

# Amtsblatt der Europäischen Union

# C 119



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

63. Jahrgang  
14. April 2020

### Inhalt

#### II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Europäische Kommission**

2020/C 119/01	Mitteilung der Kommission — Leitlinien zum Schutz der Gesundheit, zur Rückkehr und zur Regelung der Reise von Seeleuten, Fahrgästen und anderen Personen an Bord von Schiffen .....	1
---------------	---	---

#### IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

##### **Europäische Kommission**

2020/C 119/02	Euro-Wechselkurs — 8. April 2020 .....	9
2020/C 119/03	Euro-Wechselkurs — 9. April 2020 .....	10

#### V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

##### **Europäische Kommission**

2020/C 119/04	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings) Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> .....	11
2020/C 119/05	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica) Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall <sup>(1)</sup> ...	13

# DE

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.



## II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN  
DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

## MITTEILUNG DER KOMMISSION

**Leitlinien zum Schutz der Gesundheit, zur Rückkehr und zur Regelung der Reise von Seeleuten,  
Fahrgästen und anderen Personen an Bord von Schiffen**

(2020/C 119/01)

**Zusammenfassung**

- Die COVID-19-Pandemie hat weitreichende Auswirkungen auf den Seeverkehr und die Personen an Bord von Schiffen. In den Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Gewährleistung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen <sup>(1)</sup> heißt es, dass die Mitgliedstaaten EU-Bürgern und Drittstaatsangehörigen mit Wohnsitz in der EU, die nach Hause zurückkehren, die Durchreise ermöglichen sollen. Beschäftigten in wesentlichen Funktionen <sup>(2)</sup> sollte unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit die Reise und Durchreise gewährt werden, damit sie ihrer beruflichen Tätigkeit weiter nachgehen können.
- Personen an Bord von Schiffen sollten unbedingt notwendige Reisen durchführen können. EU-Bürger, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Wohnsitzes, in Drittstaaten oder auf Hoher See festsitzen, sollten nach Hause zurückkehren können, sofern ihr Gesundheitszustand dies zulässt. <sup>(3)</sup> Es liegt in erster Linie in der Verantwortung der Betreiber von Kreuzfahrtschiffen und der Reeder, für die Rückkehr der an Bord befindlichen Personen zu sorgen, unabhängig davon, ob das Ausschiffen innerhalb oder außerhalb der EU erfolgt.
- Viele Seeleute auf Frachtschiffen, die in europäischen Gewässern eingesetzt werden, sind Drittstaatsangehörige. Unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit sollten sie die Möglichkeit haben, zu den Einschiffungshäfen zu reisen und auch ausschiffen dürfen, um nach Hause zurückzukehren, was auch dazu beitragen würde, dass Funktionieren des Sektor, wie in der Mitteilung über die Umsetzung der so genannten „Green Lanes“ <sup>(4)</sup> dargelegt, mittel- und langfristig zu gewährleisten. Nur wenn Besatzungswechsel möglich sind, kann der Seeverkehr ohne Unterbrechung fortgesetzt und somit der Binnenmarkt durch die Lieferung von Waren in der gesamten EU geschützt und die Ein- und Ausfuhr von Gütern in und aus EU-Häfen sichergestellt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten Häfen ausweisen, in denen der Besatzungswechsel ermöglicht wird.
- Weltweit gibt es rund 600 000 Seeleute aller Nationalitäten, die an Bord von Schiffen im Interesse der EU arbeiten. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation empfiehlt, dass Besatzungswechsel auf der ganzen Welt möglich sein sollten. <sup>(5)</sup> Zur Gewährleistung der Kontinuität und Sicherheit des Seeverkehrs ergreift die Kommission Maßnahmen, um die Bemühungen der Mitgliedstaaten zur Ermöglichung von Besatzungswechseln in deren Häfen zu unterstützen und zu koordinieren.

<sup>(1)</sup> Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen (C(2020) 1753 final, ABL C 86 I vom 16.3.2020, S. 1).

<sup>(2)</sup> Dazu gehören unter anderem Seeleute, Schifffahrtspersonal und Fischer.

<sup>(3)</sup> Personen an Bord von Schiffen sollten reisen dürfen, wenn sie keine entsprechenden Symptome aufweisen, keinem besonderen Infektionsrisiko ausgesetzt waren und nicht als Gefahr für die öffentliche Gesundheit gelten.

<sup>(4)</sup> Mitteilung der Kommission über die Umsetzung so genannter „Green Lanes“ im Rahmen der Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen (C(2020) 1897 final, ABL C 96 I vom 24.3.2020, S. 1).

<sup>(5)</sup> IMO-Rundschreiben Nr. 4204/Add.6 vom 27. März 2020.

## I. Allgemeine Leitlinien

1. Ununterbrochene Seeverkehrsdienstleistungen sind für die EU von zentraler strategischer Bedeutung, da 75 % der in die EU eingeführten und aus ihr ausgeführten Waren und 30 % der im Binnenmarkt in Verkehr gebrachten Waren auf dem Seeweg befördert werden. Restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie sollten den freien Warenverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigen, um die Wirtschaftstätigkeit aufrechtzuerhalten. Beschränkungen sollten zu keinen schwerwiegenden Störungen der Lieferketten, der Bereitstellung wesentlicher Dienstleistungen und in den Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten oder der EU-Wirtschaft insgesamt führen.
2. Im Einklang mit der *Mitteilung über die Umsetzung so genannter „Green Lanes“* sollte Seeleuten der Grenzübertritt und die Durchreise ermöglicht werden, damit sie ihren Dienst an Bord eines Frachtschiffes antreten oder nach Vertragsende nach Hause zurückkehren können. Führen Mitgliedstaaten Gesundheitskontrollen durch, sollten diese die Einschiffung oder die Heimreise der Seeleute nicht wesentlich verzögern.
3. In den EU-Häfen sollten Maßnahmen ergriffen werden, um Schiffahrtspersonal <sup>(6)</sup> und Hafentarbeiter sowie Seeleute und andere Personen an Bord während des Ein- und Ausschiffens zu schützen. Um ihre Gesundheit und Sicherheit gemäß dem EU-Recht im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz zu gewährleisten, sollten alle Risiken bewertet und geeignete Vorbeuge- und Schutzmaßnahmen ergriffen werden. <sup>(7)</sup> Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz hat spezifische Informationen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz von Arbeitnehmer bereitgestellt, um sie vor einer Ansteckung mit COVID-19 zu schützen. <sup>(8)</sup> Die *Hinweise für Schiffsbetreiber zur Vorbereitung und Reaktion auf den Ausbruch von COVID-19* <sup>(9)</sup> im Rahmen der Gemeinsamen Aktion „EU Healthy Gateways“ sollten ebenfalls berücksichtigt werden. Wird festgestellt, dass eine an Bord befindliche Person ein potenzielles Risiko für die öffentliche Gesundheit darstellt, so sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um eine Übertragung zu vermeiden, wobei unabhängig von der Staatsangehörigkeit der Person ein rascher Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung gewährleistet werden sollte. Medizinische Betreuung sollte auch denjenigen Personen zuteilwerden, die mit der betreffenden Person in Kontakt standen. Besatzungsmitglieder mit Verdacht auf eine Infektion sollten sich nach Möglichkeit selbst isolieren und so bald wie möglich ausschiffen, um sich einem Test zu unterziehen. Sie sollten eine medizinische Schutzmaske tragen und während des Aufenthalts an Bord sowie beim Ausschiffen jeden weiteren Kontakt mit anderen Personen vermeiden, die keine persönliche Schutzausrüstung tragen.
4. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Umsetzung der in diesen Leitlinien enthaltenen Maßnahmen die einschlägigen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände im Schiffahrts- und Hafensektor konsultieren.

## II. Rückkehr von Personen an Bord von Kreuzfahrtschiffen und allen anderen Schiffen

### *Empfehlungen für Kreuzfahrtschiffe*

5. Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie haben die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen ihre Tätigkeiten vorübergehend eingestellt. Die Einstellung der Tätigkeiten dürfte dazu beitragen, neue Übertragungen auf Kreuzfahrtschiffen zu begrenzen. Die Verantwortung für die Organisation der Rückkehr von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern von Kreuzfahrtschiffen, die vorübergehend außer Betrieb genommen werden sollen, liegt in erster Linie beim Betreiber des Kreuzfahrtschiffs <sup>(10)</sup>. Dies könnte auch die Rückkehr aus Häfen außerhalb der EU und insbesondere die Organisation von erforderlichen Charterflügen oder anderen Beförderungsmitteln umfassen.

<sup>(6)</sup> Schiffahrtspersonal umfasst Personal, das an Bord von inländischen und internationalen Handelsschiffen, kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffen, Schlepp- und Baggerschiffen, Öl- und Gastankern, Offshore-Versorgungs-, Versorgungs- und Bereitschaftsschiffen des Energieversorgungssektors tätig ist sowie an Land befindliches operatives, sicherheitstechnisches und technisches Personal zur Unterstützung des Schiffsbetriebs und der Tätigkeiten auf See.

<sup>(7)</sup> Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1).

<sup>(8)</sup> COVID-19: guidance for the workplace (Leitfaden für den Arbeitsplatz); <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

<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> Eine Kreuzfahrt entspricht in der Regel der Definition des Begriffs „Pauschalreise“ und fällt daher in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen. In dieser Richtlinie sind die Pflichten des Reiseveranstalters, einschließlich der Beistandspflicht für Reisende in Schwierigkeiten, festgelegt. Ein Kreuzfahrtveranstalter befördert die Reisenden zum Ausschiffungshafen, der im Pauschalreisevertrag vorgesehen ist. Wenn die Beförderung (z. B. der Flug) des Reisenden zum und aus dem Ein-/Ausschiffungshafen der Kreuzfahrt ebenfalls in der Pauschalreise enthalten ist, sorgt der Reiseveranstalter auch für die Rückkehr des Reisenden an seinen Herkunftsort. Pauschalreiseveranstalter müssen über einen Insolvenzschutz verfügen, der die Rückkehr von Reisenden abdeckt, sofern die Beförderung von Fahrgästen im Pauschalreisevertrag inbegriffen ist.

6. Bei Schiffen, die unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahren, sollte der Flaggenstaat den Fahrgästen und der Besatzung ermöglichen, in einem seiner Häfen auszuschiffen. Die Mitgliedstaaten sollten den Betreiber von Kreuzfahrtschiffen dabei unterstützen, die notwendigen Vorkehrungen für die Rückkehr und für den Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung zu treffen.
7. Kann der Flaggenstaat ein Schiff nicht aufnehmen, sollte er dem Kreuzfahrtschiffsbetreiber seine Unterstützung dabei anbieten, entsprechende Vereinbarungen mit anderen EU-Mitgliedstaaten oder Drittländern zu treffen. Diese Vereinbarungen sollten die Aufenthaltsdauer des Schiffes auf See so gering wie möglich halten und gleichzeitig eine gute medizinische Infrastruktur und gute Verkehrsverbindungen für die Rückkehr gewährleisten. Solche Vereinbarungen sollten das Anlegen des Schiffes, das Ausschiffen von Fahrgästen und medizinische Untersuchungen und Behandlungen erleichtern. Sie sollten zudem die Rückkehr von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern aus dem Hafen des anderen EU-Mitgliedstaats oder des Drittlands umfassen. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Bedürfnissen schutzbedürftiger Fahrgäste gewidmet werden.
8. Fährt das Schiff unter der Flagge eines Drittlands, sollten es die Mitgliedstaaten aus humanitären Gründen aufnehmen. In solchen Fällen wird den Mitgliedstaaten empfohlen, vor dem Anlegen vom Kreuzfahrtschiffsbetreiber angemessene finanzielle und logistische Vorkehrungen (z. B. erforderliche persönliche Schutzausrüstung, Quarantäneeinrichtungen, Anmietung von Bussen, Charterflüge) gemäß seinen Verpflichtungen zu verlangen. Werden solche Vorkehrungen nicht getroffen, sollte erwogen werden, die Personen an Bord sicher und rasch auszuschiffen und ihre Rückkehr nach Hause zu erleichtern.
9. Befinden sich mit COVID-19 infizierte Personen an Bord, sollte der Staat des Anlaufhafens in Erwägung ziehen, die Ausschiffung in der Nähe von Krankenhäusern oder Behelfskrankenhäusern vorzunehmen, die über ausreichende Kapazitäten für eine angemessene medizinische Versorgung verfügen. Nach dem Verlassen des Schiffes sollten symptomfreie oder nicht infizierte Fahrgäste und Besatzungsmitglieder, sofern medizinische Folgeuntersuchungen erforderlich sind, in Quarantäneeinrichtungen gebracht werden oder anderenfalls direkt in ihre Heimat zurückkehren werden.
10. Um das Ausschiffen von Drittstaatsangehörigen aus humanitären Gründen zu ermöglichen und die Rückkehr zu erleichtern, sollte Staatsangehörigen von Drittländern, für die Visumpflicht besteht, und die aus Gründen der Dringlichkeit nicht in der Lage waren, ein Visum im Voraus zu beantragen, das erforderliche Visum von den Mitgliedstaaten an der Grenze ausgestellt werden.
11. Wenn Kreuzfahrtschiffe mit EU-Bürgern an Bord in Drittländern anlegen müssen, können die Mitgliedstaaten als letztes Mittel das Katastrophenschutzverfahren der Union in Gang setzen, beispielsweise wenn keine Linienflüge zur Verfügung stehen. Sofern die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, können die Kommission, der Europäische Auswärtige Dienst und die EU-Delegation im jeweiligen Drittland Rückkehrhilfe leisten.

*Empfehlungen für alle Schiffe hinsichtlich der Durchreise und des Ausschiffens von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern*

12. In Bezug auf die Durchreise von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern sollten die Mitgliedstaaten die *Hinweise zur Umsetzung der vorübergehenden Beschränkung nicht unbedingt notwendiger Reisen in die EU, zur Vereinfachung der Durchreiseregulungen für die Rückkehr von EU-Bürgern und zu den Auswirkungen auf die Visumpolitik* <sup>(1)</sup> befolgen.
13. Die Mitgliedstaaten müssen insbesondere EU-Bürgern und Drittstaatsangehörigen mit Aufenthaltstiteln oder Visa für längerfristige Aufenthalte, die in den Mitgliedstaat zurückkehren, dessen Staatsangehörigkeit sie haben oder in dem sich ihr Wohnsitz befindet, die Durchreise ermöglichen. <sup>(2)</sup> Die Mitgliedstaaten sollten die in einer Mitteilung der Kommission herausgegebenen *Leitlinien zur Ausübung der Freizügigkeit der Arbeitskräfte während des COVID-19-Ausbruchs* <sup>(3)</sup> anwenden.

<sup>(1)</sup> Mitteilung der Kommission – COVID-19 – Hinweise zur Umsetzung der vorübergehenden Beschränkung nicht unbedingt notwendiger Reisen in die EU, zur Vereinfachung der Durchreiseregulungen für die Rückkehr von EU-Bürgern und zu den Auswirkungen auf die Visumpolitik (C(2020) 2050 final, ABL C 102 I vom 30.3.2020, S. 3).

<sup>(2)</sup> ebd.

<sup>(3)</sup> Mitteilung der Kommission – Leitlinien zur Ausübung der Freizügigkeit der Arbeitskräfte während des COVID-19-Ausbruchs (C(2020) 2051 final, ABL C 102 I vom 30.3.2020, S. 12).

14. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten geeignete Häfen benennen, die an die gemäß der *Mitteilung über die Umsetzung so genannter „Green Lanes“* <sup>(14)</sup> eingerichteten sicheren Transit-Korridore angeschlossen werden können.
15. Dies gilt auch, wenn diese Personen von Kreuzfahrtschiffen und anderen Schiffen in EU-Häfen ausschiffen und in den Mitgliedstaat ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Wohnsitzes zurückkehren wollen. Die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen oder die Reeder sollten die Durchreise einer größeren Zahl von Personen mit den nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sich der Hafen befindet, sowie mit den Konsularbehörden der Herkunfts- oder Wohnsitzländer koordinieren.
16. Zu diesem Zweck sollten die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen und die Reeder den Zielort der Personen ermitteln, die von Bord gehen wollen. Die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen oder die Reeder sollten diese Informationen sowie die Art der Weiterbeförderung, die sie organisieren wollen, an die im vorstehenden Absatz genannten Behörden weiterleiten.
17. Hat ein längerer Aufenthalt an Bord zum Ablauf von Reisedokumenten geführt, sollten die Mitgliedstaaten im Einklang mit der Richtlinie 2004/38/EG <sup>(15)</sup> Unionsbürgern und ihren Familienangehörigen, die im Besitz eines abgelaufenen Reisepasses und/oder Visums sind, die Einreise in ihr Hoheitsgebiet gestatten.
18. Wird die sofortige Rückkehr von Drittstaatsangehörigen durch vorübergehende Schwierigkeiten aufgrund von Beschränkungen durch das Land, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, verhindert, sollten die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen oder die Reeder gemäß ihren Verpflichtungen Regelungen mit dem Staat des Anlaufhafens finden, um den sicheren Aufenthalt der betreffenden Personen zu gewährleisten. Dies sollte auch den Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung und Unterbringung umfassen, für die die Behörden des Staates vom Betreiber des Schiffs eine Kostenerstattung verlangen können. <sup>(16)</sup>
19. Für die Rückkehr von Personen an Bord, die möglicherweise eine COVID-19-Infektion haben, sollten die Mitgliedstaaten die *Hinweise für Gesundheitsbehörden und Schiffsbetreiber, die sich für die Dauer der COVID-19-Pandemie für die Aussetzung der Fahrt und das langfristige Anlegen von Schiffen in den Häfen der EU/EWR-Mitgliedstaaten entschieden haben* <sup>(17)</sup>, berücksichtigen.
20. Im Hinblick auf die Rückkehr von in Drittlandhäfen befindlichen EU-Bürgern sollte der Kreuzfahrtschiffsbetreiber oder der Reeder die in dem Drittland vertretenen Konsularbehörden der jeweiligen Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die EU-Delegation über die von ihnen vorgesehene Art und Weise der Rückkehr in die EU informieren. Die Behörden der Mitgliedstaaten können über das von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs betriebene System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs <sup>(18)</sup> Informationen über die Position von Kreuzfahrtschiffen, die sich auf dem Weg nach Europa befinden, einholen.

*Empfehlungen in Bezug auf andere Schiffe, die vorübergehend außer Betrieb genommen werden*

21. Die Verantwortung für die Rückkehr von Seeleuten, deren Schiffe vorübergehend außer Betrieb genommen werden, liegt in erster Linie beim Reeder. <sup>(19)</sup> Der Flaggenstaat sollte die Rückkehr der Seeleute an Bord solcher Schiffe erleichtern, insbesondere wenn keine Verkehrsverbindungen zum Mitgliedstaat oder Drittland der Seeleute zur Verfügung stehen. Liegt bei einem Besatzungsmitglied ein akuter Gesundheitszustand, der medizinische Betreuung erfordert, oder eine vermutete oder bestätigte COVID-19-Infektion vor, so sind die in den Nummern 4, 19 und 28 beschriebenen Maßnahmen zu treffen.

<sup>(14)</sup> In der Mitteilung C(2020) 1897 final (ABl. C 96 I vom 24.3.2020) werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, an allen relevanten Binnen-Grenzübergangsstellen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sowie an zusätzlichen Grenzübergangsstellen in dem für notwendig erachteten Umfang „Green Lanes“ für den Land-, See- und Luftverkehr einzurichten.

<sup>(15)</sup> Richtlinie 2004/38/EG vom 29. April 2004 über das Recht der Unionsbürger und ihrer Familienangehörigen, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten (ABl. L 158 vom 30.4.2004, S. 77).

<sup>(16)</sup> Für Seeleute gelten die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006.

<sup>(17)</sup> Siehe: [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> Siehe insbesondere die im Anhang der Richtlinie 2009/13/EG aufgeführten Normen A2.1 und A2.5.1 und die damit zusammenhängenden Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006.

### III. Wechsel der Besatzungen

22. Zur Aufrechterhaltung des Seeverkehrs sollten die Mitgliedstaaten Besatzungswechsel in ihren Häfen gestatten.
23. Als unbedingt notwendiges Personal sollten Seeleute auf der Durchreise zu dem Hafen, an dem sie ihren Dienst antreten, von Reisebeschränkungen befreit werden <sup>(20)</sup>. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission über die *vorübergehende Beschränkung von nicht unbedingt notwendigen Reisen in die EU* <sup>(21)</sup>. Die Mitgliedstaaten sollten diesbezüglich die in den *Leitlinien zur Ausübung der Freizügigkeit der Arbeitskräfte während des COVID-19-Ausbruchs* <sup>(22)</sup> aufgeführten Maßnahmen anwenden.
24. Selbst wenn Besatzungswechsel gestattet sind, ist es für Seeleute schwierig geworden, in das Land zu reisen, in dem sie an Bord gehen sollen, da die Verkehrsverbindungen jetzt sehr begrenzt sind. Daher sollten spezielle Reiseregulungen getroffen werden, um Seeleuten das Reisen von und zu Seehäfen zu erleichtern, wie in der *Mitteilung über die Umsetzung sogenannter „Green Lanes“* vorgesehen.
25. Seeleuten, die Staatsangehörige von Drittländern sind, für die Visumpflicht besteht, und aus Gründen der Dringlichkeit nicht in der Lage waren, ein Visum im Voraus zu beantragen, sollte das erforderliche Visum an der Grenze ausgestellt werden.
26. Die meisten Mitgliedstaaten haben Maßnahmen ergriffen, um die Verlängerung der Heuerverträge <sup>(23)</sup> unter bestimmten Voraussetzungen zu ermöglichen. Diese Voraussetzungen sind erfüllt, wenn eine Rückkehr oder ein Besatzungswechsel unmöglich geworden ist. Die Mitgliedstaaten gestatten auch die Verlängerung abgelaufener Seearbeits-Konformitätsunterlagen. Ebenso wird eine befristete Verlängerung wesentlicher Zeugnisse von den ausstellenden und anerkennenden Mitgliedstaaten bis zum Ende der Krise gewährt. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation <sup>(24)</sup> (International Maritime Organisation, IMO) und die Internationale Arbeitsorganisation <sup>(25)</sup> (International Labour Office, ILO) haben Leitlinien über die Verlängerung von Zeugnissen und Heuerverträgen herausgegeben <sup>(26)</sup>.
27. Die Verlängerung der üblichen Dauer solcher Heuerverträge von 11 Monaten kann die Ermüdung steigern und sich nachteilig auf die psychische Gesundheit der Seeleute und die Sicherheit im Seeverkehr auswirken. Deshalb sollten Heuerverträge nicht über das erforderliche Maß hinaus verlängert werden. Erforderlichenfalls sollten Seeleute für einen vertretbaren Zeitraum über ihre planmäßigen Dienstfahrten hinaus an Bord verbleiben können <sup>(27)</sup>. Falls Reisepässe von Seeleuten ablaufen, ohne dass Zugang zu konsularischen Diensten besteht, sollten deren Heuerverträge möglichst nicht verlängert, sondern ihre Rückkehr erleichtert werden. Ist eine Rückkehr unmöglich, sollten Schiffsbetreiber und Flaggenstaat mit Zustimmung der Seeleute die Heuerverträge verlängern und Vorkehrungen treffen, damit die Rückkehr der Seeleute so bald wie möglich erfolgen kann.
28. Um die Risiken einer COVID-19-Übertragung zu mindern, sollten die Schiffseigner angemessene Sicherheitsverfahren an Bord einführen, wenn eine neue Besatzung ihren Dienst antritt. Gemäß dem EU-Recht sollten alle Risiken bewertet und geeignete Vorbeuge- und Schutzmaßnahmen ergriffen werden <sup>(28)</sup>. Werden ärztliche Untersuchungen durchgeführt, so sollte dies den Dienstantritt der Seeleute an Bord nicht unangemessen verzögern. Die Informationen der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und die Hinweise der in Nummer 3 genannten *EU Healthy Gateways* sollten berücksichtigt werden.

<sup>(20)</sup> Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen (C(2020) 1753 final, ABl. C 86 I vom 16.3.2020, S. 1).

<sup>(21)</sup> COM(2020) 115 final, Mitteilung zu COVID-19: Vorübergehende Beschränkung von nicht unbedingt notwendigen Reisen in die EU.

<sup>(22)</sup> Mitteilung der Kommission: Leitlinien zur Ausübung der Freizügigkeit der Arbeitskräfte während des COVID-19-Ausbruchs (C(2020) 2051, ABl. C 102 I vom 30.3.2020, S. 12).

<sup>(23)</sup> Jeder Seemann, der auf einem Schiff beschäftigt ist, für das die Vorschriften über die Handelsschiffahrt (Seearbeitsübereinkommen) (Mindestvorschriften für Seeleute usw.) von 2014 gelten, muss über einen rechtswirksamen Heuervertrag verfügen.

<sup>(24)</sup> IMO-Rundschreiben Nr. 4204/Add. 5 vom 17. März 2020.

<sup>(25)</sup> Erklärung der Offiziere des Dreigliedrigen Sonderausschusses über die durch den Coronavirus ausgelöste Erkrankung (COVID-19) vom 31. März 2020.

<sup>(26)</sup> Verwiesen sei auch auf den Vermerk der Kommissionsdienststellen zu Anforderungen des Unionsrechts in Bezug auf Zeugnisse, die dem Unionsrecht unterliegen, und insbesondere zu Anforderungen, die aufgrund der im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise erlassenen Maßnahmen Schwierigkeiten bereiten, [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) Die Liste der aufgeführten Zeugnisse wird in Bezug auf die Zeugnisse von Seeleuten aktualisiert werden.

<sup>(27)</sup> Es gelten die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006.

<sup>(28)</sup> Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1).

29. Gemäß den in Nummer 3 genannten Hinweisen sollte das Testen vor dem Einschiffen die bevorzugte Methode sein, um sicherzustellen, dass Seeleute, für die ein Risiko der Infektion mit COVID-19 <sup>(29)</sup> besteht, ihren Dienst antreten können. Sind aus Kapazitätsgründen keine Tests möglich, sollten stattdessen Temperaturkontrollen durchgeführt und eine Anamnese der aktuellen Atemwegssymptome oder Kontakte mit COVID-19-infizierten Personen vorgenommen werden.

#### IV. Für Besatzungswechsel ausgewiesene Häfen

30. Die Mitgliedstaaten sollten in Absprache mit der Kommission und in Abstimmung untereinander mehrere Häfen in der Union als „sichere Häfen“ für beschleunigte Besatzungswechsel ausweisen. Diese Häfen sollten zur Abdeckung der Union geografisch gut verteilt und an funktionierende Flughäfen und Bahnhöfe angebunden sein. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit in Erwägung ziehen, die Verkehrsverbindungen für Besatzungswechsel, die den Seeleuten eine rasche An- und Rückreise ermöglichen sollten, durch Sonder- und Linienflüge bzw. Sonderzüge und fahrplanmäßige Züge zu gewährleisten.
31. In der Nähe der ausgewiesenen Häfen sollten Unterkünfte zur Verfügung stehen, in denen Seeleute auf die Ankunft des Schiffs, das sie an Bord nehmen soll, oder auf ihren Abflug bzw. ihre Abfahrt per Bahn oder Schiff warten können, falls dies nicht am selben Tag geschieht. Diese Unterkünfte sollten über angemessene Einrichtungen für ihre Unterbringung an Ort und Stelle verfügen. Dies sollte eine 14-tägige Quarantäne <sup>(30)</sup> vor der Einschiffung und nach der Ausschiffung ermöglichen, falls der betreffende Mitgliedstaat dies verlangt und falls keine Tests verfügbar sind.
32. Die Häfen sollten über zugängliche und angemessene medizinische Dienste verfügen, die Seeleuten beim Ein- und Ausschiffen sowie während ihrer Quarantäne zur Verfügung stehen. Sie sollten auch mit zugänglichen Sozialdiensten ausgestattet sein <sup>(31)</sup>.
33. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt betreffen die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Besatzungswechseln nicht nur den Betrieb in der Europäischen Union. Weltweit laufen jeden Monat durchschnittlich rund 100 000 Heuerverträge aus. Das Verfahren der Ausweisung von Häfen, in denen Wechsel der Besatzungen sicher und ungehindert stattfinden können, kann mit Drittländern geteilt und weltweit angewendet werden.

#### V. Sanitärempfehlungen und Schiffsvorräte

34. Seeleute sollten Zugang zu einer angemessenen medizinischen Versorgung haben, die so weit wie möglich mit derjenigen vergleichbar ist, die Arbeitnehmern an Land zur Verfügung steht. Sie sollten unverzüglich Zugang zu Arzneimitteln, Informationen und Behandlungen für alle Gesundheitsprobleme, die dies erfordern, erhalten <sup>(32)</sup>.
35. Der Kontakt zwischen Besatzung und Hafenpersonal, einschließlich Lotsen, sollte auf das absolute Minimum reduziert werden, um alle Personen vor der Gefahr der Übertragung von COVID-19 zu schützen. <sup>(33)</sup> Bei allen dennoch notwendigen Kontakten sollten persönliche Schutzausrüstungen (PSA) getragen und Vorkehrungen zur sozialen Distanzierung getroffen werden. Solange alle Besatzungsmitglieder gesund sind, ist das Ansteckungsrisiko an Bord des Schiffes geringer als an Land. Die Gewährung von Landurlaub sollte daher sorgfältig geprüft werden, wobei dem allgemeinen Wohlergehen der Besatzungsmitglieder unter den derzeitigen Umständen Rechnung zu tragen ist <sup>(34)</sup>. Die Besatzung von Schiffen, auf denen alle Besatzungsmitglieder gesund sind und deren Einlaufen in den vorherigen Hafen mehr als zwei Wochen zurückliegt, sollte nicht unter Quarantäne gestellt werden, wenn sie zur Rückkehr ausgeschifft wird.

<sup>(29)</sup> Falldefinition und europäische Überwachung für COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

<sup>(30)</sup> Die für die Quarantäne empfohlene Dauer kann sich ändern, wenn mehr Informationen über COVID-19 verfügbar sind. Die von den Europäischen Zentren für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten und den Gesundheitsbehörden der Mitgliedstaaten empfohlenen Zeiträume sollten eingehalten werden.

<sup>(31)</sup> Es gelten die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006.

<sup>(32)</sup> Es gelten die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens von 2006.

<sup>(33)</sup> Beispiele hierfür sind die Einrichtung spezieller Teams für Hafenoperationen wie Lotsen und Vertäuen, für Kontrollterminals, die Desinfektion nach jeder Schicht, die Förderung des Austauschs von Dokumenten auf elektronischem Wege usw.

<sup>(34)</sup> Landurlaub ist geregelt in der Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association, ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

36. Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass Schiffsführer bei vermuteten COVID-19-Infektionen von Besatzungsmitgliedern so früh wie möglich medizinischen Rat einholen<sup>(35)</sup>. Dies ist für die Sicherheit der Besatzungen und der Fahrgäste sowie für die öffentliche Gesundheit im Hafenstaat von großer Bedeutung (siehe S. VII).
37. Falls festgestellt wird, dass ein Schiff Personen mit bestätigten oder vermuteten COVID-19-Infektionen an Bord hat, sollte der nächste Anlaufhafen oder gegebenenfalls ein näher gelegener Hafen dafür sorgen, dass er für deren Aufnahme bereit ist. Das betreffende Schiff sollte nicht unbegründet umgeleitet werden. Sollte die Priorisierung der unterschiedlichen Fälle in der Region des gewählten Hafens keine angemessene medizinische Versorgung der betroffenen Seeleute zulassen, so sollte das Schiff den nächstgelegenen verfügbaren Hafen anlaufen, in dem die notwendige Versorgung und die erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen.
38. Bei Seeleuten mit Verdacht auf eine Infektion und mit leichten Symptomen sollten die Tests im nächsten Anlaufhafen durchgeführt werden, und alle Besatzungsmitglieder sollten dort Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung haben. Zu diesem Zweck sollte(n) die betreffende(n) Person(en) evakuiert und angemessen medizinisch versorgt werden. Besteht bei einer Person an Bord der Verdacht auf eine COVID-19-Infektion, so sollten alle Besatzungsmitglieder eine 14-tägige Quarantäne<sup>(36)</sup> an Bord oder an Land einhalten<sup>(37)</sup>. Darauf kann verzichtet werden, wenn der Test des Besatzungsmitglieds, bei dem die Infektion vermutet wurde, negativ ausfällt oder nachdem das unter Quarantäne stehende Besatzungsmitglied negativ auf COVID-19 getestet worden ist.
39. Schiffe sind weiterhin rechtlich verpflichtet, Schiffsvorräte mitzuführen<sup>(38)</sup>, und persönliche Schutzausrüstung sollte verwendet werden, um die Besatzungen vor einer Ansteckung mit COVID-19 zu schützen. Die Regelungen der Union in Bezug auf die Ausfuhr persönlicher Schutzausrüstungen stehen dem nicht entgegen. Für Lieferungen solcher Schutzausrüstungen als Schiffsvorräte ist keine Ausfuhrgenehmigung gemäß der Verordnung (EU) 2020/402<sup>(39)</sup> erforderlich. Diese Verordnung bezieht sich speziell auf das Ausfuhrzollverfahren, und dieses Verfahren gilt gemäß dem Zollkodex der Union nicht für Schiffsvorräte<sup>(40)</sup>.
40. Die Menge persönlicher Schutzausrüstungen an Bord sollte erhöht werden, um eine ausreichende Versorgung für die drei folgenden Situationen zu gewährleisten:
- Zusammenwirken der erforderlichen Anzahl von Besatzungsmitgliedern mit Lotsen;
  - Erkrankung von Besatzungsmitgliedern, sodass andere Personen an Bord mit ihnen zusammenwirken können;
  - Landurlaub (obwohl Landurlaub so weit wie möglich reduziert werden sollte).
41. Die Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen sind einzuhalten<sup>(41)</sup>. Die Arzneimittelvorräte an Bord sollten den Empfehlungen in der neuesten Fassung des *Internationalen medizinischen Handbuchs für Schiffe* der WHO und des Anhangs C der *Leitprinzipien für Schiffsbetreiber zum Schutz der Gesundheit von Seeleuten*<sup>(42)</sup> der IMO entsprechen.

<sup>(35)</sup> Nach Norm A4.1 des Seearbeitsübereinkommens hat die zuständige Stelle durch vorsorgliche Maßnahmen sicherzustellen, dass eine funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung einschließlich fachärztlicher Beratung jeder Person an Bord von Schiffen auf See rund um die Uhr zur Verfügung steht; eine solche ärztliche Beratung, einschließlich der Übertragung ärztlicher Mitteilungen über Funk oder Satellitenfunk zwischen einem Schiff und dem Beratungspersonal an Land, steht allen Schiffen ungeachtet der Flagge, die sie führen, kostenfrei zur Verfügung.

<sup>(36)</sup> Die für die Quarantäne empfohlene Dauer kann sich ändern, wenn mehr Informationen über COVID-19 verfügbar sind. Die von den Europäischen Zentren für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten und den Gesundheitsbehörden der Mitgliedstaaten empfohlenen Zeiträume sollten eingehalten werden.

<sup>(37)</sup> Quarantäneempfehlungen im Einklang mit der Weltgesundheitsorganisation, Überlegungen zur Quarantäne von Einzelpersonen im Zusammenhang mit der Eindämmung der Coronavirus-Erkrankung (COVID-19), Vorläufige Leitlinien, 19. März 2020.

<sup>(38)</sup> Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19).

<sup>(39)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2020/402 der Kommission vom 14. März 2020 über die Einführung der Verpflichtung zur Vorlage einer Ausfuhrgenehmigung bei der Ausfuhr bestimmter Produkte (ABl. L 77 I vom 15.3.2020, S. 1).

<sup>(40)</sup> Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

<sup>(41)</sup> Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19).

<sup>(42)</sup> IMO-Rundschreiben Nr. 4204/Add.4 vom 5. März 2020.

**VII. Empfehlung für zusätzliche aktualisierte COVID-19-Meldungen von Schiffen, die sich EU-Häfen nähern**

42. Die Seegesundheitserklärung ist nach EU-Recht bereits vorgeschrieben <sup>(43)</sup>. Sie muss vom Schiffsführer oder einer anderen vom Betreiber des Schiffes ordnungsgemäß ermächtigten Person der von dem betreffenden Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde übermittelt werden. Die Meldung muss vor der Ankunft in einem Hafen in einem EU-Mitgliedstaat über das „nationale einzige Fenster“ (zentrales Meldeportal) erfolgen:
- a. mindestens 24 Stunden im Voraus, oder
  - b. spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
  - c. falls der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder während der Reise geändert wird, sobald diese Information vorliegt.
43. Die Seegesundheitserklärung muss im nationalen einzigen Fenster zur Verfügung gestellt werden. Anhand dieser Erklärung können die zuständigen Behörden den Gesundheitszustand der sich an Bord eines Schiffes befindlichen Personen vor dem Einlaufen in ihre Häfen überprüfen.
44. COVID-19 verbreitet sich sehr schnell und hat eine Inkubationszeit von bis zu 14 Tagen. Es wird empfohlen, dass die Mitgliedstaaten den Schiffsführer auffordern, der zuständigen Behörde vier Stunden vor der voraussichtlichen Ankunft im Anlaufhafen folgende Angaben zu übermitteln:
- a. Gesamtzahl der Personen an Bord (Besatzung und Fahrgäste);
  - b. Zahl der mit COVID-19 infizierten Personen;
  - c. Zahl der Personen, bei denen eine Infektion mit COVID-19 vermutet wird <sup>(44)</sup>.
- Diese Informationen können per UKW-Seefunk oder mit einer aktualisierten Seegesundheitserklärung übermittelt werden.
- 

<sup>(43)</sup> Richtlinie 2010/65/EU vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

<sup>(44)</sup> Nach der Definition des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.

## IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN  
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>

8. April 2020

(2020/C 119/02)

## 1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,0871	CAD	Kanadischer Dollar	1,5233
JPY	Japanischer Yen	118,36	HKD	Hongkong-Dollar	8,4277
DKK	Dänische Krone	7,4640	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8194
GBP	Pfund Sterling	0,87948	SGD	Singapur-Dollar	1,5517
SEK	Schwedische Krone	10,9385	KRW	Südkoreanischer Won	1 324,36
CHF	Schweizer Franken	1,0557	ZAR	Südafrikanischer Rand	19,7624
ISK	Isländische Krone	155,80	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,6818
NOK	Norwegische Krone	11,1940	HRK	Kroatische Kuna	7,6235
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	17 636,02
CZK	Tschechische Krone	27,183	MYR	Malaysischer Ringgit	4,7274
HUF	Ungarischer Forint	359,34	PHP	Philippinischer Peso	54,977
PLN	Polnischer Zloty	4,5442	RUB	Russischer Rubel	82,1046
RON	Rumänischer Leu	4,8365	THB	Thailändischer Baht	35,613
TRY	Türkische Lira	7,3798	BRL	Brasilianischer Real	5,6741
AUD	Australischer Dollar	1,7596	MXN	Mexikanischer Peso	26,3367
			INR	Indische Rupie	82,8730

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>****9. April 2020**

(2020/C 119/03)

**1 Euro =**

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,0867	CAD	Kanadischer Dollar	1,5265
JPY	Japanischer Yen	118,33	HKD	Hongkong-Dollar	8,4259
DKK	Dänische Krone	7,4657	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8128
GBP	Pfund Sterling	0,87565	SGD	Singapur-Dollar	1,5479
SEK	Schwedische Krone	10,9455	KRW	Südkoreanischer Won	1 322,49
CHF	Schweizer Franken	1,0558	ZAR	Südafrikanischer Rand	19,6383
ISK	Isländische Krone	155,90	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,6709
NOK	Norwegische Krone	11,2143	HRK	Kroatische Kuna	7,6175
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	17 243,21
CZK	Tschechische Krone	26,909	MYR	Malaysischer Ringgit	4,7136
HUF	Ungarischer Forint	354,76	PHP	Philippinischer Peso	54,939
PLN	Polnischer Zloty	4,5586	RUB	Russischer Rubel	80,6900
RON	Rumänischer Leu	4,8330	THB	Thailändischer Baht	35,665
TRY	Türkische Lira	7,3233	BRL	Brasilianischer Real	5,5956
AUD	Australischer Dollar	1,7444	MXN	Mexikanischer Peso	26,0321
			INR	Indische Rupie	82,9275

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

## V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER  
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**

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

**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2020/C 119/04)

1. Am 1. April 2020 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- The Blackstone Group Inc. („Blackstone“, USA),
- IQSA Holdings S.à r.l. („IQSA Holdings“, Vereinigtes Königreich).

Blackstone übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die indirekte alleinige Kontrolle über die Gesamtheit von IQSA Holdings.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Blackstone ist eine weltweit aufgestellte Vermögensverwaltungsgesellschaft, deren Portfolio unter anderem Immobilien in den Vereinigten Staaten, Asien, Südamerika und Europa einschließlich des Vereinigten Königreichs umfasst.
- IQSA Holdings betreibt als „iQ Student Accomodation“ ein in seinem Eigentum stehendes Portfolio von privaten Studentenwohnheimen im Vereinigten Königreich. Ferner ist das Unternehmen Eigentümer eines privaten Wohnbauprojekts in Sheffield, des Pendulum Hotels in Manchester und von zehn Immobilienentwicklungsprojekten, die es als private Studentenwohnheime betreiben wird.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(2)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

<sup>(2)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Fax +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brüssel  
BELGIQUE/BELGIË

---

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**  
**(Sache M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)**  
**Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2020/C 119/05)

1. Am 2. April 2020 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(1)</sup> bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- Bain Capital Investors, LLC („Bain“, USA);
- NB Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (Unternehmen der Neuberger Berman Group, „NB“, USA);
- Engineering Ingegneria Informatica S.p.A. („Ingegneria“, Italien).

Bain und NB übernehmen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über Ingegneria.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Bain: Private-Equity-Gesellschaft, die in Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftszweigen, darunter Informationstechnologie, Gesundheitswesen, Einzelhandel und Konsumgüter, Kommunikation, Finanzwesen und Industrie bzw. verarbeitendes Gewerbe, investiert.
- NB: Verwaltung von Aktien-, Renten-, Private-Equity- und Hedge-Fonds-Portfolios.
- Ingegneria: Bereitstellung von IT-Outsourcing-Dienstleistungen, vor allem in Italien.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(2)</sup> infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

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

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail, Fax oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

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

Fax: +32 22964301

Postanschrift:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

<sup>(2)</sup> ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.



ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**