

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

C 119



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Rocznik 63

14 kwietnia 2020

Spis treści

II Komunikaty

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2020/C 119/01	Komunikat Komisji — Wytyczne w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków	1
---------------	--	---

IV Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2020/C 119/02	Kursy walutowe euro — 8 kwietnia 2020 r.	9
2020/C 119/03	Kursy walutowe euro — 9 kwietnia 2020 r.	10

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja Europejska

2020/C 119/04	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings) Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	11
2020/C 119/05	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa M.9774 – Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica) Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	13

PL

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

KOMUNIKAT KOMISJI

Wytyczne w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków

(2020/C 119/01)

Streszczenie

- Pandemia COVID-19 ma daleko idące skutki dla transportu morskiego i osób znajdujących się na pokładach statków. Wytyczne dotyczące środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych ⁽¹⁾ stanowią, że państwa członkowskie powinny ułatwiać tranzyt obywateli UE i obywateli państw trzecich, którzy są rezydentami UE, aby umożliwić im powrót do domu. Pracownikom pełniącym krytyczne funkcje ⁽²⁾, niezależnie od ich obywatelstwa, należy zapewnić możliwość tranzytu i podróżowania, aby zagwarantować ciągłość prowadzenia działalności zawodowej.
- Osoby przebywające na pokładach statków powinny mieć możliwość odbycia niezbędnych podróży. Obywatele UE, którzy utknęli w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, którego są obywatelami lub rezydentami, w państwach trzecich lub na pełnym morzu, powinni mieć możliwość powrotu do domu, jeżeli pozwala na to ich stan zdrowia ⁽³⁾. Odpowiedzialność za zorganizowanie powrotu osób znajdujących się na pokładzie, niezależnie od tego, czy wyokrętowanie ma miejsce w obrębie UE, czy poza jej terytorium, spoczywa w pierwszej kolejności na operatorach statków wycieczkowych i właścicielach statków.
- Wielu marynarzy na statkach towarowych pływających po wodach europejskich jest obywatelami państw trzecich. Niezależnie od ich narodowości powinni oni móc podróżować do portów, w których mają wejść na pokład, oraz należy im zezwolić na zejście na ląd i powrót do domu, co przyczyniłoby się również do zapewnienia funkcjonowania tego sektora w perspektywie średnio- i długoterminowej, co potwierdzono w komunikacie w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy ⁽⁴⁾. Tylko wówczas, gdy możliwa będzie wymiana załóg, transport morski będzie mógł działać bez przeszkód, gwarantując funkcjonowanie rynku wewnętrznego dzięki dystrybucji towarów w całej UE i umożliwieniu wywozu i przywozu towarów z i do portów UE. W związku z tym państwa członkowskie powinny wyznaczyć porty, w których ułatwione będą wymiany załóg.
- Na całym świecie około 600 000 marynarzy wszystkich narodowości pełni służbę na statkach, które pływają pod banderą państwa członkowskiego UE bądź którego właścicielem lub czarterującym jest podmiot z państw członkowskiego UE. Międzynarodowa Organizacja Morska zaleca, by na całym świecie umożliwiano wymianę załóg ⁽⁵⁾. Aby zapewnić ciągłość i bezpieczeństwo transportu morskiego, Komisja podejmuje kroki w celu ułatwienia i koordynacji działań państw członkowskich, aby umożliwić wymiany załóg w portach na ich terytorium.

⁽¹⁾ Wytyczne dotyczące środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych, C(2020) 1753 final, Dz.U. C 86 I, z 16.3.2020, s. 1.

⁽²⁾ Obejmuje to między innymi marynarzy, personel transportu morskiego i rybaków.

⁽³⁾ Osoby znajdujące się na pokładach statków powinny mieć możliwość podróżowania, jeżeli nie mają objawów, nie były szczególnie narażone na zakażenia i nie są uznawane za zagrożenie dla zdrowia publicznego.

⁽⁴⁾ Komunikat Komisji w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych, C(2020) 1897 final, Dz.U. C 96 I z 24.3.2020, s.1.

⁽⁵⁾ Okólnik IMO nr 4204/Add. 6 z dnia 27 marca 2020 r.

I. Ogólne wytyczne

1. Niezakłócone świadczenie usług w zakresie transportu morskiego ma kluczowe znaczenie strategiczne dla UE, ponieważ 75 % towarów przybywających do UE i wywożonych z UE oraz 30 % towarów będących w obrocie na rynku wewnętrznym jest transportowanych drogą morską. Środki ograniczające przyjęte w celu przeciwdziałania pandemii COVID-19 powinny mieć jak najmniejszy wpływ na swobodny przepływ towarów, aby utrzymać ciągłość działalności gospodarczej. Ograniczenia nie powinny powodować poważnych zakłóceń w łańcuchach dostaw, usługach podstawowych i gospodarkach państw członkowskich lub całej UE.
2. Zgodnie z komunikatem w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy marynarzom należy zezwolić na przekraczanie granic i na tranzyt w celu objęcia obowiązków na pokładzie statków towarowych oraz powrotu do domu po zakończeniu wiążącej ich umowy. W przypadku gdy państwa członkowskie przeprowadzają wyrwykowe kontrole sanitarne, nie powinny one powodować znaczących opóźnień w podjęciu przez marynarza służby na pokładzie statku lub w jego powrocie do kraju.
3. W portach UE należy wprowadzić środki służące ochronie personelu transportu morskiego i pracowników portowych, a także marynarzy i innych osób znajdujących się na pokładzie podczas ich wchodzenia na statek i schodzenia na ląd ⁽⁶⁾. W celu zapewnienia im bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, zgodnie z prawem UE dotyczącym bezpieczeństwa i higieny pracy, należy dokonać oceny wszystkich rodzajów ryzyka oraz wprowadzić odpowiednie środki zapobiegawcze i ochronne ⁽⁷⁾. Europejska Agencja Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy przekazała szczegółowe informacje na temat bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w odniesieniu do ochrony przed narażeniem na COVID-19 ⁽⁸⁾. Należy również uwzględnić dokument *Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19* (Porady dla operatorów statków w zakresie gotowości i reagowania na epidemię COVID-19) ⁽⁹⁾ opublikowany przez konsorcjum realizujące wspólne działanie *EU Healthy Gateways*. Jeżeli osobę znajdującą się na pokładzie statku zidentyfikowano jako potencjalnie stwarzającą zagrożenie dla zdrowia publicznego, należy zastosować odpowiednie środki w celu uniknięcia rozprzestrzeniania się zakażenia, zapewniając jednocześnie szybki dostęp do odpowiedniej opieki medycznej, niezależnie od obywatelstwa danej osoby. Opiekę zdrowotną należy również zapewnić wszystkim, którzy mieli kontakt z taką osobą. Członkowie załogi z podejrzeniem zakażenia powinni, o ile to możliwe, się izolować i dążyć do jak najszybszego zejścia na ląd w celu poddania się testom. Powinni oni nosić maski chirurgiczne i powinni unikać wszelkich dalszych kontaktów z innymi osobami nienoszącymi środków ochrony osobistej w trakcie pobytu na pokładzie oraz przy schodzeniu na ląd.
4. Przy wdrażaniu środków zawartych w tych wytycznych państwa członkowskie powinny konsultować się z organizacjami reprezentującymi pracowników i pracodawców w sektorach żeglugi i portów.

II. Repatriacja osób przebywających na pokładach statków wycieczkowych i wszystkich innych statków

Zalecenia dotyczące statków wycieczkowych

5. W reakcji na pandemię COVID-19 operatorzy statków wycieczkowych tymczasowo zaprzestali swojej działalności. Zaprzestanie działalności powinno przyczynić się do ograniczenia nowych zakażeń na statkach wycieczkowych. Odpowiedzialność za zorganizowanie powrotu pasażerów i członków załogi statków wycieczkowych, które mają zostać odstawione, spoczywa w pierwszej kolejności na operatorze rejsu wycieczkowego ⁽¹⁰⁾. Może to obejmować repatriację z portów znajdujących się poza UE, a w szczególności organizację wszelkich niezbędnych lotów czarterowych lub innych środków transportu.

⁽⁶⁾ Personel transportu morskiego obejmuje osoby zatrudnione na krajowych i międzynarodowych statkach handlowych, holownikach i pogłębiarkach, zbiornikowcach olejowych i gazowcach, statkach zaopatrzenia platform wiertniczych, statkach wsparcia i statkach ratunkowych obsługujących te platformy, działających w sektorach dostaw energii, jak również personel operacyjny, personel ds. bezpieczeństwa i personel techniczny pracujący na lądzie i zapewniający wsparcie na potrzeby statków i operacji morskich.

⁽⁷⁾ Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzania środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy; Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

⁽⁸⁾ COVID-19: wskazówki dla miejsca pracy; <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⁾ Rejs wycieczkowy zazwyczaj spełnia definicję „imprezy turystycznej” i w związku z tym wchodzi w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych. W dyrektywie tej określono obowiązki organizatora, w tym obowiązek udzielenia pomocy podróżnym znajdującym się w trudnej sytuacji. Organizator rejsu przewozi podróżnych do portu wyokrętowania, który jest przewidziany w umowie o udział w imprezie turystycznej. Jeżeli w umowie ujęty jest również przewóz (np. lot) podróżnego do lub z portu wejścia na pokład / zejścia na ląd, organizator repatriuje podróżnego do jego miejsca pochodzenia. Organizatorzy imprez turystycznych są zobowiązani do wykupienia ochrony na wypadek niewypłacalności, która musi obejmować repatriację podróżnych, jeżeli przewóz pasażerów uwzględniono w umowie o udział w imprezie turystycznej.

6. W przypadku statków pływających pod banderą państwa członkowskiego UE państwo bandery powinno umożliwić pasażerom i załodze zejście na ląd w jednym z jego portów. Państwa członkowskie powinny wspierać operatora statku wycieczkowego w zorganizowaniu repatriacji i uzyskaniu dostępu do odpowiedniej opieki medycznej.
7. Jeżeli przyjęcie statku nie jest możliwe dla państwa bandery, powinno ono zaoferować pomoc operatorom statków wycieczkowych w dokonaniu odpowiednich uzgodnień z innymi państwami członkowskimi UE lub państwami trzecimi. Uzgodnienia te powinny prowadzić do minimalizowania czasu przebywania statku na morzu, a jednocześnie gwarantować dostęp do dobrej infrastruktury medycznej i połączeń transportowych na potrzeby repatriacji. Takie uzgodnienia powinny obejmować ułatwienia w zakresie cumowania statku, zejścia na ląd pasażerów, badań lekarskich i leczenia. Powinny one obejmować także repatriację pasażerów i załogi z portu w innym państwie członkowskim UE lub państwie trzecim. Należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby pasażerów wysokiego ryzyka.
8. Jeżeli statek pływa pod banderą państwa trzeciego, państwa członkowskie powinny go przyjąć ze względów humanitarnych. W takich przypadkach zaleca się, aby zwróciły się one do operatora statku wycieczkowego o zapewnienie odpowiednich środków finansowych i rozwiązań logistycznych (np. wymagane środki ochrony osobistej, miejsce do odbycia kwarantanny, wynajem autobusów, czarter lotów) przed przybiciem statku do portu, zgodnie z jego obowiązkami. W przypadku braku takich rozwiązań należy rozważyć bezpieczne i szybkie wyokrętowanie osób znajdujących się na pokładzie oraz ułatwienie ich tranzytu do domu.
9. Jeżeli na pokładzie znajdują się osoby zarażone COVID-19, państwo portu zawinięcia powinno rozważyć wyokrętowanie w porcie, w którego pobliżu szpitale stałe lub tymczasowe mają wystarczającą zdolność do zapewnienia odpowiedniej opieki medycznej. Pasażerów i członków załogi, którzy nie są zarażeni lub nie wykazują objawów, należy po ich zejściu na ląd przetransportować do miejsca kwarantanny, jeżeli jest to konieczne, aby przeprowadzić dalsze badania lekarskie, bądź też zapewnić ich bezpośrednią repatriację.
10. W celu umożliwienia zejścia na ląd obywateli państw trzecich ze względów humanitarnych oraz ułatwienia ich repatriacji, jeżeli są oni obywatelami państw trzecich objętymi wymogami wizowymi i ze względu na pilną potrzebę nie byli w stanie wystąpić o wizę z wyprzedzeniem, państwa członkowskie powinny wydawać niezbędne wizy na granicy.
11. Jeżeli statki wycieczkowe z obywatelami UE na pokładzie muszą przybić do portu w państwach trzecich, państwa członkowskie mogą w ostateczności uruchomić Unijny Mechanizm Ochrony Ludności, na przykład jeżeli nie są dostępne żadne loty komercyjne. Jeżeli zostaną spełnione warunki, Komisja, Europejska Służba Działań Zewnętrznych i delegatura UE w danym państwie trzecim mogą zapewnić pomoc w zakresie repatriacji.

Zalecenia dla wszystkich statków w sprawie tranzytu i wyokrętowania pasażerów i członków załogi

12. Jeżeli chodzi o tranzyt pasażerów i członków załogi, państwa członkowskie powinny stosować się do wskazówek dotyczących wprowadzenia w życie tymczasowego ograniczenia innych niż niezbędne podróży do UE, uproszczenia zasad tranzytu do celów repatriacji obywateli Unii oraz skutków dla wspólnej polityki wizowej ⁽¹¹⁾.
13. W szczególności państwa członkowskie muszą ułatwiać tranzyt obywateli UE oraz obywateli państw trzecich posiadających zezwolenie na pobyt lub wizę długoterminową, którzy powracają do państwa członkowskiego, którego są obywatelami lub rezydentami ⁽¹²⁾. Państwa członkowskie powinny uwzględniać komunikat Komisji w sprawie wytycznych dotyczących swobodnego przepływu pracowników podczas epidemii COVID-19 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Komunikat Komisji – COVID-19 Wskazówki dotyczące wprowadzenia w życie tymczasowego ograniczenia innych niż niezbędne podróży do UE, uproszczenia zasad tranzytu do celów repatriacji obywateli Unii oraz skutków dla wspólnej polityki wizowej, C(2020) 2050 final, Dz.U. C 102 I z 30.3.2020, s. 3.

⁽¹²⁾ Tamże.

⁽¹³⁾ Komunikat Komisji w sprawie wytycznych dotyczących swobodnego przepływu pracowników podczas epidemii COVID-19; C/2020/2051; Dz.U. C 102 I z 30.3.2020, s. 12.

14. W tym celu państwa członkowskie powinny wyznaczyć odpowiednie porty, które mogą być włączone w ciąg bezpiecznych korytarzy tranzytowych ustanowionych zgodnie z komunikatem w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy ⁽¹⁴⁾.
15. Dotyczy to również sytuacji, w której osoby te schodzą na ląd ze statków wycieczkowych i innych statków w portach UE z zamiarem powrotu do państwa członkowskiego, którego są obywatelami lub rezydentami. Operatorzy statków wycieczkowych lub właściele statków powinni koordynować tranzyt większych grup osób z organami krajowymi państwa członkowskiego, w którym znajduje się port, oraz z lokalnymi organami konsularnymi państw, których obywatelami lub rezydentami są wspomniane osoby.
16. W tym celu operatorzy statków wycieczkowych i właściele statków powinni ustalić docelowe miejsce podróży osób zamierzających zejść na ląd. Operatorzy statków wycieczkowych i właściele statków powinni przekazać te informacje, jak również informacje o środkach transportu planowanych do dalszego tranzytu organom wymienionym w poprzednim punkcie.
17. W przypadku gdy w wyniku przedłużonego okresu pobytu na pokładzie dokumenty podróżne utraciły ważność, państwa członkowskie powinny, zgodnie z dyrektywą 2004/38/WE ⁽¹⁵⁾, zezwolić obywatelom UE i członkom ich rodzin posiadającym paszport lub wizę, których ważność wygasła, na wjazd na ich terytorium.
18. Jeżeli natychmiastowa repatriacja obywateli państw trzecich nie jest możliwa ze względu na przejściowe trudności spowodowane ograniczeniami wprowadzonymi przez państwo, którego są obywatelami, operatorzy statków wycieczkowych lub właściele statków powinni, zgodnie ze swoimi zobowiązaniami, dokonać ustaleń z państwem portu, aby zapewnić osobom, których to dotyczy, bezpieczny pobyt. Powinny one obejmować dostęp do odpowiedniej opieki medycznej i zakwaterowania, z którego to tytułu organy tego państwa mogą mieć prawo domagać się rekompensaty od operatora statku ⁽¹⁶⁾.
19. Do celów repatriacji osób znajdujących się na pokładzie, które mogą być zakażone COVID-19, państwa członkowskie powinny brać pod uwagę dokument *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* (Porady dla organów służby zdrowia i właścicieli statków, którzy podjęli decyzję o zawieszeniu rejsów i o długoterminowym postoju statków w portach państw członkowskich UE/EOG podczas pandemii COVID-19) ⁽¹⁷⁾.
20. W odniesieniu do repatriacji obywateli UE znajdujących się w portach państw trzecich, operator statku wycieczkowego lub właściciel statku powinien poinformować organy konsularne państw członkowskich reprezentowanych w danym państwie trzecim oraz, o ile to możliwe, delegaturę UE o planowanym sposobie repatriacji tych osób do UE. Organy państw członkowskich mogą uzyskać informacje na temat lokalizacji statków wycieczkowych zmierzających do Europy z unijnego systemu wymiany informacji morskich (SafeSeaNet) ⁽¹⁸⁾ prowadzonego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

Zalecenia dotyczące innych statków, które mają zostać odstawione

21. Odpowiedzialność za repatriację marynarzy, których statki mają zostać odstawione, spoczywa w pierwszej kolejności na właścicielu statku ⁽¹⁹⁾. Państwo bandery powinno ułatwić repatriację marynarzy znajdujących się na pokładzie takich statków, zwłaszcza gdy połączenia transportowe do państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, z którego pochodzi marynarz, nie są dostępne. Jeżeli członek załogi znajduje się w poważnym stanie wymagającym szczególnej opieki medycznej lub ma podejrzenie zakażenia lub potwierdzone zakażenie COVID-19, należy zastosować środki określone w pkt 4, 19 i 28.

⁽¹⁴⁾ W dokumencie C(2020) 1897 final, Dz.U. C 96 I z 24.3.2020, państwa członkowskie są proszone o wyznaczenie wszystkich odpowiednich przejść granicznych na granicach wewnętrznych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i dodatkowych przejść w takim zakresie, w jakim jest to konieczne, jako przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy na potrzeby transportu lądowego, morskiego i lotniczego.

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa 2004/38/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie prawa obywateli Unii i członków ich rodzin do swobodnego przemieszczania się i pobytu na terytorium państw członkowskich, Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 77.

⁽¹⁶⁾ W odniesieniu do marynarzy zastosowanie mają postanowienia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

⁽¹⁷⁾ Zob.: 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⁾ Zob. w szczególności normy A2.1 i A2.5.1 załącznika do dyrektywy 2009/13/WE oraz powiązane przepisy Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

III. Wymiany załóg

22. W celu utrzymania działalności służb morskich państwa członkowskie powinny zezwolić na zmiany załóg w swoich portach.
23. Jako personel niezbędny marynarze powinni być zwolnieni z ograniczeń w podróżowaniu, jeżeli podróżują tranzytem do portu, w którym podejmują swoje obowiązki ⁽²⁰⁾. Jest to zgodne z *komunikatem Komisji w sprawie tymczasowych ograniczeń innych niż niezbędne podróży do UE* ⁽²¹⁾. Państwa członkowskie powinny stosować w tym względzie środki przedstawione w *wytycznych dotyczących swobodnego przepływu pracowników podczas epidemii COVID-19* ⁽²²⁾.
24. Nawet jeśli zmiany załogi są dozwolone, marynarzom trudno jest udać się do kraju, w którym mają wejść na pokład statku, ponieważ połączenia transportowe są obecnie bardzo ograniczone. Należy wziąć pod uwagę specjalne ustalenia dotyczące podróży, aby ułatwić marynarzom podróżowanie z portów morskich i do tych portów, jak przewidziano w *Komunikacie w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy*.
25. Marynarzom, którzy są obywatelami państw trzecich objętymi wymogami wizowymi i którzy ze względu na pilną potrzebę nie byli w stanie wystąpić o wizę z wyprzedzeniem, należy wydać niezbędną wizę na granicy.
26. Większość państw członkowskich podjęła działania w celu umożliwienia przedłużania marynarskich umów o pracę ⁽²³⁾ pod pewnymi warunkami. Są one spełnione w przypadku wystąpienia utrudnień w zakresie repatriacji lub zmian załogi. Państwa członkowskie zezwalają też na przedłużenie ważności wygasłych dokumentów dotyczących zgodności z normami pracy na morzu. Podobnie państwa członkowskie wydające lub zatwierdzające świadectwa tymczasowo przedłużając ważność niezbędnych świadectw do końca okresu kryzysowego. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) ⁽²⁴⁾ i MOP ⁽²⁵⁾ wydały wytyczne w sprawie przedłużenia ważności świadectw marynarzy i ich marynarskich umów o pracę ⁽²⁶⁾.
27. Przedłużenie zwyczajowego 11-miesięcznego okresu obowiązywania marynarskich umów o pracę może zwiększyć zmęczenie i być szkodliwe dla zdrowia psychicznego marynarzy i bezpieczeństwa na morzu. Nie należy zatem przedłużać marynarskich umów o pracę poza to, co jest konieczne. Marynarze powinni mieć możliwość pozostania na pokładzie, jeżeli jest to konieczne, przez uzasadniony okres wykraczający poza ich planowane okresy służby ⁽²⁷⁾. W przypadku wygaśnięcia paszportu marynarzy bez dostępu do służb konsularnych, nie zaleca się przedłużania umów i należy w takim przypadku ułatwić repatriację. Jeżeli repatriacja nie jest możliwa, operator i państwo bandery powinni, za zgodą marynarza, podjąć działania w celu przedłużenia marynarskiej umowy o pracę i wprowadzenia rozwiązań zapewniających jak najwcześniejszą repatriację marynarza w jak najkrótszym terminie.
28. Aby zmniejszyć ryzyko rozprzestrzeniania się zakażenia COVID-19, właściciele statków powinni wprowadzić na pokładzie odpowiednie procedury bezpieczeństwa w momencie rozpoczęcia pracy przez nową załogę. Zgodnie z prawem UE należy ocenić wszystkie rodzaje ryzyka i wprowadzić odpowiednie środki zapobiegawcze i ochronne ⁽²⁸⁾. Chociaż badania lekarskie powinny być wykonywane, nie powinny one nadmiernie opóźniać podjęcia przez marynarzy obowiązków na pokładzie. Należy wziąć pod uwagę informacje przekazane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy oraz porady udzielane przez EU Healthy Gateways, o których mowa w pkt 3.

⁽²⁰⁾ Wytyczne dotyczące środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych, C(2020) 1753 final, Dz.U. C 86 I, z 16.3.2020, s. 1.

⁽²¹⁾ COM(2020) 115 final, Komunikat w sprawie COVID-19: tymczasowe ograniczenie innych niż niezbędne podróży do UE.

⁽²²⁾ Komunikat Komisji w sprawie wytycznych dotyczących swobodnego przepływu pracowników podczas epidemii COVID-19, C/2020/2051; Dz.U. C 102 I z 30.3.2020, s. 12.

⁽²³⁾ Każdy marynarz zatrudniony na statku, do którego zastosowanie mają przepisy z 2014 r. dotyczące żeglugi handlowej (Konwencja o pracy na morzu) (minimalne wymagania dla marynarzy itp.), musi mieć prawnie egzekwowalną marynarską umowę o pracę.

⁽²⁴⁾ Okólnik IMO nr 4204/Add. 5 z dnia wtorek, 17 marca 2020 r.

⁽²⁵⁾ Oświadczenie urzędników Specjalnego Komitetu Trójstronnego w sprawie choroby koronawirusowej (COVID-19) z dnia 31 marca 2020 r.

⁽²⁶⁾ Odniesiono się również do noty służb Komisji w sprawie wymogów prawa Unii dotyczących świadectw podlegających prawu Unii, a w szczególności wymogów, które stwarzają trudności z powodu środków wprowadzonych w kontekście kryzysu związanego z COVID-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. Wykaz świadectw, o których mowa, zostanie zaktualizowany w odniesieniu do świadectw marynarzy.

⁽²⁷⁾ Zastosowanie mają postanowienia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

⁽²⁸⁾ Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzania środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy; Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

29. Zgodnie z poradą, o której mowa w pkt 3, podstawową opcją zapewniającą możliwość rozpoczęcia wykonywania obowiązków przez marynarzy zagrożonych zakażeniem COVID-19 ⁽²⁹⁾ powinny być testy przed wejściem na pokład. W przypadku gdy testy nie są dostępne z powodu ich ograniczonej dostępności, należy zamiast tego stosować badanie temperatury i przeprowadzać analizę historii ostatnich objawów oddechowych lub kontaktu z osobami zarażonymi COVID-19.

IV. Porty wyznaczone do zmian załogi

30. W porozumieniu z Komisją państwa członkowskie powinny podjąć skoordynowane działania w celu wyznaczenia kilku portów w Unii na potrzeby szybkich zmian załogi. Porty te powinny być rozproszone geograficznie, aby obejmować całą Unię, i powinny być połączone z działającymi portami lotniczymi i stacjami kolejowymi. Państwa członkowskie powinny przewidzieć możliwość specjalnych lub regularnych przewozów lotniczych i kolejowych, aby zapewnić połączenia transportowe na potrzeby zmian załogi, umożliwiając szybkie podróżowanie i repatriację marynarzy.
31. W pobliżu tych wyznaczonych portów powinny znajdować się miejsca zakwaterowania, w których marynarze mogliby czekać na przybycie statku, na który mają wejść, lub na swój lot, pociąg lub statek, jeżeli nie wyrusza on tego samego dnia. Te miejsca zakwaterowania powinny być odpowiednio wyposażone, aby umożliwić im schronienie na miejscu. Powinno to umożliwić poddanie się 14-dniowej kwarantannie ⁽³⁰⁾ przed wejściem na pokład i po zejściu na ląd, jeżeli wymaga tego dane państwo członkowskie i nie są dostępne testy.
32. Porty powinny zapewniać dostępne i odpowiednie usługi medyczne dla marynarzy w momencie ich wejścia na pokład, zejścia na ląd i podczas kwarantanny. Powinny one również zapewniać dostępne usługi socjalne ⁽³¹⁾.
33. Ze względu na międzynarodowy charakter sektora żeglugi trudności związane ze zmianami załogi nie są ograniczone do operacji w Unii Europejskiej. W każdym miesiącu na całym świecie średnio około 100 000 marynarzy kończy umowy o pracę. Praktykę wyznaczania portów, w których zmiany załogi mogą się odbywać bezpiecznie i bez przeszkód, można następnie udostępnić krajom trzecim w celu jej wdrożenia na całym świecie.

V. Zalecenia sanitarne i zapasy statków

34. Marynarze powinni mieć dostęp do odpowiedniej opieki medycznej możliwie jak najbardziej porównywalnej do opieki dostępnej dla pracowników na lądzie. Powinni oni otrzymywać szybki dostęp do leków, informacji i leczenia w przypadku wszelkich stanów zdrowotnych, które tego wymagają ⁽³²⁾.
35. Kontakt między załogą a pracownikami portowymi, w tym pilotami, należy ograniczyć do absolutnego minimum, aby chronić wszystkie osoby przed ryzykiem zakażenia COVID-19 ⁽³³⁾. W przypadku każdego niezbędnego kontaktu należy nosić środki ochrony osobistej i wprowadzać środki ograniczenia kontaktów personalnych. Dopóki wszyscy członkowie załogi są zdrowi, ryzyko na pokładzie statku jest mniejsze niż na lądzie. W obecnych okolicznościach należy zatem dokładnie rozważać przyznawanie urlopu na lądzie, biorąc pod uwagę ogólne samopoczucie członków załogi ⁽³⁴⁾. Załoga na statkach, na których wszyscy członkowie są zdrowi i których poprzednie zawinięcie do portu miało miejsce więcej niż dwa tygodnie wcześniej, nie powinna podlegać kwarantannie przy zejściu na ląd w celu powrotu do kraju.

⁽²⁹⁾ Definicja przypadku i europejski nadzór w odniesieniu do COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

⁽³⁰⁾ Zalecany okres kwarantanny może ulegać zmianie w miarę udostępniania większej ilości informacji na temat COVID-19. Należy przestrzegać okresów zalecanych przez Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób oraz organy służby zdrowia państw członkowskich.

⁽³¹⁾ Zastosowanie mają postanowienia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

⁽³²⁾ Zastosowanie mają postanowienia Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

⁽³³⁾ Przykłady obejmują utworzenie specjalnych zespołów do operacji portowych, takich jak pilotowanie, cumowanie, korzystanie z terminali kontrolnych, dezynfekcja po każdej zmianie, wspieranie wymiany dokumentów za pomocą urządzeń elektronicznych, odkażanie po każdej zmianie itp.

⁽³⁴⁾ Urlop na lądzie jest objęty dyrektywą Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE, Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30.

36. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby kapitan statku zwracał się o opinię lekarską jak najwcześniej w odniesieniu do wszelkich podejrzeń zakażenia członków załogi COVID-19 ⁽³⁵⁾. Ma to znaczenie dla bezpieczeństwa załogi, pasażerów i zdrowia publicznego w państwie portu (zob. pkt VII poniżej).
37. W przypadku, gdy statek jest identyfikowany jako przewożący osoby z potwierdzonym lub podejrzanym zakażeniem COVID-19, następny port zawinięcia, lub, w razie potrzeby, port bliższy, powinien zapewnić możliwość ich przyjęcia. Statek, o którym mowa, nie powinien być przekierowywany bez uzasadnienia. W przypadku gdy priorytyzacja różnych profili zdrowotnych w regionie wybranego portu nie pozwala na zapewnienie odpowiedniej opieki medycznej marynarzom, statek powinien zostać przyjęty w najbliższym dostępnym porcie, który może zapewnić niezbędną opiekę i udogodnienia.
38. W przypadku marynarzy, u których podejrzewa się zakażenie i występują łagodne objawy, testy należy przeprowadzić w następnym porcie zawinięcia, a wszyscy członkowie załogi powinni mieć dostęp do odpowiedniej opieki medycznej. W związku z tym osoba lub osoby, o których mowa, powinny zostać ewakuowane i otrzymać odpowiednią opiekę medyczną. Jeżeli podejrzewa się, że jedna osoba na pokładzie jest zakażona COVID-19, wszyscy członkowie załogi powinni odbyć 14-dniową kwarantannę ⁽³⁶⁾ na pokładzie lub na lądzie ⁽³⁷⁾. Należy odstąpić od tego wymogu, jeżeli wynik testu członka załogi, w przypadku którego zachodzi podejrzenie zakażenia, jest ujemny lub po uzyskaniu przez członka załogi poddanego kwarantannie ujemnego wyniku testu na obecność COVID-19.
39. Statki są nadal prawnie zobowiązane do posiadania zapasów ⁽³⁸⁾, a w celu ochrony załóg przed narażeniem na zakażenie COVID-19 należy stosować środki ochrony osobistej. System Unii dotyczący wywozu środków ochrony osobistej nie stoi temu na przeszkodzie. Dostawa takich środków w celu uzupełnienia zapasów statków nie wymaga zezwolenia na wywóz określonego w rozporządzeniu (UE) 2020/402 ⁽³⁹⁾. Dotyczy ono w szczególności procedury celnej wywozu, a zapasy statków nie podlegają tej procedurze na mocy unijnego kodeksu celnego ⁽⁴⁰⁾.
40. Należy zwiększyć ilość środków ochrony osobistej na pokładzie w celu zapewnienia wystarczających zapasów w następujących trzech sytuacjach:
- interakcja wymaganej liczby członków załogi z pilotami;
 - w przypadku gdy członek załogi zachoruje, aby umożliwić kontakt z nim innym osobom;
 - urlop na lądzie (choć należy w jak największym stopniu ograniczyć urlopy na lądzie).
41. Należy stosować minimalne wymagania w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach ⁽⁴¹⁾. Leki na pokładzie powinny odzwierciedlać zalecenia zawarte w najnowszej wersji *Międzynarodowego Przewodnika Medycznego dla Statków WHO* oraz w załączniku C do jej *Wytucznych dla armatorów dotyczących ochrony zdrowia marynarzy* ⁽⁴²⁾.

⁽³⁵⁾ W normie A4.1 Konwencja o pracy na morzu wymaga, aby właściwy organ, w odniesieniu do każdej osoby na pokładzie zapewniał całodobową dostępność porad lekarskich, w tym porad specjalistycznych, świadczonych w ramach ustalonego systemu za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej dla statków znajdujących się na morzu; porady lekarskie, włącznie z przekazywaniem informacji medycznej za pomocą łączności radiowej lub satelitarnej, mają być udzielane bezpłatnie wszystkim statkom bez względu na ich banderę.

⁽³⁶⁾ Zalecany okres kwarantanny może ulegać zmianie w miarę udostępniania większej ilości informacji na temat COVID-19. Należy przestrzegać okresów zalecanych przez Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób oraz organy służby zdrowia państw członkowskich.

⁽³⁷⁾ Zalecenia dotyczące kwarantanny zgodne z dokumentem Światowej Organizacji Zdrowia, Uwarunkowania dotyczące kwarantanny osób w kontekście powstrzymywania choroby koronawirusowej (COVID-19), Wytuczne tymczasowe, 19 marca 2020 r.

⁽³⁸⁾ Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach; Dz.U. L 113 z 30.4.1992, s. 19.

⁽³⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/402 z dnia 14 marca 2020 r. uzależniające wywóz niektórych produktów od wydania pozwolenia na wywóz, Dz.U. L 77 I z 15.3.2020, s. 1.

⁽⁴⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny, Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1.

⁽⁴¹⁾ Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach; Dz.U. L 113 z 30.4.1992, s. 19.

⁽⁴²⁾ Okólnik IMO nr 4204/Add. 4 z dnia czwartek, 5 marca 2020 r.

VII. Zalecenie dotyczące dodatkowych zaktualizowanych sprawozdań na temat COVID-19 w przypadku statków zbliżających się do portów UE

42. Morska deklaracja o stanie zdrowia jest już wymagana zgodnie z prawem UE ⁽⁴³⁾. Musi ona być zgłoszona przez kapitana lub każdą inną osobę odpowiednio upoważnioną przez operatora statku właściwemu organowi wyznaczonemu przez dane państwo członkowskie. Zgłoszenie ma mieć miejsce za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego i przed przybyciem do portu znajdującego się w państwie członkowskim UE:
- a. z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem; lub
 - b. jeżeli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny – najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu; lub
 - c. jeżeli port zawinięcia nie jest znany lub jeżeli w czasie podróży nastąpiła zmiana portu zawinięcia – natychmiast, gdy port zawinięcia stanie się znany.
43. Morska deklaracja o stanie zdrowia ma być udostępniona w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym. Umożliwia ona każdemu właściwemu organowi kontrolę stanu zdrowia osób na pokładzie statku przed jego wpłynięciem do portów danego państwa.
44. COVID-19 rozprzestrzenia się bardzo szybko, a jego okres inkubacji wynosi do 14 dni. Zaleca się, aby państwa członkowskie wymagały od kapitana statku przekazywania właściwemu organowi 4 godziny przed przewidywanym przybyciem do portu zawinięcia następujących informacji:
- a. całkowita liczba osób na pokładzie (zarówno załogi, jak i pasażerów);
 - b. liczba osób zakażonych COVID-19;
 - c. liczba osób, co do których podejrzewa się, że są zakażone COVID-19 ⁽⁴⁴⁾.

Informacje te mogą być przekazywane za pośrednictwem morskich radiostacji VHF lub poprzez zaktualizowaną morską deklarację o stanie zdrowia.

⁽⁴³⁾ Dyrektywa 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich, Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1.

⁽⁴⁴⁾ Zgodnie z definicją Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾**8 kwietnia 2020 r.**

(2020/C 119/02)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany		
Waluta			Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,0871	CAD	Dolar kanadyjski	1,5233
JPY	Jen	118,36	HKD	Dolar Hongkongu	8,4277
DKK	Korona duńska	7,4640	NZD	Dolar nowozelandzki	1,8194
GBP	Funt szterling	0,87948	SGD	Dolar singapurski	1,5517
SEK	Korona szwedzka	10,9385	KRW	Won	1 324,36
CHF	Frank szwajcarski	1,0557	ZAR	Rand	19,7624
ISK	Korona islandzka	155,80	CNY	Yuan renminbi	7,6818
NOK	Korona norweska	11,1940	HRK	Kuna chorwacka	7,6235
BGN	Lew	1,9558	IDR	Rupia indonezyjska	17 636,02
CZK	Korona czeska	27,183	MYR	Ringgit malezyjski	4,7274
HUF	Forint węgierski	359,34	PHP	Peso filipińskie	54,977
PLN	Złoty polski	4,5442	RUB	Rubel rosyjski	82,1046
RON	Lej rumuński	4,8365	THB	Bat tajlandzki	35,613
TRY	Lir turecki	7,3798	BRL	Real	5,6741
AUD	Dolar australijski	1,7596	MXN	Peso meksykańskie	26,3367
			INR	Rupia indyjska	82,8730

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez EBC.

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾**9 kwietnia 2020 r.**

(2020/C 119/03)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany		
Waluta			Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,0867	CAD	Dolar kanadyjski	1,5265
JPY	Jen	118,33	HKD	Dolar Hongkongu	8,4259
DKK	Korona duńska	7,4657	NZD	Dolar nowozelandzki	1,8128
GBP	Funt szterling	0,87565	SGD	Dolar singapurski	1,5479
SEK	Korona szwedzka	10,9455	KRW	Won	1 322,49
CHF	Frank szwajcarski	1,0558	ZAR	Rand	19,6383
ISK	Korona islandzka	155,90	CNY	Yuan renminbi	7,6709
NOK	Korona norweska	11,2143	HRK	Kuna chorwacka	7,6175
BGN	Lew	1,9558	IDR	Rupia indonezyjska	17 243,21
CZK	Korona czeska	26,909	MYR	Ringgit malezyjski	4,7136
HUF	Forint węgierski	354,76	PHP	Peso filipińskie	54,939
PLN	Złoty polski	4,5586	RUB	Rubel rosyjski	80,6900
RON	Lej rumuński	4,8330	THB	Bat tajlandzki	35,665
TRY	Lir turecki	7,3233	BRL	Real	5,5956
AUD	Dolar australijski	1,7444	MXN	Peso meksykańskie	26,0321
			INR	Rupia indyjska	82,9275

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez EBC.

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

Zgłoszenie zamiaru koncentracji**(Sprawa M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings)****Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2020/C 119/04)

1. W dniu 1 kwietnia 2020 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji.

Zgłoszenie to dotyczy następujących przedsiębiorstw:

- The Blackstone Group Inc. („Blackstone”, Stany Zjednoczone),
- IQSA Holdings S.à r.l. („IQSA Holdings”, Zjednoczone Królestwo).

Przedsiębiorstwo Blackstone przejmuje, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, pośrednią wyłączną kontrolę nad całym przedsiębiorstwem IQSA Holdings.

Koncentracja dokonywana jest w drodze zakupu udziałów/akcji.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku Blackstone: podmiot zarządzający aktywami na całym świecie, wraz z portfelem nieruchomości położonych w Stanach Zjednoczonych, Azji, Ameryce Południowej i Europie, w tym w Zjednoczonym Królestwie,
- w przypadku IQSA Holdings: właściciel portfela mieszkań budowanych dla studentów („Corporate PBSA”) na całym terytorium Zjednoczonego Królestwa, prowadzący tę działalność jako iQ Student Accommodation. Przedsiębiorstwo to jest również właścicielem prywatnego osiedla mieszkaniowego w Sheffield, hotelu Pendulum w Manchesterze oraz dziesięciu terenów budowlanych, na których zamierza prowadzić działalność w ramach systemu Corporate PBSA.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja Europejska zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

Należy zauważyć, iż zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury rozpatrywania niektórych koncentracji na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽²⁾ sprawa ta może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym zawiadomieniu.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Należy zawsze podawać następujący numer referencyjny:

M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”).

⁽²⁾ Dz.U. C 366 z 14.12.2013, s. 5.

Uwagi można przysyłać do Komisji pocztą, pocztą elektroniczną lub faksem. Należy stosować następujące dane kontaktowe:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Faks: +32 22964301

Adres pocztowy:

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

Zgłoszenie zamiaru koncentracji**(Sprawa M.9774 – Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)****Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2020/C 119/05)

1. W dniu 2 kwietnia 2020 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji.

Zgłoszenie to dotyczy następujących przedsiębiorstw:

- Bain Capital Investors, LLC („Bain”, Stany Zjednoczone),
- NB Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (należące do Neuberger Berman Group, „NB”, Stany Zjednoczone),
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. („Ingegneria”, Włochy).

Przedsiębiorstwa Bain i NB przejmują, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) oraz art. 3 ust. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wspólną kontrolę nad całym przedsiębiorstwem Ingegneria.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku przedsiębiorstwa Bain: inwestycje typu *private equity* w przedsiębiorstwa prowadzące działalność w wielu sektorach, w tym technologii informacyjnej, opieki zdrowotnej, produktów detalicznych i konsumenckich, komunikacyjnym, finansowym oraz przemysłowym/produkcyjnym,
- w przypadku przedsiębiorstwa NB: zarządzanie portfelem akcji, papierów wartościowych o stałym dochodzie, funduszy hedgingowych i kapitałem *private equity*,
- w przypadku przedsiębiorstwa Ingegneria: świadczenie usług informatycznych na zasadzie outsourcingu, głównie we Włoszech.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja Europejska zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

Należy zauważyć, iż zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury rozpatrywania niektórych koncentracji na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽²⁾ sprawa ta może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym zawiadomieniu.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Należy zawsze podawać następujący numer referencyjny:

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

Uwagi można przysyłać do Komisji pocztą, pocztą elektroniczną lub faksem. Należy stosować następujące dane kontaktowe:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Faks +32 22964301

Adres pocztowy:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”).

⁽²⁾ Dz.U. C 366 z 14.12.2013, s. 5.

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL