



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 63

14 aprilie 2020

Cuprins

II Comunicări

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2020/C 119/01	Comunicare a Comisiei — Orientări privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie pentru navigatori, pasageri și alte persoane aflate la bordul navelor	1
---------------	--	---

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2020/C 119/02	Rata de schimb a monedei euro — 8 aprilie 2020	9
2020/C 119/03	Rata de schimb a monedei euro — 9 aprilie 2020	10

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2020/C 119/04	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings) Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	11
2020/C 119/05	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.9774 – Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica) Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	13

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

COMUNICARE A COMISIEI

**Orientări privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie pentru navigatori,
pasageri și alte persoane aflate la bordul navelor**

(2020/C 119/01)

Rezumat

- *Pandemia de COVID-19 are efecte profunde asupra transportului maritim și asupra persoanelor aflate la bordul navelor. Orientările privind măsurile de gestionare a frontierelor menite să protejeze sănătatea și să asigure disponibilitatea bunurilor și a serviciilor esențiale ⁽¹⁾ precizează că statele membre trebuie să faciliteze tranzitul cetățenilor UE și al resortisanților țărilor terțe care sunt rezidenți în UE pentru ca aceștia să se poată întoarce acasă. Lucrătorii aflați în funcții esențiale ⁽²⁾, indiferent de naționalitatea lor, trebuie să aibă posibilitatea de a tranzita și de a călători pentru a asigura continuitatea activității profesionale.*
- *Persoanele aflate la bordul navelor trebuie să poată face călătorii esențiale. Cetățenii UE blocați în alte state membre decât cel de cetățenie sau de reședință, în țări terțe sau în marea liberă trebuie să aibă posibilitatea de a se întoarce acasă, dacă starea lor de sănătate permite acest lucru. ⁽³⁾ Responsabilitatea principală pentru demersurile de întoarcere a persoanelor aflate la bord le revine operatorilor de nave de croazieră și armatorilor, indiferent dacă debarcarea are loc în interiorul sau în afara UE.*
- *Numeroși navigatori de pe navele cargo care operează în apele europene sunt resortisanți ai unor țări terțe. Indiferent de naționalitatea lor, aceștia trebuie să aibă posibilitatea de a călători către porturile în care trebuie să se îmbarce și să li se permită să debarce și să se întoarcă acasă, ceea ce va contribui, de asemenea, la garantarea faptului că sectorul rămâne operațional pe termen mediu și lung, fapt confirmat de Comunicarea referitoare la implementarea culoarelor verzi ⁽⁴⁾. Numai atunci când schimburile de echipaje sunt posibile, transportul maritim poate să continue fără întreruperi, protejând piața internă prin distribuirea mărfurilor în întreaga UE și permițând exportul și importul de mărfuri dinspre și către porturile UE. Prin urmare, statele membre trebuie să desemneze porturi în care schimburile de echipaje să fie facilitate.*
- *Există aproximativ 600 000 de navigatori de toate naționalitățile care servesc la bordul navelor de interes UE în întreaga lume. Organizația Maritimă Internațională recomandă ca schimburile de echipaje să fie posibile peste tot în lume ⁽⁵⁾. Pentru a asigura continuitatea și siguranța transportului maritim, Comisia ia măsuri pentru a facilita și a coordona eforturile statelor membre de a permite schimburile de echipaje în porturile lor.*

⁽¹⁾ Orientări privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale, C(2020) 1753 final, OJ C 86 I, 16.3.2020, p. 1.

⁽²⁾ Printre aceștia se numără, inter alia, navigatorii, personalul navigator maritim și pescarii.

⁽³⁾ Persoanele aflate la bordul navelor trebuie să poată călători dacă nu prezintă simptome, dacă nu au fost expuse riscului de infecție și dacă nu sunt considerate o amenințare pentru sănătatea publică.

⁽⁴⁾ Comunicarea Comisiei referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale, C(2020) 1897 final, JO C 96 I, 24.3.2020, p. 1.

⁽⁵⁾ Circulara Nr. 4204/Add. 6 a OMI din 27 martie 2020.

I. Instrucțiuni generale

1. Continuitatea serviciilor de transport maritim are o importanță strategică esențială pentru UE, întrucât 75 % din mărfurile care sosesc în UE și care ies din UE și 30 % din mărfurile care circulă pe piața internă sunt transportate pe mare. Pentru a menține activitatea economică, măsurile restrictive adoptate în vederea contracarării pandemiei de COVID-19 trebuie să afecteze cât mai puțin posibil libera circulație a mărfurilor. Restricțiile nu trebuie să provoace perturbări grave ale lanțurilor de aprovizionare, ale serviciilor esențiale și ale economiilor statelor membre sau ale UE în ansamblul ei.
2. În conformitate cu *Comunicarea referitoare la implementarea culoarelor verzi*, navigatorii trebuie să aibă permisiunea să treacă frontierele și să tranziteze pentru a-și prelua sarcinile la bordul navelor cargo și să se întoarcă acasă după încheierea contractelor lor. Atunci când statele membre efectuează controale medicale, aceste controale nu trebuie să provoace întârzieri semnificative pentru navigatorul respectiv în ceea ce privește îmbarcarea sau repararea.
3. În porturile UE trebuie luate măsuri pentru a proteja personalul navigant maritim și lucrătorii portuari, precum și navigatorii și alte persoane aflate la bord pe durata îmbarcării și debarcării lor ⁽⁶⁾. Pentru a li se garanta sănătatea și securitatea, în conformitate cu legislația UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă, trebuie evaluate toate riscurile și trebuie instituite măsurile de prevenire și de protecție adecvate ⁽⁷⁾. Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă a furnizat informații specifice privind securitatea și sănătatea lucrătorilor în ceea ce privește protecția împotriva expunerii la COVID-19 ⁽⁸⁾. Totodată, trebuie să se țină seama de *Recomandările destinate operatorilor de nave pentru pregătirea și răspunsul la epidemia de COVID-19* ⁽⁹⁾ furnizate de Acțiunea comună EU Healthy Gateways. Atunci când o persoană aflată la bord este identificată ca prezentând un risc potențial pentru sănătatea publică, trebuie luate măsuri adecvate pentru a se evita transmiterea, asigurându-se totodată accesul rapid la asistență medicală adecvată, indiferent de cetățenia persoanei respective. Trebuie să se ofere asistență medicală și celor care au fost în contact cu persoana în cauză. Membrii echipajului suspectați de infecție trebuie să se autoizoleze atunci când acest lucru este fezabil și să solicite debarcarea cât mai curând posibil pentru a putea fi testați. Ei trebuie să poarte o mască medicală și să evite orice alt contact cu alte persoane care nu poartă echipament individual de protecție în timpul șederii la bord și în momentul debarcării.
4. Statele membre trebuie să consulte organizațiile reprezentative ale lucrătorilor și ale angajatorilor din sectorul transportului maritim și din cel al porturilor atunci când pun în aplicare măsurile incluse în prezentele orientări.

II. Repatrierea persoanelor aflate la bordul navelor de croazieră și al tuturor celorlalte nave

Recomandări pentru navele de croazieră

5. Ca răspuns la pandemia de COVID-19, operatorii navelor de croazieră și-au încetat temporar activitatea. Încetarea activităților trebuie să contribuie la limitarea noilor cazuri de transmitere pe navele de croazieră. Răspunderea principală pentru organizarea întoarcerii pasagerilor și a membrilor echipajelor de pe navele de croazieră destinate a fi scoase temporar din exploatare îi revine operatorului navei de croazieră ⁽¹⁰⁾. Aceasta poate include repatrierea din porturi situate în afara UE și, în special, organizarea tuturor zborurilor charter necesare sau a altor mijloace de transport.

⁽⁶⁾ Personalul navigant maritim include personalul care își desfășoară activitatea la bordul navelor comerciale naționale și internaționale, al navelor de transport maritim comercial, al navelor de remorcare și de dragare, al navelor de transport petrol și gaze, al navelor de aprovizionare offshore, al navelor auxiliare și de intervenții, care își desfășoară activitatea în sectoarele de aprovizionare cu energie, precum și personalul operațional, tehnic și de siguranță, însărcinat cu operațiuni navale care lucrează la sol.

⁽⁷⁾ Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă; JO L 183, 29.6.1989, p. 1.

⁽⁸⁾ COVID-19: instrucțiuni pentru locul de muncă; <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⁾ O croazieră se încadrează, de regulă, la definiția de „pachet” și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind pachetele de servicii de călătorie și serviciile de călătorie asociate. Directiva menționată stabilește obligațiile organizatorului, inclusiv acordarea de asistență călătorilor aflați în dificultate. Organizatorul croazierii trebuie să transporte călătorii în portul de debarcare care este prevăzut în contractul privind pachetul de servicii de călătorie. În cazul în care în pachet este inclus și transportul (de exemplu, zborul) călătorului înspre portul de îmbarcare în croazieră și dinspre portul de debarcare din croazieră, organizatorul trebuie să asigure repatrierea călătorului în punctul de origine al acestuia. Organizatorii de pachete trebuie să beneficieze de protecție în caz de insolvență, care acoperă repatrierea călătorilor, în cazul în care transportul de pasageri este inclus în contractul privind pachetul de servicii de călătorie.

6. Pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru al UE, statul de pavilion trebuie să permită pasagerilor și echipajului să debarce în unul dintre porturile sale. Statele membre trebuie să ofere sprijin operatorului navei de croazieră în ceea ce privește luarea măsurilor necesare pentru repatriere și pentru accesul la asistență medicală adecvată.
7. În cazul în care nu este posibil ca statul de pavilion să găzduiască o navă, acesta trebuie să ofere asistență operatorilor navelor de croazieră pentru a face demersurile necesare pe lângă alte state membre ale UE sau țări terțe. Formalitățile trebuie să reducă la minimum timpul de staționare pe mare a navei, asigurând totodată o bună infrastructură medicală și conexiuni de transport pentru repatriere. Aceste demersuri trebuie să includă facilitarea acostării navei, a debarcării pasagerilor, a efectuării de controale medicale și a aplicării de tratamente. Printre acestea trebuie să se numere și repatrierea pasagerilor și a echipajului din portul celui alt stat membru al UE sau al țării terțe. O atenție deosebită trebuie să se acorde nevoilor pasagerilor vulnerabili.
8. În cazul în care nava arborează pavilionul unei țări terțe, statele membre trebuie să o găzduiască din motive umanitare. În astfel de cazuri, se recomandă ca statele membre să solicite operatorului navei de croazieră, înainte de acostare, în conformitate cu obligațiile care îi revin, efectuarea de aranjamente financiare și logistice adecvate (de exemplu asigurarea echipamentelor individuale de protecție necesare, a spațiilor pentru carantină, închirierea de autobuze, zboruri charter). În cazul în care nu există astfel de aranjamente, trebuie să se analizeze posibilitatea debarcării în condiții de siguranță și cu rapiditate a persoanelor aflate la bord și facilitarea întoarcerii acasă a acestora.
9. Dacă există persoane infectate cu COVID-19 la bord, statul portului de escală trebuie să analizeze posibilitatea debarcării acolo unde spitalele permanente sau temporare din vecinătate dispun de o capacitate suficientă pentru a furniza îngrijiri medicale adecvate. De îndată ce pasagerii neinfecțați sau asimptomatici și membrii echipajului debarcă, aceștia trebuie să fie plasați în carantină, dacă acest lucru este necesar pentru continuarea examinării medicale, sau repatriați imediat.
10. Pentru a permite debarcarea resortisanților țărilor terțe din motive umanitare și pentru a facilita repatrierea, în cazul în care aceștia sunt resortisanți ai unor țări terțe cu obligația de a deține viză și din motive de urgență nu au fost în măsură să solicite în prealabil o viză, statele membre trebuie să acorde vizele necesare la frontieră.
11. În cazul în care navele de croazieră având cetățeni UE la bord trebuie să acosteze în țări terțe, statele membre pot activa mecanismul de protecție civilă al Uniunii ca soluție de ultimă instanță, de exemplu dacă nu sunt disponibile zboruri comerciale. Dacă sunt îndeplinite condițiile, Comisia, Serviciul European de Acțiune Externă și delegația UE din țara terță pot oferi asistență în ceea ce privește repatrierea.

Recomandări pentru toate navele în ceea ce privește tranzitul și debarcarea pasagerilor și a echipajului

12. În ceea ce privește tranzitul pasagerilor și al echipajului, statele membre trebuie să respecte *Liniile directe privind punerea în aplicare a restricției temporare a călătoriilor neesențiale către UE, facilitarea modalităților de tranzit pentru repatrierea cetățenilor UE și efectele asupra politicii în domeniul vizelor* ⁽¹⁾.
13. În special, statele membre trebuie să faciliteze tranzitul cetățenilor UE, precum și al resortisanților țărilor terțe deținători ai unui permis de ședere sau ai unei vize de lungă ședere care se întorc în statul membru de cetățenie sau de reședință ⁽²⁾. Statele membre trebuie să aplice prevederile Comunicării Comisiei referitoare la *Orientările privind exercitarea liberei circulații a lucrătorilor în timpul epidemiei de COVID-19* ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Comunicarea Comisiei - COVID-19 - Liniile directe privind punerea în aplicare a restricției temporare a călătoriilor neesențiale către UE, facilitarea modalităților de tranzit pentru repatrierea cetățenilor UE și efectele asupra politicii în domeniul vizelor, C(2020)2050 final, JO C 102 I, 30.3.2020, p. 3.

⁽²⁾ ibid.

⁽³⁾ Comunicarea Comisiei intitulată Orientări privind exercitarea liberei circulații a lucrătorilor pe perioada epidemiei de COVID-19; C/2020/2051; JO C 102 I, 30.3.2020, p. 12.

14. În acest scop, statele membre trebuie să identifice porturile adecvate care pot fi conectate la coridoare de tranzit pentru trecerea în siguranță stabilite în conformitate cu *Comunicarea referitoare la implementarea culoarelor verzi* ⁽¹⁴⁾.
15. Acest lucru se aplică și în cazul în care persoanele respective debarcă de pe nave de croazieră și de pe alte nave în porturi ale UE și care doresc să se întoarcă în statul lor membru de cetățenie sau de reședință. Operatorii de nave de croazieră sau armatorii trebuie să coordoneze tranzitul grupurilor mai mari de persoane împreună cu autoritățile naționale din statul membru în care se află portul, precum și cu autoritățile consulare locale din țările de cetățenie sau de reședință ale cetățenilor.
16. În acest scop, operatorii de nave de croazieră și armatorii trebuie să stabilească destinația persoanelor care intenționează să debarce. Operatorii de nave de croazieră sau armatorii trebuie să comunice aceste informații, precum și metoda de tranzit ulterior pe care intenționează să o organizeze, autorităților menționate la punctul anterior.
17. În cazul în care o perioadă prelungită la bord a dus la expirarea documentelor de călătorie, statele membre trebuie, în conformitate cu Directiva 2004/38/CE ⁽¹⁵⁾, să permită cetățenilor UE și membrilor familiilor acestora care sunt în posesia unui pașaport și/sau a unei vize expirate să intre pe teritoriul lor.
18. În cazul în care dificultăți temporare împiedică repatrierea imediată a resortisanților țărilor terțe din cauza restricțiilor impuse de țara de cetățenie, operatorii de nave de croazieră sau armatorii trebuie, în conformitate cu obligațiile care le revin, să facă demersuri împreună cu statul portului de escală pentru a garanta șederea în siguranță a persoanelor în cauză. Printre acestea trebuie să se numere accesul la asistență medicală adecvată și la cazare, pentru care autoritățile statului pot avea dreptul să solicite o indemnizație de la operatorul navei ⁽¹⁶⁾.
19. În scopul repatrierii persoanelor aflate la bord susceptibile de a fi infectate cu COVID-19, statele membre trebuie să țină seama de *Recomandările pentru autoritățile sanitare și operatorii de nave care au decis să suspende navigarea și pentru acostarea pe termen lung a navelor în porturile statelor membre ale UE/SEE în timpul pandemiei de COVID-19* ⁽¹⁷⁾.
20. În ceea ce privește repatrierea cetățenilor UE în porturile unor țări terțe, operatorul navei de croazieră sau armatorul trebuie să informeze autoritățile consulare ale statelor membre reprezentate în țara terță, precum și, dacă este cazul, delegația UE, cu privire la mijloacele de repatriere în UE pe care intenționează să le organizeze. Autoritățile statelor membre pot obține informații cu privire la poziționarea navelor de croazieră care se îndreaptă spre Europa din Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii ⁽¹⁸⁾, găzduit de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

Recomandări referitoare la alte nave destinate a fi scoase temporar din exploatare

21. Răspunderea principală pentru repatrierea navigatorilor ale căror nave sunt destinate a fi scoase temporar din exploatare îi revine armatorului ⁽¹⁹⁾. Statul de pavilion trebuie să faciliteze repatrierea navigatorilor aflați la bordul acestor nave, în special atunci când nu sunt disponibile conexiuni de transport către statul membru sau către țara terță a navigatorului respectiv. În cazul în care un membru al echipajului prezintă o afecțiune acută care necesită asistență medicală, este suspectat că ar fi infectat cu COVID-19 sau s-a confirmat că este infectat cu COVID-19, trebuie să se ia măsurile prezentate în detaliu la punctele 4, 19 și 28.

⁽¹⁴⁾ Conform C(2020) 1897 final, JO C 96 I, 24.3.2020, statele membre au obligația să desemneze toate punctele de trecere a frontierei interne relevante din cadrul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și toate punctele suplimentare, în măsura în care se consideră că este necesar, drept „culoare verzi” de trecere a frontierei – pentru transportul terestru, maritim și aerian.

⁽¹⁵⁾ Directiva 2004/38/CE din 29 aprilie 2004 privind dreptul la liberă circulație și ședere pe teritoriul statelor membre pentru cetățenii Uniunii și membrii familiilor acestora, JO L 158, 30.4.2004, p. 77.

⁽¹⁶⁾ Pentru navigatori, se aplică prevederile Convenției privind munca din domeniul maritim (2006).

⁽¹⁷⁾ A se vedea: 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⁾ A se vedea, în special, standardele A2.1 și A2.5.1 din anexa la Directiva 2009/13/CE și dispozițiile corespunzătoare din Convenția privind munca în domeniul maritim (2006).

III. Schimburi de echipaje

22. Pentru ca serviciile maritime să rămână operaționale, statele membre trebuie să permită efectuarea de schimburi de echipaje în porturile lor.
23. Deoarece constituie personal esențial, navigatorii trebuie să fie exonerati de restricțiile de călătorie atunci când se află în tranzit către portul în care își preiau sarcinile⁽²⁰⁾. Acest lucru este în conformitate cu *Comunicarea Comisiei intitulată Restricție temporară privind călătoriile neesențiale către UE*⁽²¹⁾. Statele membre trebuie să aplice în această privință măsurile prevăzute în *Orientările privind exercitarea liberei circulații a lucrătorilor pe perioada epidemiei de COVID-19*⁽²²⁾.
24. Chiar și atunci când sunt permise schimburile de echipaje, a devenit o adevărată provocare pentru navigatori să se deplaseze către țara în care ar trebui să se imbarce, deoarece conexiunile de transport sunt în prezent foarte limitate. Trebuie să se ia în calcul posibilitatea instituirii unor formalități de călătorie specifice, pentru a facilita deplasarea navigatorilor dinspre și către porturile maritime, astfel cum se prevede în *Comunicarea privind implementarea culoarelor verzi*.
25. Navigatorii care sunt resortisanți ai țărilor terțe cu obligația de a deține viză și care, din motive de urgență, nu au putut să solicite o viză în avans trebuie să primească viza necesară la frontieră.
26. Majoritatea statelor membre au luat măsuri pentru a permite prelungiri ale contractelor de muncă ale navigatorilor⁽²³⁾, cu respectarea anumitor cerințe. Cerințele sunt îndeplinite în caz de impedimente în calea repatrierii și a schimburilor de echipaj. Statele membre permit, de asemenea, prelungiri ale documentelor expirate privind conformitatea muncii în domeniul maritim. În mod similar, prelungirea temporară a certificatelor esențiale este acordată de către statele membre responsabile cu emiterea și aprobarea până la sfârșitul perioadei de urgență. Organizația Maritimă Internațională (OMI)⁽²⁴⁾ și OIM⁽²⁵⁾ au emis linii directoare privind prelungirea certificatelor și a contractelor de muncă ale navigatorilor⁽²⁶⁾.
27. Prelungirea duratei obișnuite de 11 luni a unui contract de muncă de navigator poate duce la creșterea gradului de oboseală și poate fi în detrimentul sănătății mentale a navigatorilor și al siguranței maritime. Prin urmare, contractele de muncă ale navigatorilor nu trebuie prelunghite mai mult decât este necesar. În caz de necesitate, navigatorii trebuie să poată rămâne la bord pentru o perioadă de timp rezonabilă după perioadele de activitate programate⁽²⁷⁾. În cazul expirării pașaportului navigatorilor fără acces la servicii consulare, trebuie descurajată prelungirea contractelor de muncă și trebuie facilitată repatrierea acestora. În cazul în care repatrierea nu este posibilă, operatorul și statul de pavilion trebuie să ia măsuri, cu acordul navigatorului, pentru a prelungi contractul de muncă al navigatorului și să facă demersurile necesare pentru a asigura repatrierea acestuia în cel mai scurt timp posibil.
28. Pentru a reduce riscurile de transmitere a COVID-19, armatorii trebuie să instituie proceduri de siguranță adecvate la bordul navelor atunci când un nou echipaj își începe activitatea. În conformitate cu legislația UE, trebuie evaluate toate riscurile și trebuie instituite măsurile de prevenire și protecție adecvate⁽²⁸⁾. Deși trebuie efectuate examene medicale, ele nu trebuie să provoace întârzieri nejustificate în ceea ce privește preluarea sarcinilor la bord de către navigatori. Trebuie să se țină seama de informațiile furnizate de Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă și de recomandările furnizate de *EU Healthy Gateways*, menționate la punctul 3.

⁽²⁰⁾ Orientări privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale, C(2020) 1753 final, JO C 86 I, 16.3.2020, p. 1.

⁽²¹⁾ COM (2020) 115 final, Comunicare referitoare la COVID-19 -Restricție temporară privind călătoriile neesențiale către UE

⁽²²⁾ Comunicarea Comisiei intitulată Orientări privind exercitarea liberei circulații a lucrătorilor pe perioada epidemiei de COVID-19, C/2020/2051; JO C 102 I, 30.3.2020, p. 12.

⁽²³⁾ Fiecare navigator angajat pe o navă căreia i se aplică Reglementările din 2014 privind transportul maritim comercial (Convenția privind munca din domeniul maritim) (cerințe minime pentru navigatori) trebuie să dețină un contract de muncă de navigator executoriu din punct de vedere juridic.

⁽²⁴⁾ Circulara Nr. 4204/Add. 5 a OMI din 17 martie 2020.

⁽²⁵⁾ *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19)* [Declarația membrilor Comitetului tripartit special privind boala cauzată de coronavirus (COVID-19)] din 31 martie 2020

⁽²⁶⁾ Se face, de asemenea, referire la nota serviciilor Comisiei referitoare la cerințele din legislația Uniunii referitoare la certificatele reglementate de dreptul Uniunii și, mai precis, la cerințele care pun probleme din cauza măsurilor luate în contextul crizei provocate de COVID-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf Lista certificatelor menționate va fi actualizată în ceea ce privește certificatele navigatorilor.

⁽²⁷⁾ Se aplică prevederile Convenției privind munca din domeniul maritim (2006).

⁽²⁸⁾ Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă; JO L 183, 29.6.1989, p. 1.

29. În conformitate cu recomandările la care se face referire la punctul 3, opțiunea principală pentru a se asigura că navigatorii expuși riscului de infecție cu COVID-19 ⁽²⁹⁾ își pot începe activitatea trebuie să fie testarea înainte de îmbarcare. În cazul în care testarea nu este posibilă din cauza capacității limitate, trebuie să se efectueze controale ale temperaturii corporale și să se întocmească istoricul simptomelor respiratorii recente sau al contactelor cu orice persoană infectată cu COVID-19.

IV. Porturile desemnate pentru schimburile de echipaje

30. În consultare cu Comisia și coordonându-se între ele, statele membre trebuie să desemneze mai multe porturi din Uniune pentru schimburi rapide de echipaje. Porturile trebuie fie dispersate geografic astfel încât să acopere Uniunea și să fie conectate la aeroporturi și gări operaționale. Statele membre trebuie să analizeze posibilitatea unor zboruri și a unor operațiuni feroviare dedicate sau regulate pentru a asigura conexiunile de transport în vederea realizării schimburilor de echipaje, permițând deplasări și repatrieri rapide ale navigatorilor.
31. Aceste porturi desemnate trebuie să aibă în apropiere posibilități de cazare, unde navigatorii să poată aștepta sosirea navei pe care trebuie să se imbarce sau unde să poată aștepta zborul, trenul sau nava în cazul în care nu pleacă în aceeași zi. Aceste posibilități de cazare trebuie să dispună de dotări adecvate care să le permită să se adăpostească. Acestea trebuie să permită petrecerea unei carantine de 14 zile ⁽³⁰⁾ înainte de îmbarcare și după debarcare, în cazul în care statul membru în cauză impune acest lucru și în cazul în care testarea nu este posibilă.
32. Porturile trebuie să aibă servicii medicale accesibile și adecvate care să fie disponibile pentru navigatori la îmbarcare, debarcare și în timpul perioadelor lor de carantină. De asemenea, ele trebuie să fie dotate cu servicii de asistență socială accesibile ⁽³¹⁾.
33. Având în vedere caracterul internațional al sectorului transportului maritim, dificultățile legate de schimburile de echipaje nu se limitează la operațiuni în Uniunea Europeană. În medie, aproximativ 100 000 de navigatori din întreaga lume își încheie contractele de muncă în fiecare lună. Practica desemnării unor porturi în care să poată avea loc schimburi de echipaje în condiții de siguranță și fără obstacole, poate fi apoi comunicată țărilor terțe pentru a fi pusă în aplicare în întreaga lume.

V. Recomandări sanitare și aprovizionarea navelor

34. Navigatorii trebuie să aibă acces la o asistență medicală adecvată cât mai asemănătoare posibil cu cea disponibilă pentru lucrătorii de pe uscat. Aceștia trebuie să primească acces rapid la medicamente, informații și tratament pentru orice afecțiune care impune acest lucru ⁽³²⁾.
35. Contactul dintre echipaj și lucrătorii portuari, inclusiv piloții, trebuie redus la un nivel minim absolut, pentru a proteja toate persoanele împotriva riscului de transmitere a COVID-19 ⁽³³⁾. Pentru orice contact necesar, trebuie să se poarte echipamente individuale de protecție (EIP) și să se instituie măsuri de distanțare socială. Atât timp cât toți membrii echipajului sunt sănătoși, riscul la bordul navei este mai scăzut decât cel de pe uscat. Acordarea permisului de coborâre la uscat trebuie, prin urmare, să fie examinată cu atenție, luându-se în considerare bunăstarea generală a membrilor echipajului în condițiile actuale ⁽³⁴⁾. Echipajul de pe navele în care toți membrii sunt sănătoși și al căror port de escală anterior a avut loc în urmă cu o perioadă de două săptămâni nu trebuie să intre în carantină atunci când debarcă pentru repatriere.

⁽²⁹⁾ Definiție de caz și supraveghere europeană pentru COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

⁽³⁰⁾ Perioada de carantină recomandată poate fi modificată, în funcție de informațiile suplimentare disponibile despre COVID-19. Duratele recomandate de Centrul european de prevenire și control al bolilor și de autoritățile sanitare din statele membre trebuie respectate.

⁽³¹⁾ Se aplică prevederile Convenției privind munca din domeniul maritim (2006).

⁽³²⁾ Se aplică prevederile Convenției privind munca din domeniul maritim (2006).

⁽³³⁾ Printre exemple se numără stabilirea de echipe specializate pentru realizarea de operațiuni portuare cum ar fi piloții, operațiuni de amarare, terminalele de control, dezinfectarea după fiecare schimb de personal, favorizându-se schimbul de documente prin mijloace electronice etc.

⁽³⁴⁾ Permisul de coborâre la uscat este reglementat de Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE, JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

36. Statele membre trebuie să se asigure că comandantul unei nave solicită asistență medicală în cel mai scurt timp posibil pentru orice suspiciune de infecție cu COVID-19 a membrilor echipajului ⁽³⁵⁾. Acest lucru este relevant pentru siguranța echipajului, a pasagerilor și pentru sănătatea publică în statul portului (a se vedea secțiunea VII de mai jos).
37. În cazul în care o navă este identificată ca având la bord persoane cu infecție confirmată sau suspectată cu COVID-19, următorul port de escală sau, dacă este necesar, un port mai apropiat, trebuie să se asigure că va fi în măsură să primească nava. Nava în cauză nu trebuie să fie redirecționată fără justificare. Atunci când prioritizarea diferitelor profiluri de sănătate în regiunea portului ales nu permite oferirea unei asistențe medicale adecvate pentru navigatorii afectați, nava trebuie să fie primită de cel mai apropiat port disponibil care poate oferi asistența necesară și care dispune de instalațiile necesare.
38. În cazul navigatorilor suspectați că ar fi infectați și care prezintă simptome ușoare, trebuie efectuate teste în următorul port de escală și toți membrii echipajului trebuie să aibă acces la o asistență medicală adecvată. În acest caz, persoana sau persoanele în cauză trebuie să fie evacuate (evacuate) și să primească asistență medicală adecvată. Dacă se suspectează că o persoană de la bord este infectată cu COVID-19, toți membrii echipajului trebuie să respecte o carantină de 14 zile ⁽³⁶⁾, fie la bord, fie pe uscat ⁽³⁷⁾. Trebuie să se renunțe la această carantină dacă testul efectuat de membrul echipajului suspectat de a fi infectat este negativ sau după ce testul efectuat de membrul echipajului aflat în carantină se dovedește a fi negativ pentru COVID-19.
39. Navele au în continuare obligația juridică de a transporta provizii de bord ⁽³⁸⁾ și trebuie să se utilizeze echipamente individuale de protecție pentru a proteja echipajele împotriva expunerii la COVID-19. Regimul Uniunii privind exportul de echipamente individuale de protecție nu împiedică acest lucru. Livrarea unor astfel de echipamente ca provizii de bord nu necesită autorizația de export definită în Regulamentul (UE) nr. 2020/402 ⁽³⁹⁾. Acest regulament se referă în mod specific la regimul vamal de export, iar această procedură vamală nu se aplică proviziilor de bord în temeiul Codului vamal al Uniunii ⁽⁴⁰⁾.
40. Cantitatea de echipamente individuale de protecție aflate la bord trebuie să fie majorată, pentru a se asigura provizii suficiente pentru următoarele trei situații:
- interacțiunea numărului necesar de membri ai echipajului cu piloții;
 - în cazul în care un membru al echipajului se îmbolnăvește, pentru a permite altor persoane de la bord să interacționeze cu acesta;
 - permisul de coborâre la uscat (deși permisul de coborâre la uscat trebuie redus cât mai mult posibil).
41. Trebuie respectate cerințele minime de securitate și sănătate pentru o mai bună asistență medicală la bordul navelor ⁽⁴¹⁾. Medicamentele deținute la bord trebuie să reflecte recomandările din cea mai recentă versiune a *Ghidului medical internațional pentru nave* al OMS și din anexa C la *Ghidul operatorilor de nave pentru protecția sănătății navigatorilor* ⁽⁴²⁾ al OMI.

⁽³⁵⁾ Convenția privind munca în domeniul maritim din standardul A4.1 impune, pentru orice persoană aflată la bord, ca autoritatea competentă să se asigure, printr-un sistem prestabilit, că navele aflate în larg dispun, 24 de ore din 24, de asistență medicală prin radio sau prin satelit, inclusiv de consultații de specialitate; consultațiile medicale, inclusiv transmiterea de mesaje de natură medicală prin radio și prin satelit între o navă și furnizorii de asistență de pe uscat, trebuie să fie disponibile gratuit pentru toate navele, indiferent de pavilionul sub care navighează acestea.

⁽³⁶⁾ Perioada de carantină recomandată poate fi modificată, în funcție de informațiile suplimentare disponibile despre COVID-19. Duratele recomandate de centrele europene de prevenire și control al bolilor și de autoritățile sanitare din statele membre trebuie respectate.

⁽³⁷⁾ Recomandări de carantină conform Organizației Mondiale a Sănătății, Considerații privind carantina persoanelor în contextul izolării din motive de coronavirus (COVID-19), Orientări intermediare, 19 martie 2020.

⁽³⁸⁾ Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor; JO L 113, 30.4.1992, p. 19.

⁽³⁹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/402 al Comisiei din 14 martie 2020 de instituire a obligației de a prezenta o autorizație de export pentru exportul anumitor produse, JO L 77 I, 15.3.2020, p. 1.

⁽⁴⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii, JO L 269, 10.10.2013, p. 1.

⁽⁴¹⁾ Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor; JO L 113, 30.4.1992, p. 19.

⁽⁴²⁾ Circulara Nr. 4204/Add.4 a OMI din 5 martie 2020.

VII. Recomandare pentru raportarea suplimentară actualizată privind COVID-19 efectuată de navele care se apropie de porturile UE

42. Declarația maritimă de sănătate (MDH) este deja obligatorie în conformitate cu legislația UE ⁽⁴³⁾. Aceasta trebuie să fie transmisă autorității competente desemnate de statul membru respectiv de către comandant sau de către orice altă persoană autorizată în mod corespunzător de operatorul navei. Transmiterea trebuie să se facă prin intermediul ghișeului unic național și înainte de sosirea într-un port situat într-un stat membru al UE:
- cu cel puțin 24 de ore înainte; sau
 - cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, în cazul în care durata voiajului este mai mică de 24 de ore, sau
 - dacă portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul voiajului, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.
43. Declarația maritimă de sănătate urmează să fie disponibilă la ghișeul unic național. Ea permite autorităților competente să verifice starea de sănătate a persoanelor aflate la bordul unei nave înainte ca nava să intre în porturile sale.
44. COVID-19 se răspândește foarte repede și are o perioadă de incubație de până la 14 zile. Se recomandă ca statele membre să-i solicite comandantului navei să comunice autorității competente următoarele informații cu patru ore înainte de sosirea estimată în portul de escală:
- Numărul total de persoane aflate la bord (atât membrii echipajului, cât și pasageri);
 - numărul de persoane infectate cu COVID-19;
 - numărul de persoane suspectate de a fi infectate cu COVID-19 ⁽⁴⁴⁾.

Aceste informații pot fi comunicate prin radio VHF maritim sau prin intermediul unei Declarații maritime de sănătate actualizate.

⁽⁴³⁾ Directiva 2010/65/UE din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre, JO L 283, 29.10.2010, p. 1.

⁽⁴⁴⁾ Conform definiției Centrului European de Prevenire și Control al Bolilor: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

8 aprilie 2020

(2020/C 119/02)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,0871	CAD	dolar canadian	1,5233
JPY	yen japonez	118,36	HKD	dolar Hong Kong	8,4277
DKK	coroana daneză	7,4640	NZD	dolar neozeelandez	1,8194
GBP	lira sterlină	0,87948	SGD	dolar Singapore	1,5517
SEK	coroana suedeză	10,9385	KRW	won sud-coreean	1 324,36
CHF	franc elvețian	1,0557	ZAR	rand sud-african	19,7624
ISK	coroana islandeză	155,80	CNY	yuan renminbi chinezesc	7,6818
NOK	coroana norvegiană	11,1940	HRK	kuna croată	7,6235
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	17 636,02
CZK	coroana cehă	27,183	MYR	ringgit Malaiezia	4,7274
HUF	forint maghiar	359,34	PHP	peso Filipine	54,977
PLN	zlot polonez	4,5442	RUB	rubla rusească	82,1046
RON	leu românesc nou	4,8365	THB	baht thailandez	35,613
TRY	lira turcească	7,3798	BRL	real brazilian	5,6741
AUD	dolar australian	1,7596	MXN	peso mexican	26,3367
			INR	rupie indiană	82,8730

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾**9 aprilie 2020**

(2020/C 119/03)

1 euro =

Moneda		Rata de schimb	Moneda		Rata de schimb
USD	dolar american	1,0867	CAD	dolar canadian	1,5265
JPY	yen japonez	118,33	HKD	dolar Hong Kong	8,4259
DKK	coroana daneză	7,4657	NZD	dolar neozeelandez	1,8128
GBP	lira sterlină	0,87565	SGD	dolar Singapore	1,5479
SEK	coroana suedeză	10,9455	KRW	won sud-coreean	1 322,49
CHF	franc elvețian	1,0558	ZAR	rand sud-african	19,6383
ISK	coroana islandeză	155,90	CNY	yuan renminbi chinezesc	7,6709
NOK	coroana norvegiană	11,2143	HRK	kuna croată	7,6175
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	17 243,21
CZK	coroana cehă	26,909	MYR	ringgit Malaiezia	4,7136
HUF	forint maghiar	354,76	PHP	peso Filipine	54,939
PLN	zlot polonez	4,5586	RUB	rubla rusească	80,6900
RON	leu românesc nou	4,8330	THB	baht thailandez	35,665
TRY	lira turcească	7,3233	BRL	real brazilian	5,5956
AUD	dolar australian	1,7444	MXN	peso mexican	26,0321
			INR	rupie indiană	82,9275

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2020/C 119/04)

1. La data de 1 aprilie 2020, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse.

Notificarea vizează următoarele societăți:

- Blackstone Group Inc. („Blackstone”, SUA);
- IQSA Holdings S.à r.l. („IQSA Holdings”, Regatul Unit).

Blackstone dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul unic indirect asupra întregii societăți IQSA Holdings.

Concentrarea se realizează prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale societăților respective sunt:

- în cazul Blackstone: administrator de active la nivel mondial, cu un portofoliu de active care include active imobiliare situate în Statele Unite, Asia, America de Sud și Europa, inclusiv în Regatul Unit;
- în cazul IQSA Holdings: deține un portofoliu de unități de cazare colectivă special construite pentru studenți (*Corporate purpose-built student accommodation* – Corporate PBSA) pe întregul teritoriu al Regatului Unit, pe care le operează sub denumirea de *iQ Student Accommodation*. Societatea deține, de asemenea, un proiect rezidențial privat în Sheffield, hotelul Pendulum din Manchester și zece proiecte imobiliare pe care intenționează să le opereze în sistem Corporate PBSA.

3. În urma unei examinări preliminare, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie să parvină Comisiei Europene în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Trebuie menționată întotdeauna următoarea referință:

M.9813 – Blackstone/IQSA Holdings

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene prin e-mail, fax sau poștă. Vă rugăm să utilizați datele de contact de mai jos:

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

Fax: +32 22964301

Adresa poștală:

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

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.9774 – Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2020/C 119/05)

1. La data de 2 aprilie 2020, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse.

Notificarea vizează următoarele întreprinderi:

- Bain Capital Investors, LLC („Bain”, Statele Unite);
- NB Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (care aparține grupului Neuberger Berman, „NB”, Statele Unite);
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. („Ingegneria”, Italia).

Bain și NB dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) și al articolului 3 alineatul (4) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întregii întreprinderi Ingegneria.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii Bain: investiții în societăți necotate care își desfășoară activitatea în diverse sectoare, inclusiv tehnologia informației, asistența medicală, comerțul cu amănuntul și produsele de consum, precum și comunicațiile, sectorul financiar și sectorul industrial/de producție;
- în cazul întreprinderii NB: gestionarea de portofolii de titluri de capital, de investiții cu venit fix, de capital privat și de fonduri de hedging;
- în cazul întreprinderii Ingegneria: prestarea de servicii de externalizare informatică, în principal în Italia.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie să parvină Comisiei Europene în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Trebuie menționată întotdeauna următoarea referință:

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

Observațiile pot fi trimise Comisiei prin e-mail, prin fax sau prin poștă. Vă rugăm să utilizați datele de contact de mai jos:

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

Fax +32 22964301

Adresă poștală:

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

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO