

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 21.9.2010
COM(2010) 499 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Informe anual sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 866/2004 del Consejo, de 29 de abril de 2004, y sobre la situación que se deriva de esta aplicación

SEC(2010) 1094

INTRODUCCIÓN

El Reglamento (CE) n° 866/2004 del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre un régimen conforme al artículo 2 del Protocolo n.º 10 del Acta de Adhesión¹, en lo sucesivo denominado el «Reglamento de la Línea Verde» o RLV, entró en vigor el 1 de mayo de 2004. Este Reglamento define las disposiciones de aplicación de las normas europeas sobre circulación de personas, bienes y servicios entre la Línea de demarcación que separa las zonas de la República de Chipre en las que el Gobierno no efectúa un control efectivo y las zonas en que efectúa tal control. Con el fin de garantizar la eficacia de estas normas, su aplicación se ha ampliado a la frontera entre las zonas mencionadas y la zona de soberanía oriental del Reino Unido².

El presente informe abarca el período comprendido entre el 1 de mayo de 2009 y el 30 de abril de 2010, pero el próximo informe abarcará el período comprendido entre el 1 de mayo y el 31 de diciembre de 2010, con el fin de hacer corresponder el período cubierto por el informe con el año civil (en particular, a efectos de la utilización de estadísticas anuales). Durante el período cubierto por el informe, la Comisión no propuso ninguna modificación al Reglamento y no tomó ninguna nueva decisión por lo que se refiere a las medidas de ejecución.

La Comisión mantuvo un diálogo constructivo con las autoridades competentes de la República de Chipre y con la Administración de la zona de soberanía, en los grupos de trabajo, por lo que se refiere a la aplicación del Reglamento.

1. CRUCE DE LA LÍNEA POR LAS PERSONAS

1.1. Cruce de la Línea en los pasos autorizados

El Reglamento prevé un marco jurídico estable para la libre circulación de chipriotas, otros ciudadanos de la UE y nacionales de terceros países que cruzan la Línea Verde (en lo sucesivo denominada la «Línea») en los pasos autorizados. El número de grecochipriotas y turcochipriotas que cruzaron la Línea disminuyó ligeramente con relación al año anterior. Según los datos de la República de Chipre, 670 910 grecochipriotas (el año anterior: 730 310) cruzaron la Línea de demarcación en 175 671 vehículos (el año anterior: 193 909) desde las zonas controladas por el Gobierno hacia el norte de Chipre, y 1 185 073 turcochipriotas (el año anterior: 1 287 126) la cruzaron en 424 537 vehículos (el año anterior: 451 334) desde el norte de Chipre hacia las zonas controladas por el Gobierno durante el período en cuestión³. En cuanto al número de ciudadanos de la UE no chipriotas y nacionales de países terceros que cruzaron la Línea, aumentó en un 66 %. Según los datos de la policía de la República de Chipre (en lo sucesivo denominada «la policía chipriota»), durante el período en cuestión, 1 228 880 ciudadanos de la UE no chipriotas y nacionales de terceros países cruzaron la Línea (el año anterior: 739 097). El 72 % de estos cruces (889 081) tuvieron lugar en el paso

¹ DO L 161 de 30.4.2004, p.128. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 587/2008 del Consejo (DO L 163 de 24.6.2008, p. 1), conocido como Reglamento de la Línea Verde.

² Véase el tercer considerando del Reglamento de la Línea Verde.

³ Las autoridades de la República de Chipre no conservan ningún dato relativo al retorno de los grecochipriotas a las zonas controladas por el Gobierno ni al retorno de los turcochipriotas al norte de Chipre (véase el Anexo VII).

peatonal de Ledra Street, que se abrió en abril de 2008. Por el paso peatonal de Ledra Street se efectuó la gran mayoría de los cruces de no chipriotas (esencialmente turistas) durante el período contemplado.

Estas cifras corresponden esencialmente a las recogidas de la comunidad turcochipriota, es decir, que 630 116 grecochipriotas cruzaron la Línea en 202 352 vehículos desde las zonas controladas por el Gobierno hacia el norte de Chipre, mientras que 1 489 466 turcochipriotas la cruzaron en 564 791 vehículos desde el norte de Chipre hacia las zonas controladas por el Gobierno.

Las cifras proporcionadas por la policía de Chipre no incluyen no obstante los datos relativos a las personas y a los vehículos que transitan por los pasos de Pérgamos y Strovilia, desde el norte de Chipre hacia la zona de soberanía⁴. La Administración de la zona de soberanía no tiene estadísticas detalladas sobre estos dos pasos. No obstante, sus estimaciones, basadas en información procedente de fuentes turcochipriotas, indican que 97 395 grecochipriotas cruzaron al norte de Chipre y que 556 382 turcochipriotas cruzaron a la zona de soberanía. No existe información sobre el posterior paso de estos turcochipriotas de la zona de soberanía a la zona controlada por el Gobierno.

El número de agentes de policía de la República de Chipre que trabajan directamente en los pasos disminuyó de 67 en 2008 a 63 en 2009 y a 59 en 2010. No se indicaron incidentes notables por lo que se refiere al cruce diario de los pasos.

1.2. Inmigración ilegal entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde y asilo

Las cifras de la policía chipriota de mayo de 2009 a abril de 2010 indican una reducción del 54 % de la inmigración ilegal desde el norte de Chipre hacia las zonas controladas por el Gobierno. Se interceptó a 2 546 inmigrantes ilegales en las zonas controladas por el Gobierno (esta cifra excluye a las personas a las que se denegó el cruce en los pasos de la Línea Verde), lo que representa una reducción con relación a los 5 560 inmigrantes ilegales del período anterior. 11 personas entraron directamente en las zonas controladas por el Gobierno y 16 personas entraron a través de la zona de soberanía oriental, lo que eleva el número total de inmigrantes ilegales interceptados a 2 573. Según la policía chipriota, esta reducción se debe probablemente a la disminución de las perspectivas de empleo a raíz de la ralentización económica que afectó a Chipre. La mayoría de los inmigrantes ilegales interceptados tenían nacionalidad de Siria, Irán, Georgia, Pakistán, Bangladesh, República de Moldova⁵ así como de los Territorios Palestinos Ocupados (Anexo VIII). Por regla general, los inmigrantes ilegales son interceptados en controles a lo largo de la Línea Verde y en los aeropuertos cuando quieren abandonar Chipre. Los nacionales de terceros países que solicitan protección internacional son normalmente identificados en las comisarías cuando solicitan asilo.

Para establecer la vía de acceso de estos inmigrantes ilegales a las zonas controladas por el Gobierno, la policía chipriota se basa en los criterios utilizados en años anteriores, es decir esencialmente los documentos (visados, sellos de entrada o salida de Turquía en los pasaportes o «visado» o «permiso de residencia» de la «RTNC»), las declaraciones de los propios inmigrantes y otras pruebas como periódicos turcochipriotas y billetes de banco turcos.

⁴ El RLV no obliga a informar sobre estos movimientos.

⁵ En lo sucesivo Moldova.

1 311 personas presentaron una solicitud de asilo en la República de Chipre. Los nuevos procedimientos de asilo permitieron acortar el procedimiento de seis a tres meses. No obstante, ninguna persona que entró en las zonas controladas por el Gobierno durante este período se ha beneficiado del estatuto de refugiado⁶.

La mayoría de los inmigrantes ilegales penetran en las zonas controladas por el Gobierno a través de Turquía y por el norte de Chipre (cuatro compañías aéreas operan a partir de 11 aeropuertos turcos; la conexión entre cuatro puertos turcos y Kyrenia y Famagusta se efectúa por transbordador). La policía chipriota ha comunicado también casos de inmigrantes que penetran en la República de Chipre a bordo de barcos pesqueros y lanchas fueraborda (supuestamente pagando hasta 2 000 EUR a los contrabandistas de fronteras).

Según los datos transmitidos por la comunidad turcochipriota, se interceptó a 72 inmigrantes ilegales sirios en el norte de Chipre. A dos nacionales sirios se les prohibió el cruce de la Línea en los pasos oficiales para penetrar en el norte de Chipre. Durante el período en cuestión, se «deportó» a 619 personas del norte de Chipre⁷.

La conexión por transbordador entre Latakia (Siria) y Famagusta fue irregular: el transbordador hizo 16 viajes entre el 15 de abril y el 4 de octubre de 2009. Durante este período, aproximadamente 1 600 personas (75 % de nacionales sirios) lo utilizaron para penetrar en el norte de Chipre, evitando pasar por Turquía. Las autoridades de la República de Chipre sospechan que un gran número de inmigrantes ilegales utilizó esta vía. La conexión por transbordador se reanudó en junio de 2010. Las autoridades siguen presionando al Gobierno sirio para que cierre esta conexión puesto que la explotación del puerto de Famagusta ha sido declarada ilegal por el Gobierno de la República de Chipre.

No existen datos precisos sobre el número de personas rechazadas en los pasos, pero la policía chipriota estima una cifra de 2 000 personas.

No existe una cooperación directa en materia de policía e inmigración entre la República de Chipre y la comunidad turcochipriota. Sin embargo, las dos partes se reúnen en el marco del Comité técnico sobre delincuencia y asuntos penales, que abarca a las dos comunidades y que funciona bajo los auspicios de las Naciones Unidas, cuya oficina se sitúa en la zona tampón en el aeropuerto de Nicosia. Se trata de un mecanismo para el intercambio de información e iniciativas comunes en materia penal. Durante el período en cuestión, se trató un caso conjuntamente.

La policía chipriota considera muy buena la cooperación con los otros servicios gubernamentales competentes y la Administración de la zona de soberanía. Se detectaron 316 casos de empleos ilegales en «inspecciones de trabajo» realizadas conjuntamente con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

El departamento de extranjeros e inmigración de la policía chipriota emplea a 315 agentes que tienen a su disposición 36 vehículos. Además, dos helicópteros plenamente operativos realizan vuelos de vigilancia. En los pasos existen detectores de rayos ultravioleta, así como conexiones con las bases de datos del Gobierno central (personas que figuran en la «lista

⁶ A varias personas que entraron en las zonas controladas por el Gobierno a lo largo del periodo anterior se les concedió el estatuto de refugiado en el periodo objeto de consideración.

⁷ Turquía: 351; Siria: 104; Moldova: 57; Irán: 12; y Nigeria: 10.

negra», Registro Civil, matriculación de vehículos, etc.) y con la red interna de la policía chipriota e Internet.

Las operaciones de control a lo largo de la Línea Verde incluyen patrullas aéreas y terrestres regulares, tanto de día como de noche. Las patrullas terrestres (móviles y a pie) son efectuadas por agentes de las comisarías locales, cuya competencia se extiende a las zonas situadas cerca de la Línea Verde⁸. Además, los agentes de la policía chipriota (departamento de extranjeros e inmigración y brigadas divisionarias) patrullan la Línea todos los días. Una brigada especial de la policía chipriota procedente de la división de policía de Larnaka está presente permanentemente en la zona vulnerable de Pergamos-Pyla (véase la zona de soberanía oriental *infra*). La unidad aérea de la policía chipriota efectuó cerca de 115 horas de vuelos de patrulla con helicópteros a lo largo de la Línea durante el período en cuestión. La coordinación de las patrullas terrestres y aéreas se realiza en la sede de la policía chipriota.

Dado que la Línea Verde no se considera una frontera exterior, la compra de equipo no puede ser objeto de financiación por el Fondo para las Fronteras Exteriores⁹. Sin embargo, los agentes de la policía chipriota participan en todos los programas de formación de FRONTEX¹⁰, por ejemplo sobre detección de documentos de identidad falsificados.

Zona de soberanía oriental del Reino Unido

En general, la inmigración ilegal a través de la zona de soberanía oriental disminuyó durante el período en cuestión. Según los agentes de la zona de soberanía, la cooperación en la zona entre los servicios de aduana e inmigración de la República de Chipre y de la zona de soberanía es excelente. Durante el período en cuestión, se denegó el cruce a 1 174 personas, en su mayoría nacionales turcos. Los otros extranjeros eran turistas procedentes de Estados Unidos, Australia, Irán, Rusia, Israel, Bielorrusia y Serbia, que entraron por el aeropuerto de Tymbou/Ercan en el norte de Chipre y no conocían los requisitos de entrada a la República de Chipre¹¹.

Se interceptó a un total de 17 inmigrantes ilegales en la zona de soberanía oriental; seis de ellos habían entrado legalmente en las zonas controladas por el Gobierno, pero habían permanecido en ellas una vez expirado su visado¹². Las 11 personas restantes habían entrado en la isla por el norte de Chipre y habían cruzado la Línea Verde ilegalmente¹³. Cuatro de ellas habían entrado por el norte de Chipre, por el aeropuerto de Tymbou/Ercan.

Además de en los pasos, la policía de la zona de soberanía realiza patrullas irregulares basadas en el riesgo y la información obtenida de los servicios de inteligencia para luchar contra la inmigración ilegal. Estas patrullas fueron completadas con patrullas de los servicios de aduana y del ejército de la zona de soberanía. Los servicios aduaneros de la zona de soberanía disponen actualmente de aproximadamente 40 agentes operativos que trabajan en

⁸ El tiempo dedicado por las comisarías locales a las patrullas terrestres a lo largo de la Línea Verde durante un período de 24 horas es de cerca de 120 horas/hombre.

⁹ Decisión nº 574/2007/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de mayo de 2007, relativa al Fondo para las Fronteras Exteriores para el período 2007-2013 como parte del Programa general Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios, DO L 144 de 6.6.2007, p. 22.

¹⁰ Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores.

¹¹ Turquía: 958; Estados Unidos: 38; Australia: 31; Irán: 27; Rusia: 14; Israel: 12; Bielorrusia: 12; Serbia: 10.

¹² Egipto: 2; Siria: 1; Nepal: 2; China: 1.

¹³ Palestina: 4; Siria: 2; Irak: 3; Egipto: 1; India: 1.

turnos 24 horas al día, 7 días por semana y 365 días al año, para cubrir los dos pasos autorizados de Pérgamos y Strovilia.

Entre el 1 de mayo de 2009 y el 31 de marzo de 2010, se desplegaron 385 patrullas a lo largo de la Línea Verde y la zona de soberanía. Normalmente, las patrullas tienen lugar varias veces al día. Los servicios aduaneros de la zona de soberanía disponen de equipos de imágenes térmicas (cámaras, aparatos de grabación y vehículos encubiertos) para detectar movimientos a lo largo de la Línea. Estos equipos se despliegan de manera regular en diversos lugares de riesgo elevado. También se cuenta con equipos destinados a detectar rastros de estupefacientes y explosivos. En los pasos se utilizan asimismo perros para la detección de estupefacientes. En los puntos de control se utilizan lectores de pasaportes con rayos ultravioletas.

Varios pasos no autorizados en el pueblo de Pérgamos o en su proximidad (situados en parte en la zona de soberanía y en parte en el norte de Chipre), que los residentes locales y los agricultores siguen utilizando, son especialmente difíciles de controlar. Como se menciona en informes anteriores sobre la Línea Verde, estos «pasos» no autorizados siguen planteando problemas. Esta cuestión debe ser tratada urgentemente por la zona de soberanía, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5, apartado 2, del Protocolo n° 3 del Acta de Adhesión de 2003¹⁴.

2. CRUCE DE LA LÍNEA POR LAS MERCANCÍAS

2.1. Valor de los intercambios comerciales

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1480/2004¹⁵ de la Comisión, la Cámara de Comercio Turcochipriota (en lo sucesivo denominada «CCTC»), así como las autoridades de la República de Chipre, comunicaron a la Comisión mensualmente en relación con qué clase, volumen y valor de mercancías se expidieron los documentos de acompañamiento. Estos dos informes se refieren a las mercancías que cruzaron las zonas controladas por el Gobierno por los pasos de Pérgamos y Strovilia bajo la autoridad de la Administración de la zona de soberanía.

Según los informes presentados por la CCTC, el valor total de las mercancías para las cuales se expidieron documentos de acompañamiento durante el período en cuestión asciende a 6 267 082 EUR, mientras que el valor de las mercancías efectivamente intercambiadas era de 5 579 720 EUR¹⁶.

Según los informes proporcionados por las autoridades de la República de Chipre, el valor total de las mercancías que cruzaron efectivamente la Línea Verde disminuyó un 16,8 % (878 702 EUR) para alcanzar los 5 232 328 EUR¹⁷, frente a los 6 111 030 EUR del período anterior, debido esencialmente a una reducción considerable del comercio de patatas. Durante los períodos anteriores, desde 2007, las patatas constituyeron el mayor componente individual del comercio entre ambos lados de la Línea Verde (hasta un 30 % del total de los intercambios). No obstante, las malas condiciones atmosféricas y la ausencia de patatas de

¹⁴ DO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

¹⁵ Reglamento (CE) n° 1480/2004 de la Comisión, de 10 de agosto de 2004, DO L 272 de 20.8.2004, p. 3.

¹⁶ Véase los Anexos I, II y III del presente informe.

¹⁷ Un 0,09 % del total de las importaciones de la República de Chipre (5,654 millones EUR en 2009, fuente: Servicios Estadísticos de Chipre).

siembra certificadas para el segundo cultivo hicieron bajar esta cifra al 14 % durante el período en cuestión.

En mayo y junio de 2009, los volúmenes de intercambio comercial fueron los más elevados (726 836 EUR y 891 830 EUR), constituyendo las patatas de siembra del primer cultivo el principal producto intercambiado durante estos dos meses, lo que representa respectivamente un 40 % y un 47 % del volumen mensual de intercambio comercial. El volumen de comercio bajó drásticamente para alcanzar los 342 033 EUR en agosto y fluctuó entre 240 000 y 480 000 EUR hasta abril de 2010.

Si bien no están cubiertos por el ámbito del RLV, los intercambios comerciales de las zonas controladas por el Gobierno hacia el norte de Chipre descendieron para alcanzar los 708 196 EUR en el período en cuestión (frente a los 1 095 060 EUR del período anterior), según las cifras de la Cámara de Comercio e Industria de Chipre. Los intercambios comerciales desde las zonas controladas por el Gobierno hacia el norte de Chipre representaron por tanto un 13,5 % de los intercambios comerciales en la dirección opuesta (frente al 17,9 % durante el período anterior). No obstante, se considera que los turcochipriotas compraron mercancías por valor de 43 millones EUR en el sector mayorista y de detalle en las zonas controladas por el Gobierno en 2009, llevándolas al norte de Chipre en su equipaje personal. Los grecochipriotas gastaron el mismo importe en el sector mayorista y de detalle en el norte de Chipre¹⁸.

La comunidad turcochipriota sigue aplicando un régimen comercial que, en teoría, refleja las restricciones contenidas en el Reglamento de la Línea Verde. No obstante, este régimen no siempre se aplica coherentemente, lo que dificulta el establecimiento de relaciones comerciales duraderas. La parte turcochipriota declara abiertamente que la principal razón que justifica esta práctica es la protección de la economía local. En varias ocasiones no se autorizó a los comerciantes grecochipriotas a llevar productos al norte de Chipre cruzando la Línea Verde. La Cámara de Comercio e Industria chipriota comunicó a la Comisión sus objeciones relativas a este trato.

2.2. Tipos de mercancías

Desde mayo de 2009 hasta abril de 2010, los materiales pétreos como mármoles, ladrillos y piedra, seguidos de verduras y pescado frescos y materiales de construcción, fueron las principales mercancías objeto de comercio¹⁹. Los intercambios comerciales de pescado fresco, que tuvieron lugar por primera vez durante el período anterior, aumentaron alrededor del 150 %, representando un importe que pasó de 307 000 a 760 000 EUR.

El 97 % del volumen de intercambios comerciales entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea tuvo un carácter puramente intrainsular. En diciembre de 2009, se vendió chatarra (cobre, aluminio y acero) por un valor de 41 206 EUR al Reino Unido y se vendió chatarra de acero a la India por un valor comercial de 86 470 EUR. Estas operaciones requirieron la intervención de una empresa registrada en las zonas controladas por el Gobierno para las operaciones intra UE y los trámites de exportación hacia terceros países. La Cámara de Comercio turcochipriota indicó que en el caso de las operaciones intra UE, los pagos del IVA debían efectuarse dos veces, en las zonas controladas por el Gobierno y en el Estado miembro de destino final de las mercancías. La Comisión está actualmente analizando esta cuestión.

¹⁸ Fuente: Proyecto «Interdependencia económica» - Consorcio Económico de Paz, Nicosia.

¹⁹ Véase los Anexos IV y V del presente informe.

2.3. Irregularidades

Durante el período en cuestión, las autoridades de la República de Chipre comunicaron 24 casos de irregularidades con un valor de mercado total de 34 110 EUR, lo que representa menos del 1 % del valor total del comercio de la Línea Verde. Las mercancías en cuestión no recibieron autorización para cruzar la Línea. En tres casos, se incautó y destruyó pescado fresco porque los lotes no cumplían las normas de seguridad alimentaria y no eran aptos para el consumo. En un caso, se consideró que el vehículo y las cajas no cumplían la normativa sobre envases de la UE (el valor de mercado total correspondiente era de 2 016 EUR). Generalmente, en virtud de los procedimientos de la UE, los envíos no conformes de productos de origen animal como el pescado se devuelven a los departamentos veterinarios del país de origen. Dado que no se reconoce ningún departamento de este tipo en el norte de Chipre, el pescado en cuestión se confiscó y destruyó en el paso. Habría que prever en el futuro devolver estos envíos irregulares a la Cámara de Comercio turcochipriota.

En seis casos de transporte de chatarra, el transportista no había obtenido los permisos de gestión de residuos en el departamento de medio ambiente competente de la República de Chipre. Seis transportes de piedras y vidrio no iban acompañados de los documentos necesarios, mientras que en ocho casos los materiales de construcción no cumplían las normativas relativas al mercado CE.

En los casos antes citados de los materiales de construcción, la Cámara de Comercio turcochipriota señaló incoherencias en el tratamiento de los envíos parciales. Se observó que se habían rechazado algunos envíos parciales de materiales de construcción a falta de marcado CE, mientras que otros envíos parciales del mismo lote fueron autorizados a cruzar la Línea.

2.4. Obstáculos y dificultades persistentes relativos a la circulación de mercancías

Siguen existiendo obstáculos a los intercambios entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde. Las autoridades de la República de Chipre consideran que la cuestión de los permisos de conducir profesionales y los certificados de inspección técnica que figuran en los informes anteriores está solucionada. Exigen que los permisos de conducir y los certificados de inspección técnica para camiones se obtengan gratuitamente en las zonas controladas por el Gobierno, pero la Cámara de Comercio turcochipriota considera que esta exigencia no se justifica y destaca que en 2009 y en 2010, de más de 3 000 conductores de camión turcochipriotas, sólo 48 solicitaron el permiso de conducir y 39 de ellos lo obtuvieron. No se presentó ninguna solicitud para obtener un certificado de control técnico. Por consiguiente, los vehículos comerciales turcochipriotas, y en particular los camiones y los autobuses de más de 7,5 toneladas, siguen sin poder circular libremente por la isla. Las autoridades de la República de Chipre no reconocen los documentos de los turismos privados. Esto supone una penalización económica para las empresas de transporte turcochipriotas, dado que para los transportes superiores a 7,5 toneladas, la mayoría de las veces deben utilizar camiones registrados en zonas controladas por el Gobierno que, provistos de un seguro de automóvil turcochipriota, también pueden circular libremente en el norte. La facilitación del acceso a los camiones y autobuses turcochipriotas a las zonas controladas por el Gobierno contribuiría a un desarrollo económico más equilibrado del sector de los transportes en el norte de Chipre.

No puede señalarse ningún progreso por lo que se refiere a los otros intercambios comerciales. Como en años anteriores, los operadores turcochipriotas han continuado indicando que encuentran dificultades para almacenar sus productos en las tiendas y para hacer publicidad de sus productos y servicios en la prensa de las zonas controladas por el

Gobierno. Estas dificultades reflejan una reticencia muy extendida entre los grecochipriotas a comprar productos con marca turcochipriota, y constituye por tanto un obstáculo psicológico a los intercambios²⁰. El contrabando de mercancías entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde ha disminuido, pero sigue estando generalizado, lo que refleja las características geográficas de la Línea, que se presta a actividades clandestinas todo a lo largo. En las zonas próximas a la Línea se realizan operaciones de control con el fin de luchar contra problemas estacionales como el transporte de caza y aves silvestres o de fuegos artificiales (también a través de la zona de soberanía oriental) hacia las zonas controladas por el Gobierno. Otros productos incautados fueron cigarrillos, alcohol, cantidades comerciales de pescado fresco y caracoles, y productos textiles falsificados. No obstante, según las autoridades de la República de Chipre, el volumen del contrabando ha disminuido debido a la reducción de las diferencias de precios. Las patrullas de la policía de Chipre, así como de la zona de soberanía oriental, a lo largo de la Línea tienen una doble función: la lucha contra el contrabando y el control de la inmigración ilegal. El número de asuntos penales por contrabando llevados ante los tribunales de distrito ascendió a 12 en 2008, a 11 en 2009 y a 7 en 2010 (hasta marzo). La mayoría de las mercancías se detectaron en los pasos autorizados: Pyla, la zona de soberanía, la zona tampón cerca de Zodia y Potamia.

Por lo que se refiere al abastecimiento tradicional de la población turcochipriota del pueblo de Pyla, situado en la zona tampón (artículo 4, apartado 10, del Reglamento de la Línea Verde), las cantidades de materiales de construcción, pescado, cigarrillos, etc., son supervisadas y registradas por la Administración de la zona de soberanía. El vecino pueblo turcochipriota de Pérgamos está dividido por la Línea Verde, y los turcochipriotas que viven en la parte de la zona de soberanía piden el mismo tratamiento que Pyla por lo que se refiere a la circulación de mercancías a través de la Línea, pero esto no está permitido en virtud de dicho Reglamento, que sólo se refiere a Pyla.

2.5. Facilitación del comercio

La Comisión sigue intentando mejorar los intercambios comerciales entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde. Podría estudiarse la posibilidad de adoptar una decisión de la Comisión que suprimiera la prohibición establecida por el Reglamento de la Línea Verde con el fin de permitir los intercambios comerciales de nuevos productos agrícolas, y especialmente los productos lácteos (leche y quesos, yogures y suero lácteo) si la misión de los expertos independientes encargados de comprobar si los productos lácteos pueden cumplir los requisitos de la UE arroja resultados favorables. Otros productos para los que la Cámara de Comercio turcochipriota manifestó interés son el pescado de acuicultura y los caracoles.

La Comisión examina también la posibilidad de modificar las normas de aplicación²¹ del Reglamento de la Línea Verde suprimiendo la obligación de cultivar patatas directamente a partir de patatas de siembra certificadas. Esto permitiría los intercambios comerciales de patatas de segundo cultivo cultivadas bajo el control de expertos fitosanitarios independientes nombrados por la Comisión para proporcionar las garantías necesarias por lo que se refiere a la identidad y las características sanitarias de este segundo cultivo.

Tal como se menciona en el punto 2.3 *supra*, algunos envíos de materiales de construcción no recibieron autorización para cruzar la Línea, a falta de marcado CE. Muchos operadores

²⁰ Véase Hatay, Mullen, Kalimeri, «*Intra-island trade in Cyprus – Obstacles, oppositions and psychological barriers*», Prio Cyprus Centre 2008.

²¹ Artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1480/2004 de la Comisión, de 10 de agosto de 2004.

turcochipriotas no conocen bien el nuevo procedimiento de la República de Chipre (de diciembre de 2009) por lo que se refiere a la obtención de la certificación CE para sus productos. La Comisión organizó un viaje de estudio a Bruselas para los representantes de la Cámara de Comercio turcochipriota, para que recibieran más información sobre los requisitos del mercado CE, y organizó asimismo un seminario TAIEX²² en Nicosia para proporcionar información detallada sobre los mercados CE a los operadores turcochipriotas. Por lo que se refiere a las exigencias lingüísticas de los documentos de acompañamiento, la autoridad de vigilancia del mercado chipriota acordó aceptar documentos en inglés o traducciones al inglés de originales en lengua turca.

Se han previsto distintas acciones para facilitar los intercambios comerciales entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde, bajo los auspicios del proyecto EDGE financiado por USAID. Se trata, en particular, de un centro de arbitraje que abarca a las dos comunidades, actividades de facilitación del comercio, y análisis comerciales detallados destinados a descubrir nuevas perspectivas comerciales.

3. CONCLUSIONES

El control de la Línea Verde en los pasos autorizados es satisfactorio. Durante el período en cuestión, el número de inmigrantes ilegales interceptados descendió más del 50 % con relación al período anterior, pero el cruce ilegal de nacionales de países terceros sigue siendo preocupante. La Comisión considera que sería importante que la República de Chipre y la Administración de la zona de soberanía reforzasen aún más la vigilancia de la Línea Verde entre los pasos para contribuir a solucionar el problema de la inmigración ilegal. La República de Chipre vela por evitar cualquier medida que pueda dar a la Línea la apariencia de una frontera exterior.

Los pasos no autorizados en la zona de soberanía siguen planteando problemas. Esta cuestión debe ser tratada urgentemente por la zona de soberanía.

Durante el período en cuestión, el valor de los intercambios entre las zonas situadas a ambos lados de la Línea Verde ha bajado por primera vez desde la entrada en vigor del Reglamento de la Línea Verde en 2004 (un 17 %, pasando a 5 232 328 EUR frente a los 6 111 030 EUR del período anterior). Esta reducción se explica esencialmente por la caída del comercio de patatas. Si se excluye el comercio de patatas (que asciende a aproximadamente 700 000 EUR), los intercambios se mantuvieron estables. La mayoría de las mercancías intercambiadas fueron artículos de piedra, verduras, pescado fresco y materiales de construcción. El nivel global de los intercambios a ambos lados de la Línea Verde sigue siendo bajo, en particular, debido al ámbito limitado del propio Reglamento.

Los obstáculos al comercio persisten. Los vehículos comerciales turcochipriotas, en particular los camiones de más de 7,5 toneladas y los autobuses, no pueden circular libremente por la isla. No puede señalarse ningún progreso por lo que se refiere a otros obstáculos no arancelarios.

Por último, parece que el contrabando de mercancías por la Línea ha disminuido, pero sigue estando generalizado.

²² Oficina de Asistencia Técnica e Intercambio de Información de la UE.

Como conclusión general, cabe señalar que el Reglamento de la Línea Verde sigue constituyendo una base realista para permitir el paso de mercancías y personas entre las zonas de la República de Chipre controladas por el Gobierno. La Comisión seguirá controlando su aplicación.