се осигури бърз достъп до подходящи медицински грижи, независимо от националната принадлежност на лицето. Здравни грижи следва да се предложат и на лицата, които са били в контакт с въпросното лице. Членовете на екипажа, за които се предполага, че са заразени, следва да се самоизолират, когато това е осъществимо, и да потърсят възможност за слизване от борда възможно най-скоро, за да бъдат изследвани. Те следва да носят медицинска маска и да избягват всякакви допълнителни контакти с други лица, които не носят лични предпазни средства, докато са на борда и когато слизат от борда.
4. Държавите членки следва да се консултират с представителни организации на работниците и работодателите в секторите на морския транспорт и пристанищата, когато прилагат мерки, включени в настоящите насоки.

II. Репатриране на лица на борда на кораби за круизи и на всички други кораби

Препоръки за корабите за круизи

5. Операторите на кораби за круизи временно спряха дейността си в отговор на пандемията от COVID-19. Прекратяването на дейността следва да допринесе за ограничаване на разпространението на заразата на корабите за круизи. Основната отговорност за уреждането на завръщането на пътниците и на членовете на екипажа на корабите за круизи, които са в престой, се поема от оператора на кораба за круизи ⁽¹⁰⁾. Отговорността може да включва репатриране от пристанища извън ЕС, и по-специално организирането на необходимите чартърни полети или други начини за превоз.

⁽⁶⁾ Персоналът, ангажиран в морския транспорт, включва персонала, работещ на борда на вътрешни и международни търговски кораби, в търговското корабоплаване, на плавателните съдове за буксиране и драгиране, на корабите за превоз на нефт и газ и за офшорни доставки, на помощните и дежурните кораби, които осъществяват дейност в секторите на енергийните доставки, както и оперативния персонал, персонала, работещ по безопасността, и техническия персонал, който работи на сушата за подпомагане на корабните и морските дейности.

⁽⁷⁾ Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място (ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1).

⁽⁸⁾ COVID-19: Насоки за работното място; <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

⁽⁹⁾ https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

⁽¹⁰⁾ Круизът обикновено отговаря на определението за „туристически пакет“ и следователно попада в приложното поле на Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги. В посочената директива се определят задълженията на организатора, включително за предоставяне на помощ на пътуващи, изпаднали в затруднено положение. Организаторът на круиза превозва пътуващите до пристанището на слизване, предвидено в договора за пакетно туристическо пътуване. Ако превозът (напр. полет) на пътника до и от пристанището за качване на/слизване от кораба за круиз също е включен в туристическия пакет, организаторът репатрира пътуващия до първоначалната точка на заминаване. Организаторите на туристически пакети са длъжни да предприемат мерки за защита в случай на несъстоятелност, които обхващат репатрирането на пътниците, ако превозът на пътниците е включен в договора за пакетно туристическо пътуване.

6. По отношение на корабите, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, държавата на знамето следва да позволява слизането на пътниците и на екипажа на някое от нейните пристанища. Държавите членки следва да подкрепят оператора на кораба за круизи при предприемане на необходимото с цел репатриране и осигуряване на достъп до подходящи медицински грижи.
7. Ако не е възможно държавата на знамето да приеме даден кораб, тя следва да предложи съдействие на операторите на кораба за круизи да постигнат съответните договорености с други държави — членки на ЕС, или с трети държави. С посочените договорености следва да бъде сведен до минимум престоят на кораба в морето, като същевременно бъдат осигурени добра медицинска инфраструктура и транспортни връзки за репатриране. Тези мерки следва да включват улесняване на акостирането на кораба, слизането от борда на пътниците, медицинския скрининг и лечението. Те следва също така да включват репатрирането на пътниците и екипажа от пристанището на другата държава — членка на ЕС, или на третата държава. Следва да се обърне особено внимание на пътниците със специални потребности.
8. Ако корабът плава под знамето на трета държава, държавите членки следва да го приемат по хуманитарни причини. В такива случаи на тях се препоръчва преди акостиране да изискат подходящата финансова и логистична обезпеченост от оператора на кораба за круизи (напр. необходимите лични предпазни средства, съоръжения за поставяне под карантина, наемане на автобуси, чартърни полети) в съответствие с неговите задължения. В случай на липса на такава обезпеченост следва да се разгледа възможността за безопасното и бързо слизание на лицата, намиращи се на борда, и улесняване на тяхното транзитно преминаване с цел завръщане у дома.
9. Ако на борда има лица, заразени с COVID-19, пристанищната държава следва да разгледа възможността за слизание в пристанище, където околните съществуващи или временно изградени болници разполагат с достатъчен капацитет за предоставяне на подходящи медицински грижи. След като здравите пътници и членове на екипажа, както и тези без симптоми слезат от борда, те следва да бъдат отведени до съоръженията за поставяне под карантина, ако това е необходимо за последващи медицински прегледи или да бъдат директно репатрирани.
10. За да се даде възможност за слизание на брега на граждани на трети държави по хуманитарни причини и за да се улесни репатрирането, когато те са граждани на трети държави, за които има изискване за издаване на визи, но които поради неотложност не са могли да кандидатстват за виза предварително, държавите членки следва да издадат необходимите визи на границата.
11. Ако корабите за круизи с граждани на ЕС на борда трябва да акостират в трети държави, държавите членки могат да активират Механизма за гражданска защита на Съюза като крайна мярка, например ако не се изпълняват търговски полети. Ако са изпълнени условията, Комисията, Европейската служба за външна дейност и делегацията на ЕС в третата държава могат да предоставят съдействие за репатриране.

Препоръки за всички кораби относно транзитното преминаване и слизането от борда на пътници и членове на екипажа

12. Що се отнася до транзитното преминаване на пътници и екипажи, държавите членки следва да спазват *указанието относно прилагането на съобщението за временното ограничение на неналожителните пътувания до ЕС, относно улесняването на режима за транзитно преминаване с цел репатриране на граждани на ЕС и относно последиците за визовата политика* ⁽¹¹⁾.
13. По-специално държавите членки трябва да улесняват транзитното преминаване на граждани на ЕС, както и на граждани на трети държави, притежаващи разрешение за пребиваване или виза за дългосрочно пребиваване, които се завръщат в държавата членка, чиито граждани са или в която пребивават ⁽¹²⁾. Държавите членки следва да прилагат *Съобщението на Комисията за Насоките относно упражняването на свободното движение на работници по време на епидемичния взрив от COVID-19* ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Съобщение на Комисията COVID-19, Указание относно временното ограничение на неналожителните пътувания до ЕС, относно улесняването на режима за транзитно преминаване с цел репатриране на граждани на ЕС и относно последиците за визовата политика, C (2020) 2050 final (ОВ C 102 I, 30.3.2020 г., стр. 3).

⁽¹²⁾ Пак там.

⁽¹³⁾ Съобщение на Комисията: Насоки относно упражняването на свободното движение на работници по време на епидемичния взрив от COVID-19; C(2020) 2051 (ОВ C 102 I, 30.3.2020 г., стр. 12).

14. За тази цел държавите членки следва да определят подходящи пристанища, които могат да бъдат свързани с безопасни транзитни коридори за преминаване, създадени в съответствие със *Съобщението относно прилагането на зелените ленти за преминаване* ⁽¹⁴⁾.
15. Това се прилага и когато такива лица слизат от кораби за круизи и други кораби в пристанища на ЕС и желаят да се върнат в държавата членка, чиито граждани са или в която пребивават. Операторите на кораби за круизи или корабособствениците следва да координират транзитното преминаване на по-голям брой лица с националните органи на държавата членка, в която се намира пристанището, както и с местните консулски служби на държавите, чиито граждани са лицата или в които те пребивават.
16. За тази цел операторите на кораби за круизи и корабособствениците следва да установят местоназначението на лицата, които възнамеряват да слизат от борда на кораба. Операторите на кораби за круизи или корабособствениците следва да съобщат тази информация, както и начина за по-нататъшно транзитно преминаване, което те възнамеряват да организират, на органите, посочени в предходната точка.
17. Когато поради удължен престой на борда срокът на валидност на документите за пътуване е изтекъл, в съответствие с Директива 2004/38/ЕО ⁽¹⁵⁾ държавите членки следва да позволят на гражданите на ЕС и на членовете на техните семейства, които притежават паспорт с изтекъл срок и/или виза, да влязат на тяхна територия.
18. Когато временни затруднения възпрепятстват незабавното репатриране на граждани на трета държава поради ограничения, въведени от държавата, чиито граждани са те, операторите на кораби за круизи или корабособствениците, в съответствие със своите задължения, следва да постигнат договорености с пристанищната държава на акостиране, за да гарантират безопасното пребиваване на съответните лица. Това следва да включва достъп до подходящи медицински грижи и настаняване, за които органите на тази държава може да имат право да поискат обезщетение от оператора на кораба ⁽¹⁶⁾.
19. За целите на репатрирането на лица, намиращи се на борда, които може да са заразени с COVID-19, държавите членки следва да вземат предвид *съветите за здравните органи и корабните оператори, които са решили да спрат временно плаването, и за дългосрочния престой на кораби в пристанищата на ЕС/ЕИП ДЧ по време на пандемията от COVID-19* ⁽¹⁷⁾.
20. Що се отнася до репатрирането на граждани на ЕС в пристанища на трети държави, операторът на кораба за круизи или корабособственикът следва да информира консулските органи на държавите членки, представени в третата държава, както и, когато е възможно, делегацията на ЕС, по отношение на средствата за репатриране към ЕС, които той възнамерява да използва. Органите на държавите членки могат да получат информация относно местонахождението на корабите за круизи, които са се насочили към Европа, от системата на Съюза за обмен на морска информация ⁽¹⁸⁾, поддържана от Европейската агенция за морска безопасност.

Препоръки за останалите плавателни съдове, които са в престой

21. Основната отговорност за репатрирането на моряците, чиито кораби са в престой, се поема от корабособственика ⁽¹⁹⁾. Държавата на знамето следва да улесни репатрирането на моряците на борда на такива кораби, особено когато няма транспортни връзки с държавата членка или третата държава на моряка. Ако членът на екипажа има остро заболяване, за което се изисква медицинска помощ, или има предполагаемо или потвърдено заразяване с COVID-19, следва да се вземат мерките, описани подробно в точки 4, 19 и 28.

⁽¹⁴⁾ В C(2020) 1897 final (ОВ С 96 I, 24.3.2020 г.) държавите членки се приканват да определят всички съответни вътрешни гранични контролно-пропускателни пунктове в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и допълнителни такива пунктове, доколкото това се счита за необходимо, като гранични пунктове със „зелена лента за преминаване“ — за сухопътен, морски и въздушен транспорт.

⁽¹⁵⁾ Директива 2004/38/ЕО от 29 април 2004 г. относно правото на граждани на Съюза и на членове на техните семейства да се движат и да пребивават свободно на територията на държавите членки (ОВ L 158, 30.4.2004 г., стр. 77).

⁽¹⁶⁾ По отношение на моряците се прилагат разпоредбите на Морската трудова конвенция (2006 г.).

⁽¹⁷⁾ Вж.: https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500

⁽¹⁸⁾ SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

⁽¹⁹⁾ Вж. по-специално стандарти A2.1 и A2.5.1 от приложението към Директива 2009/13/ЕО и свързаните разпоредби на Морската трудова конвенция (2006 г.).

III. Смяна на екипажа

22. За да може морските услуги да функционират, държавите членки следва да разрешат извършването на смяна на екипажи в техните пристанища.
23. В качеството си на основен персонал моряците следва да бъдат освободени от ограниченията за пътуване, когато преминават транзитно към пристанището, където поемат задълженията си ⁽²⁰⁾. Това е в съответствие със Съобщението на Комисията относно *временното ограничение на неналожителните пътувания до ЕС* ⁽²¹⁾. По отношение на това държавите членки следва да прилагат мерките, очертани в *Насоките относно упражняването на свободното движение на работници по време на епидемичния взрив от COVID-19* ⁽²²⁾.
24. Дори когато смяната на екипажа е разрешена, моряците срещат затруднения при пътуването до държавата, в която трябва да се качат на борда на корабите, тъй като транспортните връзки сега са много ограничени. Следва да се обърне внимание на специалните пътнически услуги за улесняване на моряците, които пътуват от и до морските пристанища, както е посочено в *Съобщението относно прилагането на зелените ленти за преминаване*.
25. На моряците — граждани на трети държави, за които има изискване за издаване на визи, които поради неотложност не са могли да кандидатстват за виза предварително, следва да се издаде необходимата виза на границата.
26. Повечето държави членки са предприели мерки за разрешаване на удължаване на срока на договорите за наемане на работа на моряците ⁽²³⁾ (SEA) при определени изисквания. Те се изпълняват, когато репатрирането или смяната на екипажа са възпрепятствани. Държавите членки също така позволяват удължаване на валидността на документите с изтекъл срок в съответствие с Морската трудова конвенция. Аналогично, до края на периода на извънредно положение издаващите и заверяващите държави членки предоставят временно удължаване на срока на основните свидетелства. Международната морска организация (ММО) ⁽²⁴⁾ и Международната организация на труда (МОТ) ⁽²⁵⁾ издадоха насоки за удължаване на срока на свидетелствата и SEA на моряците ⁽²⁶⁾.
27. Удължаването на обичайната продължителност на SEA от 11 месеца може да увеличи умората и да навреди на психичното здраве на моряците и морската безопасност. Следователно SEA не бива да бъдат удължавани повече от необходимото. Моряците следва да могат да останат на борда, ако това е необходимо, в продължение на разумен срок след изтичането на планирания период на служба ⁽²⁷⁾. В случай на изтичане на срока на валидност на паспорта на моряка и при липса на достъп до консулски услуги, удължаването на SEA следва да не се насърчава, а да се улесни репатрирането. Ако репатрирането не е възможно, операторът и държавата на знамето — със съгласието на моряка — вземат мерки за удължаване на срока на SEA и предприемат необходимото, за да се гарантира, че морякът ще бъде репатриран във възможно най-кратък срок.
28. С цел намаляване на риска от предаване на COVID-19, корабособствениците следва да въведат подходящи процедури за безопасност на борда, когато нов екипаж започва работа. В съответствие с правото на ЕС всички рискове следва да бъдат оценени и да бъдат въведени съответните превантивни и защитни мерки ⁽²⁸⁾. Медицински прегледи следва да се извършват, но те не бива да забавят неоправдано моряците да поемат задълженията си на борда на кораба. Следва да бъде взета предвид информацията от Европейската агенция за безопасност и здраве при работа от EU Healthy Gateways, посочена в точка 3.

⁽²⁰⁾ Насоки за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги, C(2020) 1753 final (ОВ С 86 I, 16.3.2020 г., стр. 1).

⁽²¹⁾ COM (2020) 115 final, Съобщение относно COVID-19: Временно ограничение на неналожителните пътувания до ЕС.

⁽²²⁾ Съобщение на Комисията: Насоки относно упражняването на свободното движение на работници по време на епидемичния взрив от COVID-19; C/2020/2051 (ОВ С 102 I, 30.3.2020 г., стр. 12).

⁽²³⁾ Всеки моряк, нает на борда на кораб, за който се прилагат разпоредбите за търговското корабоплаване (Морската трудова конвенция, минималните изисквания към моряците) от 2014 г., трябва да има сключен правно обвързващ договор за наемане на работа.

⁽²⁴⁾ Циркулярно писмо № 4204/Add.5 на ММО от 17 март 2020 г.

⁽²⁵⁾ Декларация на членовете на специалната тристранна комисия за коронавируса (COVID-19) от 31 март 2020 г.

⁽²⁶⁾ Прави се позоваване и на бележката на службите на Комисията относно изискванията на правото на Съюза по отношение на свидетелствата, които се регулират от правото на Съюза, и по-специално изискванията, които създават трудности поради мерки, предприети в контекста на кризата, свързана с COVID-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Списъкът на посочените свидетелства ще бъде актуализиран по отношение на свидетелствата за моряци.

⁽²⁷⁾ Прилагат се разпоредбите на Морската трудова конвенция (2006 г.).

⁽²⁸⁾ Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място (ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1).

29. В съответствие със съветите, посочени в точка 3, основната възможност да се гарантира, че моряците, изложени на риск от заразяване с COVID-19 ⁽²⁹⁾, могат да започнат да изпълняват своите задължения, следва да бъде извършването на изследване преди качване на борда. Когато не е възможно да се извърши изследване поради ограничен капацитет, следва да се измери температурата, както и да се провери за скорошни респираторни проблеми или за контакт със заразен с COVID-19.

IV. Пристанища, определени за смяна на екипажа

30. След консултации с Комисията и в координация помежду си държавите членки следва да определят няколко пристанища в Съюза за бърза смяна на екипажа. Тези пристанища следва да осигуряват цялостно географско покритие на Съюза и да бъдат свързани с функциониращи летища и железопътни гари. Държавите членки следва да разгледат възможността за специални или редовни полети и железопътни превози, с които да се осигурят транспортните връзки за смяна на екипажите, което ще позволи бързото пътуване и репатриране на моряците.
31. В близост до тези определени пристанища следва да има възможност за настаняване, където моряците биха могли да изчакат пристигането на кораба, на който трябва да се качат, или своя полет, влак или кораб, ако той не заминава същия ден. За подобно настаняване следва да са налице подходящи съоръжения, които да им позволят да се подслонят. Това включва възможност за поставяне под 14-дневна карантина ⁽³⁰⁾ преди качване на борда и след слизване от борда на кораба, ако съответната държава членка го изисква и ако не е възможно да се извърши изследване.
32. В пристанищата следва да има достъп до адекватни медицински услуги, които са на разположение на моряците при качване или слизване от борда на кораба и по време на периодите на карантина. Следва също така да са налице достъпни социални услуги ⁽³¹⁾.
33. Поради международния характер на сектора на корабоплаването трудностите, свързани със смяната на екипажа, не са ограничени до операции в рамките на Европейския съюз. В световен мащаб трудовите договори средно на около 100 000 моряци приключват всеки месец. Практиката за определяне на пристанища, където екипажите могат да се сменят безопасно и безпрепятствено, може впоследствие да бъде споделена с трети държави с оглед на нейното глобално прилагане.

V. Санитарни препоръки и корабни доставки

34. Моряците следва да имат достъп до адекватни медицински грижи, възможно най-близки до тези, които се предоставят на работниците на брега. Те следва да получават бърз достъп до лекарства, информация и лечение за всички здравословни състояния, които ги изискват ⁽³²⁾.
35. Контактите между екипажа и пристанишните работници, включително лощманите, следва да бъдат сведени до абсолютния минимум, за да се защитят всички лица от риска от предаване на COVID-19 ⁽³³⁾. При всички необходими контакти следва да се носят лични предпазни средства (ЛПС), както и да се въведат мерки за социално дистанциране. Докато всички членове на екипажа са здрави, рискът на борда на кораба е по-малък от този на сушата. Поради това предоставянето на отпуски на сушата следва внимателно да се обмисля, като се взема предвид цялостното благосъстояние на членовете на екипажа при настоящите обстоятелства ⁽³⁴⁾. Екипажите на кораби, на които всички членове са в добро здравословно състояние и чието предишно акостиране в пристанище е било преди повече от две седмици, не следва да се поставят под карантина при слизване от борда с цел репатриране.

⁽²⁹⁾ Определение на случаите и европейско наблюдение за COVID-19:

<https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

⁽³⁰⁾ Препоръчителният период на карантина може да се промени след получаване на повече информация за COVID-19. Следва да се спазва продължителността, препоръчана от Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията и от здравните органи на държавите членки.

⁽³¹⁾ Прилагат се разпоредбите на Морската трудова конвенция (2006 г.).

⁽³²⁾ Прилагат се разпоредбите на Морската трудова конвенция (2006 г.).

⁽³³⁾ Примерите включват създаване на специални екипи за пристанишни операции като лощмански услуги, акостиране, контролни терминали, дезинфекция след всяка смяна, като се отдава предпочитание на размяната на документи чрез електронни устройства, дезинфекция след всяка смяна и др.

⁽³⁴⁾ Отпуските на сушата са обхванати от Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

36. Държавите членки следва да гарантират, че капитанът на кораба търси медицинска консултация възможно най-рано по отношение на всяко предполагаемо заразяване на членове на екипажа с COVID-19 ⁽³⁵⁾. Това е от значение за безопасността на екипажа, пътниците и общественото здраве в пристанищната държава (вж. раздел VII по-долу).
37. В случай че на борда на паден кораб бъдат установени лица, за които се предполага или е потвърдено, че са заразени с COVID-19, следва да се гарантира, че следващото пристанище на акостиране или, при необходимост, по-близко пристанище са в състояние да го приемат. Въпросният кораб не следва да бъде пренасочен без основание. В случай че приоритизирането на различни здравни профили в района на избраното пристанище не позволява предоставянето на подходящи медицински грижи за засегнатите моряци, корабът следва да бъде приет в най-близкото пристанище, където може да бъдат осигурени необходимите грижи и съоръжения.
38. Моряците, за които се предполага, че са заразени и които имат леки симптоми, следва да се подложат на изследване в следващото пристанище на акостиране и всички членове на екипажа следва да имат достъп до подходящи медицински грижи. Като част от това, съответните лица следва да бъдат евакуирани и да получат подходящи медицински грижи. Ако има съмнение за заразяване на едно лице на борда с COVID-19, всички членове на екипажа следва да спазват 14-дневна карантина ⁽³⁶⁾ — на борда на кораба или на сушата ⁽³⁷⁾. Това изискване следва да отпадне, ако резултатът от изследването на члена на екипажа с предполагаема инфекция е отрицателен или след като поставеният под карантина член на екипажа даде отрицателен резултат при изследване за COVID-19.
39. По отношение на корабите продължава да съществува правно задължение да извършват корабни доставки ⁽³⁸⁾, а за защита на екипажа от излагане на COVID-19 следва да се използват лични предпазни средства. Режимът на Съюза по отношение на износа на лични предпазни средства не възпрепятства това. Доставянето на такова оборудване като корабни доставки не изисква разрешението за износ, определено в Регламент (ЕС) 2020/402 ⁽³⁹⁾. То се отнася конкретно до митническия режим износ, а този митнически режим не се прилага по отношение на корабните доставки по силата на Митническия кодекс на Съюза ⁽⁴⁰⁾.
40. Количеството лични предпазни средства на борда следва да бъде увеличено, за да се гарантира достатъчна наличност за следните три ситуации:
- взаимодействие на необходимия брой членове на екипажа с лоцманите,
 - в случай че член на екипажа се разболее — за да се даде възможност на други лица на борда да общуват с него,
 - отпусък на сушата (въпреки че отпуските на сушата следва да бъдат сведени до минимум).
41. Трябва да се спазват минималните изисквания за безопасност и здраве за подобряване на медицинското обслужване на борда на плавателните съдове ⁽⁴¹⁾. Лекарствата на борда следва да отразяват препоръките от последната версия на *Международния медицински наръчник за кораби* на СЗО и от приложение В от *Насоките на ММО за корабните оператори за опазване на здравето на моряците* ⁽⁴²⁾.

⁽³⁵⁾ Съгласно Морската трудова конвенция (Стандарт А4.1) за всяко лице, намиращо се на борда на кораб, се изисква компетентният орган да осигури чрез предварително създадена система денонощното наличие на възможност за медицински консултации чрез радио- или спътникови комуникации на корабите в открито море, в това число и специализирани съвети; медицинската консултация, включително последващото предаване на медицински съобщения чрез радио- или спътникови комуникации между кораба и тези, които дават консултацията от сушата, са на разположение безплатно за всички кораби, независимо под чие знаме плават.

⁽³⁶⁾ Препоръчителният период на карантина може да се промени след получаване на повече информация за COVID-19. Следва да се спазва продължителността, препоръчана от Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията и от здравните органи на държавите членки.

⁽³⁷⁾ Препоръки за поставяне под карантина в съответствие със Световната здравна организация, Съображения за поставяне под карантина на физически лица в контекста на ограничаване на разпространението на коронавируса (COVID-19), временни насоки, 19 март 2020 г.

⁽³⁸⁾ Директива 92/29/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно минималните изисквания за безопасност и здраве за подобряване на медицинското обслужване на борда на плавателните съдове (ОВ L 113, 30.4.1992 г., стр. 19).

⁽³⁹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/402 на Комисията от 14 март 2020 г. за извършване на износ на определени продукти при условие на представяне на разрешение за износ (ОВ L 77 I, 15.3.2020 г., стр. 1).

⁽⁴⁰⁾ Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1).

⁽⁴¹⁾ Директива 92/29/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно минималните изисквания за безопасност и здраве за подобряване на медицинското обслужване на борда на плавателните съдове (ОВ L 113, 30.4.1992 г., стр. 19).

⁽⁴²⁾ Циркулярно писмо № 4204/Add.4 на ММО от 5 март 2020 г.

VII. Препоръки за допълнително актуализирано докладване относно COVID-19 от кораби, които се приближават до пристанища на ЕС

42. В съответствие с правото на ЕС вече се изисква морска здравна декларация ⁽⁴³⁾. Тя се прави от капитана или друго надлежно оправомощено от оператора на кораба лице пред компетентния орган, определен от съответната държава членка. Докладването се осъществява в рамките на националната система за обслужване на едно гише и преди пристигането в пристанище, разположено в държава — членка на ЕС:
- а. най-малко 24 часа предварително; или
 - б. най-късно към момента на напускане на предходното пристанище, ако продължителността на пътуването е по-малка от 24 часа; или
 - в. ако пристанището, където ще акостира корабът, не е известно или ако се е променило по време на пътуването — в момента, в който тази информация е налице.
43. Морската здравна декларация трябва да е на разположение в националната система за обслужване на едно гише. Тя позволява на съответните органи да проверяват здравния статус на лицата, намиращи се на борда на даден кораб, преди влизането му в техните пристанища.
44. COVID-19 се разпространява много бързо, като инкубационният период е до 14 дни. Препоръчва се държавите членки да поискат от капитана на кораба да съобщи следната информация на съответния орган 4 часа преди очакваното пристигане в пристанището на акостиране:
- а. общ брой на лицата на борда (както на екипажа, така и на пътниците);
 - б. брой на лицата, заразени с COVID-19;
 - в. брой на лицата, за които се предполага, че са заразени с COVID-19 ⁽⁴⁴⁾.
- Тази информация може да бъде съобщена чрез УКВ радиоапаратура или чрез актуализирана морска здравна декларация.
-

⁽⁴³⁾ Директива 2010/65/ЕС от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

⁽⁴⁴⁾ Съгласно определението Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>

IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾

8 април 2020 година

(2020/C 119/02)

1 евро =

Валута	Обменен курс	Валута	Обменен курс
USD щатски долар	1,0871	CAD канадски долар	1,5233
JPY японска йена	118,36	HKD хонконгски долар	8,4277
DKK датска крона	7,4640	NZD новозеландски долар	1,8194
GBP лира стерлинг	0,87948	SGD сингапурски долар	1,5517
SEK шведска крона	10,9385	KRW южнокорейски вон	1 324,36
CHF швейцарски франк	1,0557	ZAR южноафрикански ранд	19,7624
ISK исландска крона	155,80	CNY китайски юан рен-мин-би	7,6818
NOK норвежка крона	11,1940	HRK хърватска куна	7,6235
BGN български лев	1,9558	IDR индонезийска рупия	17 636,02
CZK чешка крона	27,183	MYR малайзийски рингит	4,7274
HUF унгарски форинт	359,34	PHP филипинско песо	54,977
PLN полска злота	4,5442	RUB руска рубла	82,1046
RON румънска лея	4,8365	THB тайландски бат	35,613
TRY турска лира	7,3798	BRL бразилски реал	5,6741
AUD австралийски долар	1,7596	MXN мексиканско песо	26,3367
		INR индийска рупия	82,8730

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾**9 април 2020 година**

(2020/C 119/03)

1 евро =

Валута			Обменен курс		
Валута			Обменен курс		
USD	щатски долар	1,0867	CAD	канадски долар	1,5265
JPY	японска йена	118,33	HKD	хонконгски долар	8,4259
DKK	датска крона	7,4657	NZD	новозеландски долар	1,8128
GBP	лира стерлинг	0,87565	SGD	сингапурски долар	1,5479
SEK	шведска крона	10,9455	KRW	южнокорейски вон	1 322,49
CHF	швейцарски франк	1,0558	ZAR	южноафрикански ранд	19,6383
ISK	исландска крона	155,90	CNY	китайски юан рен-мин-би	7,6709
NOK	норвежка крона	11,2143	HRK	хърватска куна	7,6175
BGN	български лев	1,9558	IDR	индонезийска рупия	17 243,21
CZK	чешка крона	26,909	MYR	малайзийски рингит	4,7136
HUF	унгарски форинт	354,76	PHP	филипинско песо	54,939
PLN	полска злота	4,5586	RUB	руска рубла	80,6900
RON	румънска лея	4,8330	THB	тайландски бат	35,665
TRY	турска лира	7,3233	BRL	бразилски реал	5,5956
AUD	австралийски долар	1,7444	MXN	мексиканско песо	26,0321
			INR	индийска рупия	82,9275

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

V

(Становища)

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА
НА КОНКУРЕНЦИЯТА

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Предварително уведомление за концентрация

(Дело M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings)

Дело кандидат за опростена процедура

(текст от значение за ЕИП)

(2020/C 119/04)

1. На 1 април 2020 г. Комисията получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽¹⁾.

Настоящото уведомление засяга следните предприятия:

- предприятие Blackstone Group Inc. („Blackstone“, САЩ),
- предприятие IQSA Holdings S.à r.l. („IQSA Holdings“, Обединено кралство).

Blackstone придобива по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията косвен едноличен контрол над цялото предприятие IQSA Holdings.

Концентрацията се извършва посредством покупка на дялове (акции).

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

- за предприятие Blackstone: управление на активи в световен мащаб, с портфейл от активи, включително активи, представляващи недвижимо имущество, намиращи се в Съединените американски щати, Азия, Южна Америка и Европа, включително Обединеното кралство,
- за предприятие IQSA Holdings: притежава портфейл от корпоративни жилищни сгради за студенти, построени специално с тази цел („Corporate PBSA“), из цялото Обединено кралство, който се управлява под названието iQ Student Accommodation. То притежава също така частен жилищен комплекс в Шефилд, хотел „Pendulum“, разположен в Манчестър, и десет обекта за застрояване, които възнамерява да управлява под названието Corporate PBSA schemes.

3. След предварително проучване Комисията констатира, че сделката, за която е уведомена, би могла да попадне в приложното поле на Регламента за сливанията. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка.

В съответствие с Известието на Комисията относно опростена процедура за разглеждане на някои концентрации съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽²⁾ следва да се отбележи, че това дело би могло да бъде разгледано по процедурата, посочена в известието.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната сделка.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Моля, винаги посочвайте следния референтен номер:

M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1 („Регламент за сливанията“).

⁽²⁾ ОВ C 366, 14.12.2013 г., стр. 5.

Забележки могат да се изпращат до Комисията по факс, по електронна поща или по пощата. Моля, използвайте координатите за връзка по-долу:

Електронна поща: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Факс +32 22964301

Пощенски адрес:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Предварително уведомление за концентрация
(Дело M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)
Дело кандидат за опростена процедура

(текст от значение за ЕИП)

(2020/C 119/05)

1. На 2 април 2020 г. Комисията получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽¹⁾.

Настоящото уведомление засяга следните предприятия:

- Bain Capital Investors, LLC („Bain“, САЩ);
- NB Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (принадлежащо на групата Neuberger Berman Group, „NB“, САЩ);
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. („Ingegneria“, Италия).

Предприятие Bain и предприятие NB придобиват по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) и член 3, параграф 4 от Регламента за сливанията съвместен контрол над цялото предприятие Ingegneria.

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

- за Bain: частни капиталови инвестиции в дружества в редица промишлени отрасли, включително информационни технологии, здравеопазване, търговия на дребно и потребителски продукти, комуникации, финанси и промишленост/производство;
- за NB управление на капитал, ценни книжа с фиксиран доход, портфейли на частни дялови инвестиции и хедж фондове;
- за Ingegneria: предоставяне на услуги, свързани с възлагане на външни изпълнители в областта на информационните технологии, главно в Италия.

3. След предварително проучване Комисията констатира, че сделката, за която е уведомена, би могла да попадне в приложното поле на Регламента за сливанията. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка.

В съответствие с Известието на Комисията относно опростена процедура за разглеждане на някои концентрации съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽²⁾ следва да се отбележи, че това дело би могло да бъде разгледано по процедурата, посочена в Известието.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната сделка.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Моля, винаги посочвайте следния референтен номер:

M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica

Забележки могат да се изпращат до Комисията по факс, по електронна поща или по пощата. Моля, използвайте координатите за връзка по-долу:

Електронна поща: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Факс +32 22964301

Пощенски адрес:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1 („Регламент за сливанията“).

⁽²⁾ ОВ C 366, 14.12.2013 г., стр. 5.

ISSN 1977-0855 (електронно издание)

ISSN 1830-365X (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG