



### Sumario

#### II *Comunicaciones*

##### COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

###### **Comisión Europea**

2020/C 119/01	Comunicación de la Comisión — Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques .....	1
---------------	--	---

#### IV *Información*

##### INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

###### **Comisión Europea**

2020/C 119/02	Tipo de cambio del euro — 8 de abril de 2020 .....	9
2020/C 119/03	Tipo de cambio del euro — 9 de abril de 2020 .....	10

#### V *Anuncios*

##### PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

###### **Comisión Europea**

2020/C 119/04	Notificación previa de una concentración (Asunto M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings) Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado <sup>(1)</sup> .....	11
2020/C 119/05	Notificación previa de una concentración (Asunto M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica) Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado <sup>(1)</sup> .....	13



## II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques**

(2020/C 119/01)

**Resumen**

- La pandemia de COVID-19 está teniendo repercusiones importantes en el transporte marítimo y en las personas que se encuentran a bordo de buques. En las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales <sup>(1)</sup> se afirma que los Estados miembros deben facilitar el tránsito de los ciudadanos de la Unión, así como de los nacionales de terceros países que sean residentes de la Unión, para regresar a sus países de origen. Independientemente de su nacionalidad, los trabajadores que desempeñan funciones esenciales <sup>(2)</sup> deben poder transitar y viajar para garantizar la continuidad de la actividad profesional.
- Las personas que se encuentran a bordo de buques deben poder realizar viajes esenciales. Los ciudadanos de la Unión bloqueados en Estados miembros distintos del de su nacionalidad o residencia, en terceros países o en alta mar deben poder regresar a sus países de origen si su estado de salud lo permite <sup>(3)</sup>. La principal responsabilidad de los operadores y armadores de buques de crucero es organizar el retorno de las personas que se encuentran a bordo, independientemente de que el desembarque tenga lugar dentro o fuera de la Unión.
- Muchos de los marinos que se encuentran en buques de carga que faenan en aguas europeas son nacionales de terceros países. Independientemente de su nacionalidad, deben poder viajar a los puertos en los que tienen que embarcar y han de poder desembarcar y regresar a sus países de origen, lo que también contribuirá a garantizar que el sector permanezca operativo a medio y largo plazo, como se confirma en la Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» <sup>(4)</sup>. Solo si los cambios de tripulación son posibles puede mantenerse la continuidad del transporte marítimo, preservando así el mercado interior mediante la distribución de bienes en toda la Unión y la exportación e importación de mercancías desde y hacia los puertos de la Unión. Por tanto, los Estados miembros deben designar puertos en los que se faciliten los cambios de tripulación.
- Alrededor de 600 000 marinos de todas las nacionalidades prestan sus servicios a bordo de buques con intereses de la Unión en todo el mundo. La Organización Marítima Internacional (OMI) recomienda que los cambios de tripulación sean posibles en todo el mundo <sup>(5)</sup>. A fin de garantizar la continuidad y la seguridad del transporte marítimo, la Comisión está tomando medidas para facilitar y coordinar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a permitir los cambios de tripulación en sus puertos.

<sup>(1)</sup> Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales [C(2020) 1753 final, DO C 86 I de 16.3.2020, p. 1].

<sup>(2)</sup> Esto incluye, entre otros, a la gente de mar, al personal del transporte marítimo y a los pescadores.

<sup>(3)</sup> Las personas que se encuentran a bordo de los buques deben poder viajar si no presentan síntomas, no han estado particularmente expuestos al riesgo de infección y no son considerados una amenaza para la salud pública.

<sup>(4)</sup> Comunicación de la Comisión sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales [C(2020) 1897 final, DO C 96 I de 24.3.2020, p. 1].

<sup>(5)</sup> Circular n.º 4204/Add. 6 de la OMI, de 27 de marzo de 2020.

## I. Orientaciones generales

1. La continuidad de los servicios de transporte marítimo reviste una importancia estratégica clave para la Unión, ya que el 75 % de los bienes que entran en la Unión y salen de ella, así como el 30 % de los bienes que circulan por el mercado interior, son transportados por vía marítima. A fin de mantener la actividad económica, las medidas restrictivas adoptadas para combatir la pandemia de COVID-19 deben afectar lo menos posible a la libre circulación de mercancías. Las restricciones no deben causar graves perturbaciones en las cadenas de suministro, los servicios esenciales y las economías de los Estados miembros ni de la Unión en su conjunto.
2. En consonancia con la Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes», debe permitirse a la gente de mar que cruce las fronteras y transite por otro territorio para incorporarse a su puesto de trabajo a bordo de buques de carga y que regrese a su país de origen tras la finalización del contrato. Cuando los Estados miembros realicen controles sanitarios, no deben retrasar de manera significativa el embarque ni la repatriación de la gente de mar.
3. En los puertos de la Unión deben adoptarse medidas para proteger al personal del transporte marítimo y a los trabajadores portuarios, así como a la gente de mar y al resto de personas que se encuentren a bordo, durante el embarque y el desembarque <sup>(6)</sup>. A fin de garantizar su salud y seguridad, de conformidad con el Derecho de la Unión relativo a la salud y seguridad en el trabajo, deben evaluarse todos los riesgos, así como las medidas de prevención y protección adecuadas existentes <sup>(7)</sup>. La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo ha proporcionado información específica sobre la seguridad y la salud de los trabajadores en relación con la protección frente a la exposición a la COVID-19 <sup>(8)</sup>. También debe tenerse en cuenta el documento de la Acción Conjunta «EU Healthy Gateways» *Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19* [«Asesoramiento a los operadores de buques en materia de preparación y respuesta ante el brote de COVID-19», documento en inglés] <sup>(9)</sup>. Cuando se determine que una persona que se encuentra a bordo puede suponer un riesgo para la salud pública, deben adoptarse medidas adecuadas para evitar la transmisión, al tiempo que se facilita el rápido acceso a una atención médica adecuada, independientemente de la nacionalidad de la persona. También debe prestarse asistencia sanitaria a quienes hayan estado en contacto con la persona en cuestión. Los miembros de la tripulación presuntamente infectados deben aislarse, cuando sea viable, y tratar de desembarcar lo antes posible para someterse a una prueba de detección. Deben llevar mascarillas médicas y evitar todo nuevo contacto con otras personas que no lleven equipos de protección individual, tanto a bordo como al desembarcar.
4. A la hora de aplicar las medidas contempladas en las presentes Directrices, los Estados miembros deben consultar a las organizaciones de trabajadores y empleadores representativas de los sectores portuario y del transporte marítimo.

## II. Repatriación de personas que se encuentran a bordo de buques de crucero y todos los demás buques

### *Recomendaciones para los buques de crucero*

5. En respuesta a la pandemia de COVID-19, los operadores de buques de crucero han interrumpido temporalmente sus actividades. El cese de las actividades debería contribuir a limitar las nuevas transmisiones en buques de crucero. La principal responsabilidad en la organización del retorno de los pasajeros y de los miembros de la tripulación de los buques de crucero que van a interrumpir su actividad recae en el operador del buque de crucero <sup>(10)</sup>. Esto puede incluir la repatriación desde puertos situados fuera de la Unión y, en particular, la organización de cualquier vuelo chárter o el recurso a cualquier otro medio de transporte que sean necesarios.

<sup>(6)</sup> Se entiende por personal del transporte marítimo, el personal que trabaja a bordo de buques comerciales nacionales e internacionales, buques mercantes, remolcadores y dragas, petroleros y gaseros, buques para suministro en alta mar y buques de apoyo y de reserva activos en los sectores del suministro de energía, así como el personal operativo, de seguridad y técnico que trabaja desde tierra prestando apoyo a los buques y respaldando las operaciones marítimas

<sup>(7)</sup> Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (DO L 183 de 29.6.1989, p. 1).

<sup>(8)</sup> COVID-19: orientación para el lugar de trabajo; [https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:\\_orientaci3n\\_para\\_el\\_lugar\\_de\\_trabajo](https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_orientaci3n_para_el_lugar_de_trabajo)

<sup>(9)</sup> [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_MARITIME\\_20\\_2\\_2020\\_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480)

<sup>(10)</sup> Un crucero normalmente se ajusta a la definición de «viaje combinado» y, por tanto, entra dentro del ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados. Dicha Directiva establece las obligaciones del organizador, incluida la de prestar asistencia a los viajeros en dificultades. El organizador del crucero está obligado a llevar a los viajeros al puerto de desembarque previsto en el contrato de viaje combinado. Si el transporte del viajero (por ejemplo, vuelo) hasta y desde el puerto de embarque/desembarque del crucero también está incluido en el viaje combinado, el organizador debe repatriar al viajero a su punto de origen. Los organizadores del viaje combinado están obligados a suscribir una protección frente a la insolvencia que cubra la repatriación de los viajeros, si el transporte de los pasajeros está incluido en el contrato de viaje combinado.

6. En el caso de los buques con bandera de un Estado miembro de la Unión, el Estado de abanderamiento debe permitir a los pasajeros y a la tripulación que desembarquen en uno de sus puertos. Los Estados miembros deben ayudar al operador del buque de crucero en la adopción de las disposiciones necesarias para la repatriación y el acceso a una atención médica adecuada.
7. Cuando no sea posible que el Estado de abanderamiento acoja un buque, dicho Estado debe ofrecer ayuda a los operadores del buque de crucero para adoptar las disposiciones oportunas con otros Estados miembros de la Unión o con terceros países. Dichas disposiciones deben reducir al mínimo el tiempo de permanencia del buque en el mar y proporcionar buenas infraestructuras médicas y conexiones de transporte para las repatriaciones. Además, deben facilitar el atraque del buque, el desembarque de los pasajeros y el reconocimiento y tratamiento médicos. Deben contemplar también la repatriación de los pasajeros y de la tripulación desde el puerto del otro Estado miembro de la Unión o del tercer país. Debe prestarse especial atención a las necesidades de los pasajeros vulnerables.
8. Si el buque enarbola la bandera de un tercer país, los Estados miembros deben acogerlo por razones humanitarias. En estos casos, se les recomienda que, antes del atraque, pidan al operador del buque de crucero que adopte las disposiciones financieras y logísticas adecuadas (por ejemplo, los equipos de protección individual necesarios, las instalaciones para la cuarentena, el alquiler de autobuses y los vuelos chárter), en consonancia con sus obligaciones. En caso de que no puedan adoptarse dichas disposiciones, debe estudiarse el modo de desembarcar de manera segura y rápida a las personas que se encuentren a bordo y facilitar el tránsito hacia sus países de origen.
9. Si hay personas infectadas a bordo, el Estado del puerto de escala debe estudiar la posibilidad de que el desembarque se lleve a cabo en un lugar en el que los hospitales de los alrededores, permanentes o temporales, tengan capacidad suficiente para prestar una atención médica adecuada. Tras el desembarque, los pasajeros y los miembros de la tripulación no infectados o asintomáticos deben ser conducidos a instalaciones de cuarentena, cuando resulte necesario para posteriores controles médicos, o, de lo contrario, ser repatriados directamente.
10. A fin de permitir el desembarque de nacionales de terceros países por razones humanitarias y facilitar la repatriación, cuando dichos nacionales de terceros países estén obligados a tener un visado y, por motivos de urgencia, no hayan podido solicitarlo con antelación, los Estados miembros deben conceder los visados necesarios en la frontera.
11. Cuando los buques de crucero con ciudadanos de la Unión a bordo necesiten atracar en terceros países, los Estados miembros pueden activar el Mecanismo de Protección Civil de la Unión como último recurso; por ejemplo, si no hay vuelos comerciales disponibles. Si se cumplen las condiciones, la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior y la Delegación de la Unión en el tercer país pueden prestar asistencia para la repatriación.

*Recomendaciones para todos los buques por lo que respecta al tránsito y el desembarque de los pasajeros y la tripulación*

12. Con respecto al tránsito de los pasajeros y la tripulación, los Estados miembros deben seguir las Directrices sobre la aplicación de la Comunicación sobre la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, sobre la facilitación del régimen de tránsito para la repatriación de los ciudadanos de la UE y sobre sus efectos en la política de visados <sup>(11)</sup>.
13. En particular, los Estados miembros deben facilitar el tránsito de los ciudadanos de la Unión y de los nacionales de terceros países titulares de un permiso de residencia o un visado para estancia de larga duración que regresen a su Estado miembro de nacionalidad o de residencia <sup>(12)</sup>. Los Estados miembros deben aplicar la Comunicación de la Comisión sobre las directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante el brote de COVID-19 <sup>(13)</sup>.

<sup>(11)</sup> Comunicación de la Comisión —COVID-19— Directrices sobre la aplicación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, sobre la facilitación del régimen de tránsito para la repatriación de los ciudadanos de la UE y sobre sus efectos en la política de visados [C(2020) 2050 final, DO C 102 I de 30.3.2020, p. 3].

<sup>(12)</sup> *Ibidem*.

<sup>(13)</sup> Comunicación de la Comisión sobre las directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante el brote de COVID-19, C(2020) 2051 (DO C 102 I de 30.3.2020, p. 12).

14. A tal fin, los Estados miembros deben localizar puertos adecuados que puedan conectarse a corredores de tránsito seguro creados de conformidad con la Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» <sup>(14)</sup>.
15. Esto también se aplica cuando esas personas desembarcan de buques de crucero y otros buques en puertos de la Unión y desean regresar a su Estado miembro de nacionalidad o de residencia. Los operadores o los armadores de buques de crucero deben coordinar el tránsito de un mayor número de personas ante las autoridades nacionales del Estado miembro en el que esté situado el puerto y ante las autoridades consulares locales de los países de nacionalidad o de residencia de los ciudadanos.
16. A tal fin, los operadores y los armadores de buques de crucero deben averiguar el destino de las personas que tienen intención de desembarcar. Los operadores o los armadores de buques de crucero deben comunicar esta información, así como el método posterior de tránsito que tengan previsto organizar, a las autoridades mencionadas en el apartado anterior.
17. Cuando un período a bordo prolongado haya dado lugar a la caducidad de los documentos de viaje, los Estados miembros, de conformidad con la Directiva 2004/38/CE <sup>(15)</sup>, deben permitir la entrada en su territorio a los ciudadanos de la Unión y a los miembros de su familia que estén en posesión de un pasaporte o visado caducados.
18. Cuando dificultades temporales impidan la repatriación inmediata de nacionales de terceros países debido a restricciones impuestas por el país de nacionalidad, los operadores o armadores de buques de crucero deben, en consonancia con sus obligaciones, llegar a acuerdos con el Estado del puerto de escala para garantizar la seguridad de la estancia de las personas afectadas. Dichos acuerdos deben incluir el acceso a una atención médica y un alojamiento adecuados, en relación con los cuales las autoridades de dicho Estado pueden tener derecho a solicitar una indemnización al operador del buque <sup>(16)</sup>.
19. A efectos de la repatriación de las personas que se encuentran a bordo y que pueden estar infectadas, los Estados miembros deben tener en cuenta el documento *Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic* [«Asesoramiento a las autoridades sanitarias y los operadores de buques que han decidido suspender la navegación y en relación con el atraque de larga duración de buques en los puertos de los Estados miembros de la UE/EEE durante la pandemia de COVID-19», documento en inglés] <sup>(17)</sup>.
20. Por lo que respecta a la repatriación de ciudadanos de la Unión que se encuentran en puertos de terceros países, el operador o el armador del buque de crucero debe informar a las autoridades consulares de los Estados miembros representados en el tercer país y, cuando exista, a la Delegación de la Unión acerca de los medios de repatriación a la Unión a los que tiene previsto recurrir. Las autoridades de los Estados miembros pueden obtener información sobre la posición de los buques de crucero que se dirigen a Europa por medio del sistema de la Unión de intercambio de información marítima <sup>(18)</sup>, albergado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

*Recomendaciones relativas a otros buques que van a interrumpir su actividad*

21. La principal responsabilidad en la repatriación de la gente de mar cuyos buques van a interrumpir su actividad recae en el armador <sup>(19)</sup>. El Estado de abanderamiento debe facilitar la repatriación de la gente de mar que se encuentra a bordo de dichos buques, especialmente cuando no existan conexiones de transporte con el Estado miembro o el tercer país del marino. Si el miembro de la tripulación presenta un estado grave que requiera atención médica o si se sospecha o confirma que padece COVID-19, deben tomarse las medidas que se detallan en los apartados 4, 19 y 28.

<sup>(14)</sup> En el documento C(2020) 1897 final (DO C 96 I de 24.3.2020), se pide a los Estados miembros que designen todos los puntos fronterizos internos pertinentes de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y otros adicionales en la medida en que se considere necesario como pasos fronterizos de tipo «carril verde» para el transporte terrestre, marítimo y aéreo.

<sup>(15)</sup> Directiva 2004/38/CE, de 29 de abril de 2004, relativa al derecho de los ciudadanos de la Unión y de los miembros de sus familias a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros (DO L 158 de 30.4.2004, p. 77).

<sup>(16)</sup> Por lo que respecta a la gente de mar, se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>(17)</sup> Véase: [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](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)

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

<sup>(19)</sup> Véanse, en particular, las normas A2.1 y A2.5.1 del anexo de la Directiva 2009/13/CE y las disposiciones correspondientes del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

### III. Cambios de tripulación

22. A fin de mantener unos servicios marítimos operativos, los Estados miembros deben permitir que se produzcan cambios de tripulación en sus puertos.
23. Como personal esencial, la gente de mar debe quedar exenta de las restricciones de viaje cuando transite hacia el puerto en el que se incorpore a su puesto <sup>(20)</sup>, lo que está en consonancia con la Comunicación de la Comisión «Restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE» <sup>(21)</sup>. A este respecto, los Estados miembros deben aplicar las medidas expuestas en las Directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante el brote de COVID-19 <sup>(22)</sup>.
24. Incluso cuando está permitido el cambio de tripulación, viajar al país en el que ha de embarcar es algo difícil para la gente de mar, debido a que las conexiones de transporte en la actualidad son muy escasas. Deben estudiarse disposiciones específicas de viaje para facilitar a los marinos el desplazamiento desde los puertos marítimos y hacia estos, tal como establece la Comunicación de la Comisión sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes».
25. Debe concederse el visado necesario en la frontera a la gente de mar nacional de un tercer país que esté obligada a tenerlo y que, por motivos de urgencia, no haya podido solicitarlo con antelación.
26. La mayoría de los Estados miembros han adoptado medidas para permitir la prórroga de los acuerdos de empleo de la gente de mar <sup>(23)</sup> si se cumplen ciertos requisitos, y ese es el caso cuando se impide la repatriación o los cambios de tripulación. Los Estados miembros también están concediendo prórrogas de las Declaraciones de Conformidad Laboral Marítima que hayan expirado. De igual manera, los Estados miembros responsables de la emisión y el refrendo están concediendo la prórroga temporal de todos los títulos y certificados esenciales hasta el final del período de emergencia. La Organización Marítima Internacional (OMI) <sup>(24)</sup> y la OIT <sup>(25)</sup> han publicado orientaciones sobre la prórroga de los títulos y los certificados, así como de los acuerdos de empleo de la gente de mar <sup>(26)</sup>.
27. Ampliar la duración habitual de 11 meses de un acuerdo de empleo de la gente de mar puede aumentar la fatiga y ser perjudicial tanto para la salud mental de la gente de mar como para la seguridad marítima. Por consiguiente, los acuerdos de empleo de la gente de mar no deben prorrogarse más allá de lo necesario. En caso necesario, la gente de mar debe poder permanecer a bordo durante un período razonable que rebase los períodos de servicio programados <sup>(27)</sup>. En caso de que caduque el pasaporte de un marino y no se tenga acceso a los servicios consulares, debe desalentarse la prórroga del acuerdo de empleo de la gente de mar y facilitarse su repatriación. Si no fuera posible la repatriación, el operador y el Estado de abanderamiento, previo acuerdo del marino, deben tomar medidas para prorrogar el acuerdo de empleo de la gente de mar y establecer mecanismos para garantizar la repatriación del marino tan pronto como sea posible.
28. Con el fin de reducir los riesgos de transmisión de la COVID-19, los armadores deben establecer a bordo procedimientos de seguridad adecuados cuando comience su servicio una nueva tripulación. De conformidad con el Derecho de la Unión, deben evaluarse todos los riesgos y adoptarse medidas preventivas y de protección adecuadas <sup>(28)</sup>. En caso de que deban llevarse a cabo reconocimientos médicos, estos no deben provocar retrasos indebidos en la incorporación de la gente de mar a sus puestos a bordo. Deben tenerse en cuenta la información proporcionada por la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo y el asesoramiento de la Acción Conjunta EU Healthy Gateways a que se hace referencia en el apartado 3.

<sup>(20)</sup> Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales [C(2020) 1753 final, DO C 86 I de 16.3.2020, p. 1].

<sup>(21)</sup> COM(2020) 115 final, Comunicación de la Comisión «COVID-19: Restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE».

<sup>(22)</sup> Comunicación de la Comisión «Directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante el brote de COVID-19» [C(2020) 2051, DO C 102 I de 30.3.2020, p. 12].

<sup>(23)</sup> Toda la gente de mar empleada en un buque al que se aplique el Reglamento de 2014 sobre la Marina Mercante (Convenio sobre el trabajo marítimo) (requisitos mínimos para la gente de mar, etcétera) debe tener un acuerdo de empleo de la gente de mar que sea legalmente exigible.

<sup>(24)</sup> Circular n.º 4204/Add. 5 de la OMI, de 17 de marzo de 2020.

<sup>(25)</sup> *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19)* [«Declaración de los miembros del Comité Tripartito Especial sobre la enfermedad causada por el coronavirus (COVID-19)», documento en inglés] de 31 de marzo de 2020.

<sup>(26)</sup> También se hace referencia a la nota de los servicios de la Comisión sobre los requisitos del Derecho de la Unión relativos a los títulos y certificados regulados por el Derecho de la Unión y más específicamente a los requisitos que plantean dificultades a raíz de las medidas adoptadas en el contexto de la crisis relacionada con la COVID-19, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue\\_of\\_expiry\\_of\\_licences\\_and\\_certificates.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf). La lista de los títulos y certificados a que se hace referencia se actualizará con respecto a los títulos y certificados de la gente de mar.

<sup>(27)</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>(28)</sup> Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (DO L 183 de 29.6.1989, p. 1).

29. De conformidad con el asesoramiento a que se hace referencia en el apartado 3, para garantizar que la gente de mar con riesgo de infección <sup>(29)</sup> pueda incorporarse a su puesto debe optarse ante todo por realizar pruebas de detección antes del embarque. Si no se dispone de pruebas debido a lo limitado de la capacidad, deben efectuarse controles de temperatura y debe tenerse en cuenta el historial de síntomas respiratorios o de contactos recientes con cualquier persona infectada.

#### IV. Puertos designados para los cambios de tripulación

30. En consulta con la Comisión y coordinándose entre ellos, los Estados miembros deben designar varios puertos de la Unión al objeto de efectuar cambios rápidos de tripulación. Dichos puertos deben estar repartidos por toda la geografía de la Unión, a fin de abarcarla, y tener conexión con aeropuertos y estaciones de ferrocarril operativos. Los Estados miembros deben prever la posibilidad de realizar operaciones específicas o regulares por vía aérea o por ferrocarril a fin de garantizar las conexiones de transporte para los cambios de tripulación y de agilizar los desplazamientos y las repatriaciones de la gente de mar.
31. Los puertos designados deben disponer de alojamientos cercanos, en los que la gente de mar pueda aguardar la llegada del buque en que hayan de embarcar o bien su vuelo, tren o barco en caso de que no salga el mismo día. Estos alojamientos deben contar con instalaciones adecuadas que permitan albergarlos *in situ*, de modo que puedan pasar 14 días de cuarentena <sup>(30)</sup> antes del embarque y después del desembarque si el Estado miembro en cuestión así lo exige y si no es posible realizar pruebas.
32. Los puertos deben tener servicios médicos accesibles y adecuados a disposición de la gente de mar cuando embarque o desembarque, así como durante sus períodos de cuarentena, y también deben estar equipados con servicios de bienestar accesibles <sup>(31)</sup>.
33. Debido al carácter internacional del sector del transporte marítimo, las dificultades relacionadas con los cambios de tripulación no se circunscriben a operaciones en la Unión Europea. Por término medio, cada mes expiran los contratos de trabajo de 100 000 marinos en todo el mundo. La práctica de designar puertos en los que puedan efectuarse cambios de tripulación de forma segura y sin trabas puede compartirse acto seguido con terceros países para que se aplique a escala mundial.

#### V. Recomendaciones sanitarias y suministro de los buques

34. La gente de mar debe tener acceso a una atención médica adecuada y tan comparable como sea posible a la que tienen a su disposición los trabajadores en tierra. Debe tener acceso rápido a medicamentos, información y tratamiento en relación con cualquier enfermedad que lo requiera <sup>(32)</sup>.
35. Deben reducirse al mínimo imprescindible los contactos entre la tripulación y los trabajadores portuarios, incluidos los prácticos, a fin de proteger a todas las personas del riesgo de transmisión de la COVID-19 <sup>(33)</sup>. Para cualquier contacto que resulte necesario, deben llevarse equipos de protección individual y adoptarse medidas de distanciamiento social. Mientras todos los miembros de la tripulación estén sanos, el riesgo a bordo de un buque es menor que en tierra. La concesión de permisos de tierra debe ser objeto de cuidadosa consideración, con la vista puesta en el bienestar general de los miembros de la tripulación en las circunstancias actuales <sup>(34)</sup>. La tripulación de aquellos buques cuyos miembros estén todos sanos y cuya anterior escala haya tenido lugar más de quince días antes no necesita someterse a la cuarentena cuando desembarque para su repatriación.

<sup>(29)</sup> Definición de casos y vigilancia europea de la COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>.

<sup>(30)</sup> El período recomendado de cuarentena puede variar a medida que se disponga de más información sobre la COVID-19. Deben respetarse las duraciones recomendadas por el Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades y las autoridades sanitarias de los Estados miembros.

<sup>(31)</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>(32)</sup> Se aplican las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

<sup>(33)</sup> Como ejemplos cabe citar el establecimiento de equipos específicos para operaciones portuarias, como los pilotos, el amarre, las terminales de control, la desinfección después de cada turno, el fomento del intercambio de documentos por vía electrónica, etcétera.

<sup>(34)</sup> El permiso para bajar a tierra está contemplado en la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

36. Los Estados miembros deben velar por que los capitanes de los buques soliciten asesoramiento médico tan pronto como sea posible ante toda sospecha de infección de algún miembro de la tripulación <sup>(35)</sup>. Este punto es importante para la seguridad de la tripulación y de los pasajeros, y para la salud pública en el Estado rector del puerto (véase el p. VII más adelante).
37. En caso de que se haya detectado la existencia a bordo de un buque de casos confirmados o sospechosos de COVID-19, el siguiente puerto de escala o, en su caso, un puerto más cercano, deben garantizar que serán capaces de recibirlo. El buque en cuestión no debe ser desviado sin justificación. En caso de que la priorización de los diferentes perfiles de salud en la región del puerto elegido no permita que se dispense la atención médica adecuada a los marinos afectados, el barco debe ser recibido por el puerto más cercano disponible que pueda facilitar la atención y las instalaciones necesarias.
38. En cuanto a la gente de mar cuya infección se sospeche y cuya sintomatología sea leve, las pruebas deben efectuarse en el siguiente puerto de escala, y todos los miembros de la tripulación deben tener acceso a atención médica adecuada. En este contexto, la persona o personas en cuestión deben ser evacuadas y recibir atención médica adecuada. Si se sospecha que una persona a bordo padece COVID-19, todos los miembros de la tripulación deben observar una cuarentena de 14 días <sup>(36)</sup>, bien a bordo o bien en tierra <sup>(37)</sup>. No es necesario aplicar este requisito si el resultado de la prueba de la COVID-19 del miembro de la tripulación presuntamente infectado o los de las pruebas de los miembros de la tripulación en cuarentena son negativos.
39. Los buques continúan teniendo la obligación legal de llevar sus suministros <sup>(38)</sup>, y los equipos de protección individual deben utilizarse para proteger a las tripulaciones de la exposición a la COVID-19; se trata de algo que el régimen de la Unión en materia de exportación de equipos de protección individual no impide. La entrega de dichos equipos de protección individual para suministro de los buques no requiere la autorización de exportación definida en el Reglamento (UE) 2020/402 <sup>(39)</sup>, que se refiere específicamente al régimen aduanero de exportación, el cual no se aplica al suministro de los buques en virtud del Código aduanero de la Unión <sup>(40)</sup>.
40. Debe aumentarse la cantidad de equipos de protección individual a bordo para garantizar existencias suficientes en las tres situaciones siguientes:
- interacción del número exigido de miembros de la tripulación con los prácticos;
  - en caso de que haya miembros de la tripulación enfermos, para permitir que otras personas a bordo interactúen con ellos;
  - permisos de tierra (aunque el permiso de tierra debe reducirse en la medida de lo posible).
41. Deben seguirse las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques <sup>(41)</sup>. En cuanto a los medicamentos a bordo, se deben seguir las recomendaciones de la versión más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo* de la OMS y del anexo C del documento *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers* <sup>(42)</sup> [«Orientaciones para los operadores de buques para la protección de la salud de la gente de mar», documento en inglés] de la OMI.

<sup>(35)</sup> El Convenio sobre el trabajo marítimo establece en su norma A4.1, para toda persona a bordo, que la autoridad competente debe garantizar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento, deben ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan.

<sup>(36)</sup> El período recomendado de cuarentena puede variar a medida que se disponga de más información sobre la COVID-19. Deben respetarse las duraciones recomendadas por el Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades y las autoridades sanitarias de los Estados miembros.

<sup>(37)</sup> Recomendaciones en materia de cuarentena en consonancia con las *Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19), Interim Guidance* [«Consideraciones relativas a la cuarentena de personas en el contexto de la contención de la enfermedad por coronavirus (COVID-19), directrices provisionales», documento en inglés] de la OMS, de 19 de marzo de 2020.

<sup>(38)</sup> Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques (DO L 113 de 30.4.1992, p. 19)

<sup>(39)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/402 de la Comisión, de 14 de marzo de 2020, por el que se supedita la exportación de determinados productos a la presentación de una licencia de exportación (DO L 77 I de 15.3.2020, p. 1).

<sup>(40)</sup> Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

<sup>(41)</sup> Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques (DO L 113 de 30.4.1992, p. 19)

<sup>(42)</sup> Circular n.º 4204/Add. 4 de la OMI, de 5 de marzo de 2020.

**VII. Recomendación relativa a la notificación actualizada adicional por COVID-19 por parte de los buques que se acerquen a puertos de la UE**

42. La Declaración Marítima de Sanidad (DMS) ya es necesaria de conformidad con el Derecho de la Unión <sup>(43)</sup>. Debe ser comunicada por el capitán o por cualquier otra persona debidamente autorizada por el operador del barco a la autoridad competente designada por el Estado miembro de que se trate. La información debe presentarse a través de la ventanilla única nacional antes de la llegada a un puerto situado en un Estado miembro de la UE:
- al menos con 24 horas de antelación, o
  - a más tardar en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas, o
  - si se desconoce el puerto de escala o si este se modifica en el transcurso del viaje, tan pronto como se disponga de dicha información.
43. La DMS, que debe transmitirse a través de la ventanilla única nacional, permite a las autoridades competentes comprobar la situación sanitaria de las personas que se encuentran a bordo de un buque antes de que este entre en sus puertos.
44. La COVID-19 se propaga muy rápidamente y tiene un período de incubación de hasta 14 días. Se recomienda que los Estados miembros soliciten al capitán que comunique la siguiente información a la autoridad competente 4 horas antes de la llegada estimada al puerto de escala:
- el número total de personas a bordo (tanto miembros de la tripulación como pasajeros);
  - el número de personas que padecen la COVID-19;
  - el número de personas presuntamente infectadas <sup>(44)</sup>.

Esta información puede comunicarse por radio marítima VHF o mediante una DMS actualizada.

---

<sup>(43)</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>(44)</sup> Según la definición del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades:  
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>

## IV

(Información)

## INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>

8 de abril de 2020

(2020/C 119/02)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,0871	CAD	dólar canadiense	1,5233
JPY	yen japonés	118,36	HKD	dólar de Hong Kong	8,4277
DKK	corona danesa	7,4640	NZD	dólar neozelandés	1,8194
GBP	libra esterlina	0,87948	SGD	dólar de Singapur	1,5517
SEK	corona sueca	10,9385	KRW	won de Corea del Sur	1 324,36
CHF	franco suizo	1,0557	ZAR	rand sudafricano	19,7624
ISK	corona islandesa	155,80	CNY	yuan renminbi	7,6818
NOK	corona noruega	11,1940	HRK	kuna croata	7,6235
BGN	leva búlgara	1,9558	IDR	rupia indonesia	17 636,02
CZK	corona checa	27,183	MYR	ringit malayo	4,7274
HUF	forinto húngaro	359,34	PHP	peso filipino	54,977
PLN	esloti polaco	4,5442	RUB	rublo ruso	82,1046
RON	leu rumano	4,8365	THB	bat tailandés	35,613
TRY	lira turca	7,3798	BRL	real brasileño	5,6741
AUD	dólar australiano	1,7596	MXN	peso mexicano	26,3367
			INR	rupia india	82,8730

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

**Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>****9 de abril de 2020**

(2020/C 119/03)

**1 euro =**

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,0867	CAD	dólar canadiense	1,5265
JPY	yen japonés	118,33	HKD	dólar de Hong Kong	8,4259
DKK	corona danesa	7,4657	NZD	dólar neozelandés	1,8128
GBP	libra esterlina	0,87565	SGD	dólar de Singapur	1,5479
SEK	corona sueca	10,9455	KRW	won de Corea del Sur	1 322,49
CHF	franco suizo	1,0558	ZAR	rand sudafricano	19,6383
ISK	corona islandesa	155,90	CNY	yuan renminbi	7,6709
NOK	corona noruega	11,2143	HRK	kuna croata	7,6175
BGN	leva búlgara	1,9558	IDR	rupia indonesia	17 243,21
CZK	corona checa	26,909	MYR	ringit malayo	4,7136
HUF	forinto húngaro	354,76	PHP	peso filipino	54,939
PLN	esloti polaco	4,5586	RUB	rublo ruso	80,6900
RON	leu rumano	4,8330	THB	bat tailandés	35,665
TRY	lira turca	7,3233	BRL	real brasileño	5,5956
AUD	dólar australiano	1,7444	MXN	peso mexicano	26,0321
			INR	rupia india	82,9275

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

## V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE  
COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

**Notificación previa de una concentración**

**(Asunto M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings)**

**Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2020/C 119/04)

1. El 1 de abril de 2020, la Comisión recibió la notificación de un proyecto de concentración de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>.

Dicha notificación se refiere a las siguientes empresas:

- The Blackstone Group Inc. («Blackstone», Estados Unidos),
- IQSA Holdings S.à r.l. («IQSA Holdings», Reino Unido).

Blackstone adquiere, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de concentraciones, el control exclusivo indirecto de la totalidad de IQSA Holdings.

La concentración se realiza mediante adquisición de acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas mencionadas son:

- Blackstone: gestión de activos a escala mundial, con una cartera que incluye activos inmobiliarios situados en los Estados Unidos, Asia, América del Sur y Europa, incluido el Reino Unido,
- IQSA Holdings: propietaria de una cartera de alojamientos para estudiantes construidos al efecto («Corporate PBSA»), ubicados en todo el Reino Unido, que opera bajo el nombre de «iQ Student Accommodation»; también posee un complejo residencial privado en Sheffield; el Pendulum Hotel, situado en Manchester, y diez proyectos que tiene previsto gestionar bajo el sistema de «Corporate PBSA».

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(2)</sup>, el presente asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión invita a los terceros interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre la operación propuesta.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación, indicando siempre la siguiente referencia:

Asunto M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento de concentraciones»).

<sup>(2)</sup> DO C 366 de 14.12.2013, p. 5.

Las observaciones podrán enviarse a la Comisión por correo electrónico, fax o correo postal a la siguiente dirección:

Correo electrónico: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Fax +32 22964301

Dirección postal:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Concentraciones  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

**Notificación previa de una concentración****(Asunto M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)****Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2020/C 119/05)

1. El 2 de abril de 2020, la Comisión recibió la notificación de un proyecto de concentración de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>.

Dicha notificación se refiere a las empresas siguientes:

- Bain Capital Investors, LLC («Bain», Estados Unidos).
- *Nota:* Renaissance Partners Holdings S.à r.l., perteneciente a Neuberger Berman Group («NB», Estados Unidos).
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. («Ingegneria», Italia).

Bain y *Nota*: adquieren, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), y apartado 4, del Reglamento de Operaciones de Concentración, el control conjunto de la totalidad de Ingegneria.

2. Las actividades comerciales de las empresas mencionadas son:

- Bain: inversiones en capital privado en empresas de diversos sectores, entre los cuales, tecnologías de la información, asistencia sanitaria, productos al por menor y de consumo, comunicaciones, finanzas e industria manufacturera.
- *Nota:* gestión de carteras de acciones, de renta fija, de capital inversión y de fondos de inversión libre.
- Ingegneria: prestación de servicios de externalización de tecnologías de la información, principalmente en Italia.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(2)</sup>, el presente asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión invita a los terceros interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre la operación propuesta.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación, indicando siempre la referencia siguiente:

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

Las observaciones podrán enviarse a la Comisión por correo electrónico, fax o correo postal a la dirección siguiente:

Correo electrónico: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Dirección postal:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Concentraciones  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento de concentraciones»).

<sup>(2)</sup> DO C 366 de 14.12.2013, p. 5.



ISSN 1977-0928 (edición electrónica)  
ISSN 1725-244X (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**