COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 21.9.2010
COM(2010) 499 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

Relatório anual sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 866/2004 do Conselho, de 29 de Abril de 2004, e a situação resultante dessa aplicação

SEC(2010) 1094

INTRODUÇÃO

O Regulamento (CE) n.º 866/2004 do Conselho, relativo a um regime de acordo com o artigo 2.º do Protocolo n.º 10 ao Acto de Adesão[1] (a seguir denominado: «Regulamento da Linha Verde», RLV), entrou em vigor em 1 de Maio de 2004. O regulamento define as modalidades de aplicação das disposições legislativas da UE em matéria de circulação das pessoas, mercadorias e serviços através da faixa que separa as zonas da República de Chipre em que o Governo não exerce um controlo efectivo e as zonas em que exerce tal controlo. A fim de garantir a eficácia destas normas, a sua aplicação foi alargada à fronteira entre estas zonas e a Zona de Soberania Oriental do Reino Unido (ZSO)[2].

O presente relatório abrange o período compreendido entre 1 de Maio de 2009 e 30 de Abril de 2010, mas o próximo abrangerá o período compreendido entre 1 de Maio e 31 de Dezembro de 2010, a fim de alinhar o período abrangido pelo relatório pelo ano civil (isto é, para utilizar estatísticas anuais). Durante o período abrangido pelo relatório, a Comissão não propôs quaisquer alterações ao regulamento nem tomou quaisquer novas decisões sobre medidas de execução.

A nível operacional, a Comissão tem mantido um diálogo construtivo com as autoridades competentes da República de Chipre e a administração da Zona de Soberania Oriental (ZSO) no que diz respeito à aplicação do regulamento.

1. PASSAGEM DA LINHA POR PESSOAS

1.1. Transposição nos pontos de passagem autorizados

O regulamento proporciona um quadro normativo estável para a livre circulação dos cipriotas, dos outros cidadãos da UE e dos nacionais de países terceiros que atravessam a Linha Verde (a seguir denominada «a Linha») nos pontos de passagem autorizados. Verificou-se uma ligeira redução do número de cipriotas gregos e cipriotas turcos que atravessaram em comparação com o ano anterior. Segundo dados fornecidos pela República de Chipre, 670 910 (no ano anterior: 730 310) cipriotas gregos atravessaram em 175 671 veículos (no ano anterior: 193 909) a partir das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre e 1 185 073 (no ano anterior: 1 287 126) de cipriotas turcos atravessaram em 424 537 veículos (no ano anterior: 451 334) da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo durante o período abrangido pelo relatório[3]. No entanto, o número de cidadãos da UE não cipriotas e de nacionais de países terceiros que atravessaram a Linha Verde aumentou em 66 %. Segundo dados fornecidos pela polícia da República de Chipre (a seguir denominada: CYPOL), durante o período abrangido pelo relatório 1 228 880 cidadãos da UE não cipriotas e nacionais de países terceiros atravessaram a Linha (no ano anterior: 739 097). Destas passagens, 72 % (889 081) ocorreram no ponto de passagem pedestre da Rua Ledra,

---

1 JO L 161 de 30.4.2004, p. 128. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 587/2008 do Conselho (JO L 163 de 24.6.2008, p. 1 – conhecido por Regulamento da «Linha Verde»).

2 Ver o terceiro considerando do Regulamento da Linha Verde.

3 As autoridades da República de Chipre não mantêm registos relativos ao regresso dos cipriotas gregos às zonas controladas pelo Governo e ao regresso dos cipriotas turcos à parte norte de Chipre (ver Anexo VII).

que abriu em Abril de 2008. Foi igualmente neste ponto de passagem que se realizou a grande maioria das passagens de não cipriotas (essencialmente turistas) durante o período.

Estes dados estão amplamente em conformidade com os dados recolhidos junto da comunidade cipriota turca, isto é, 630 116 cipriotas gregos atravessaram a Linha em 202 352 veículos a partir das zonas controladas pelo Governo para se dirigirem à parte norte de Chipre e 1 489 466 cipriotas turcos atravessaram em 564 791 veículos desde a parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo.

Os dados da CYPOL acima indicados não incluem, no entanto, os dados relativos às pessoas e aos veículos que atravessam nos pontos de passagem de *Pergamos* e *Strovilia*, a partir da parte norte de Chipre para a ZSO[4]. A administração da ZSO não mantém estatísticas pormenorizadas em relação a estes dois pontos de passagem. No entanto, as estimativas da ZSO, com base nas informações comunicadas por fontes cipriotas turcas, indicam que 97 395 cipriotas gregos atravessaram para a parte norte de Chipre e 556 382 cipriotas turcos atravessaram para a ZSO. Não existem quaisquer informações sobre a eventual passagem, seguidamente, desses cipriotas turcos da ZSO para as zonas controladas pelo Governo.

O número de agentes da CYPOL que trabalham directamente nos pontos de passagem diminuiu, tendo passado de 67 em 2008 para 63 em 2009 e para 59 em 2010. Não se verificaram quaisquer incidentes importantes no que diz respeito às passagens diárias.

1.2. Migração ilegal através da Linha Verde e asilo

Os dados da CYPOL entre Maio de 2009 e Abril de 2010 indicam uma diminuição de 54 % da migração ilegal através da Linha Verde da parte norte de Chipre para as zonas controladas pelo Governo. Foram detidos 2 546 imigrantes ilegais nas zonas controladas pelo Governo (excluindo as passagens recusadas nos pontos de passagem da Linha Verde); no período anterior contaram-se 5 560 imigrantes ilegais. Onze pessoas entraram directamente nas zonas controladas pelo Governo e 16 entraram através da zona de soberania oriental, elevando-se o número total de imigrantes ilegais detidos para 2 573. A CYPOL indicou como razão provável a redução das perspectivas de emprego devido ao abrandamento económico verificado em Chipre. A maioria dos imigrantes ilegais detidos eram cidadãos da Síria, do Irão, da Geórgia, do Bangladeche, da República da Moldávia[5], bem como dos Territórios Ocupados da Palestina (Anexo VIII). Os migrantes ilegais são normalmente detidos durante os controlos ao longo da Linha Verde, em aeroportos, quando procuram sair de Chipre. Os nacionais de países terceiros que procuram protecção internacional são normalmente identificados em esquadras de polícia no momento em que solicitam asilo.

Para estabelecer a via de acesso desses imigrantes ilegais às zonas controladas pelo Governo, a CYPOL baseia-se nos critérios utilizados nos anos anteriores, ou seja, essencialmente documentos (vistos e carimbos de entrada/saída da Turquia que figuram nos passaportes ou um «visto» ou uma «autorização de residência» da RTNC - República Turca do Norte de Chipre) e declarações dos imigrantes, mas também outras provas como os jornais cipriotas turcos e as notas de banco turcas.

Foram 1 311 as pessoas que introduziram um pedido de asilo na República de Chipre. Os novos procedimentos de asilo permitiram reduzir o procedimento de seis para três meses. No

---

4 O RLV não obriga a elaborar relatórios sobre este tipo de tráfego.

5 A seguir denominada Moldávia.

entanto, nenhuma pessoa que tenha entrado nas zonas controladas pelo Governo durante este período beneficiou do estatuto de refugiado[6].

A maior parte dos imigrantes ilegais penetram nas zonas controladas pelo Governo pela Turquia e pela parte norte de Chipre (quatro companhias aéreas que operam a partir de 11 aeroportos turcos; *ferries* que fazem a ligação entre quatro portos turcos e Kyrenia e Famagusta). A CYPOL comunicou igualmente casos de imigrantes que chegam à República de Chipre a bordo de barcos de pesca e de embarcações rápidas (e que aparentemente pagaram montantes até 2 000 EUR a passadores).

Segundo as informações transmitidas pela comunidade cipriota turca, 72 imigrantes ilegais sírios foram detidos na parte norte de Chipre. Foi interdita a 2 cidadãos sírios a passagem da Linha nos pontos de passagem oficiais para entrarem na parte norte de Chipre. Durante o período abrangido pelo relatório, 619 pessoas foram «deportadas» da parte norte de Chipre[7].

A ligação por *ferry* Latakia (Síria) – Famagusta funciona de forma irregular: 16 viagens entre 15 de Abril e 4 de Outubro de 2009. Durante este período, cerca de 1 600 pessoas (75 % de cidadãos sírios) utilizaram este meio de transporte para entrar na parte norte de Chipre, evitando transitar pela Turquia. As autoridades da República de Chipre suspeitam que um número considerável de imigrantes ilegais utilizaram este itinerário. A ligação por *ferry* recomeçou em Junho de 2010. As autoridades continuam a pressionar o Governo sírio para encerrar esta ligação, uma vez que o funcionamento do porto de Famagusta foi declarado ilegal pelo Governo da República de Chipre.

Não existem dados exactos sobre o número de repatriados nos pontos de passagem, mas a polícia cipriota avança o número de 2 000 pessoas.

Não existe uma cooperação directa em matéria de polícia e de imigração entre a República de Chipre e a comunidade cipriota turca. No entanto, as duas partes reúnem-se no quadro da comissão técnica bicomunitária sobre o crime e os assuntos criminais, que opera sob a égide das Nações Unidas, cujo gabinete se situa na zona tampão no aeroporto de Nicósia. Trata-se de um mecanismo para a partilha de informações e iniciativas conjuntas em matéria de criminalidade e do foro penal. Durante o período abrangido pelo relatório, um caso foi tratado conjuntamente.

A CYPOL considera muito boa a cooperação com os outros serviços governamentais competentes e a administração da ZSO. Foram detectados 316 casos de emprego ilegal aquando de «inspecções de trabalho» realizadas em conjunto com o Ministério do Trabalho e da Segurança Social.

O serviço de estrangeiros e de imigração da CYPOL emprega 315 agentes que têm à sua disposição 36 veículos. Além disso, estão disponíveis dois helicópteros plenamente operacionais para voos de vigilância. Nos pontos de passagem existem detectores de raios ultravioletas, bem como ligações com as bases de dados do Governo central (por exemplo, pessoas que figuram na «lista negra», Conservatória do Registo Civil, matrícula dos veículos, etc.) e com o sistema Intranet da polícia cipriota e a Internet.

---

6 Várias pessoas que entraram nas zonas controladas pelo Governo durante o anterior período de referência beneficiaram do estatuto de refugiado durante o actual período de referência.

7 Turquia: 351, Síria:104, Moldávia: 57, Irão: 12, Nigéria: 10.

As operações de controlo ao longo da Linha Verde incluem patrulhas aéreas e terrestres periódicas, tanto de dia como de noite. As patrulhas terrestres (móveis e pedestres) são efectuadas por agentes das esquadras da polícia local, cuja competência se estende a zonas situadas na proximidade da Linha Verde[8]. Além disso, os agentes do serviço de estrangeiros e de imigração da CYPOL, bem como as brigadas da CYPOL patrulham a Linha Verde diariamente. Uma brigada especial da CYPOL da divisão da polícia de Larnaka está permanentemente presente na zona vulnerável de Pergamos–Pyla (ver ZSO infra). A unidade aérea da CYPOL efectuou voos de patrulha de helicóptero de cerca de 115 horas ao longo da Linha durante o período de referência. A coordenação das patrulhas terrestres e aéreas é efectuada na sede da CYPOL.

Como a Linha não é considerada uma fronteira externa, a compra de equipamento não é elegível para financiamento ao abrigo do Fundo para as Fronteiras Externas[9]. Contudo, o pessoal da CYPOL participa em todos os programas de formação da FRONTEX[10], por exemplo para detectar documentos de identidade falsos.

Zona da Base Soberana Oriental (ZSO)

Em geral, a imigração ilegal através da ZSO diminuiu durante o período de referência. Segundo os agentes da ZSO, a cooperação nesta zona entre os serviços aduaneiros e de imigração da República de Chipre e da ZSO é excelente. Durante o período abrangido pelo relatório foi recusada a passagem a 1 174 pessoas, sendo a maior parte cidadãos turcos. Os outros estrangeiros eram turistas provenientes dos Estados Unidos, da Austrália, do Irão, da Rússia, de Israel, da Bielorrússia e da Sérvia, que entraram pelo aeroporto de Tymbou/Ercan na parte norte de Chipre e não tinham conhecimento das exigências impostas à entrada da República de Chipre[11].

Foram detidos na ZSO um total de 17 imigrantes ilegais, dos quais seis entraram nas zonas controladas pelo Governo legalmente, mas permaneceram após os seus vistos terem caducado[12]. Os restantes tinham entrado na ilha pela parte norte de Chipre e tinham atravessado a Linha Verde ilegalmente[13]. Quatro deles tinham entrado na parte norte de Chipre pelo aeroporto de Tymbou/Ercan.

Para além dos pontos de passagem, a polícia da ZSO efectuou patrulhas irregulares baseadas no risco e nas informações obtidas dos serviços de informação para lutar contra a imigração ilegal. Estas patrulhas foram completadas por patrulhas dos serviços aduaneiros e do exército da ZSO. Os serviços aduaneiros da ZSO dispõem actualmente de cerca de 40 agentes operacionais que trabalham em equipa durante 24 horas, 7 dias e 365 dias por ano para cobrirem os pontos de passagem autorizados de Pergamos e Strovilia.

Entre 1 de Maio de 2009 e 31 de Março de 2010, foram realizadas 385 patrulhas ao longo da ZSO - Linha Verde. Normalmente, as patrulhas são realizadas várias vezes por dia. Os

---

8 O tempo que as esquadras locais da polícia consagram às patrulhas terrestres ao longo da «Linha Verde» durante um período de 24 horas é de cerca de 120 horas/homem.

9 Decisão n.º 574/2007/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Fundo para as Fronteiras Externas para o período de 2007 a 2013 como parte do programa geral «Solidariedade e gestão dos fluxos migratórios», JO L 144 de 6.6.2007, p. 22.

10 Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas.

11 Turquia: 958, EUA: 38, Austrália: 31, Irão: 27, Rússia: 14, Israel: 12, Bielorrússia: 12, Sérvia: 10.

12 Egipto: 2, Síria:1, Nepal: 2, China: 1.

13 Palestina: 4, Síria: 2, Iraque: 3, Egipto:1, Índia: 1.

serviços aduaneiros da ZSO dispõem de equipamentos de visão térmica (câmaras, aparelhos de registo, veículos de cobertura) para detectar os movimentos ao longo da Linha. Este equipamento é instalado de forma regular em vários locais de alto risco e está igualmente disponível para detectar vestígios de estupefacientes e de explosivos. Encontram-se igualmente nos locais de passagem cães de detecção de estupefacientes. São utilizados nos pontos do controlo leitores de passaportes de raios ultravioletas.

Vários «pontos de passagem» informais situados na aldeia de *Pergamos* (localizada parcialmente na ZSO e na parte norte de Chipre) ou nas suas imediações, que continuam a ser utilizados pelos habitantes e agricultores locais, são especialmente difíceis de controlar. Tal como referido nos relatórios anteriores sobre a Linha Verde, estes «pontos de passagem» não autorizados continuam a colocar problemas. Esta questão deve ser urgentemente tratada pela ZSO, em conformidade com as exigências previstas no artigo 5.º, n.º 2, do Protocolo n.º 3 do Acto de Adesão de 2003[14].

2. PASSAGEM DE MERCADORIAS PELA LINHA

2.1. Valor das trocas comerciais

Nos termos do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão[15], a Câmara de Comércio cipriota turca (a seguir denominada «CCCT», bem como as autoridades da República de Chipre redigiram um relatório mensal sobre o tipo, o volume e o valor das mercadorias para as quais emitiram documentos de acompanhamento. Ambos os relatórios se referiam a mercadorias que passaram pelas zonas controladas pelo Governo através dos pontos de passagem de *Pergamos* e *Strovilia*, colocados sob a autoridade da administração da ZSO.

Segundo a CCCT, o valor total das mercadorias para as quais foram emitidos documentos de acompanhamento no período em análise foi de 6 267 082 EUR, ao passo que o valor das mercadorias efectivamente transaccionadas foi de 5 579 720 EUR[16].

Segundo os relatórios fornecidos pelas autoridades da República de Chipre, o valor total das mercadorias que atravessaram efectivamente a Linha Verde diminuiu 16,8 % (878 702 EUR), tendo passado para 5 232 328 EUR[17], em comparação com 6 111 030 EUR durante o período anterior, devido essencialmente a uma diminuição considerável das trocas comerciais de batatas. Durante períodos anteriores, desde 2007, as batatas constituíam a maior componente individual das trocas comerciais entre as zonas dos dois lados da Linha Verde (até 30 % do total das trocas comerciais). Todavia, as más condições atmosféricas e a ausência de plantas de batata certificadas para a segunda cultura fizeram diminuir o volume para 14 % durante o período em análise.

Foi em Maio e Junho de 2009 que os volumes de comércio foram mais elevados (726 836 EUR e 891 830 EUR), tendo as sementes de batata de primeira cultura constituído o principal produto do comércio durante estes dois meses, ou seja, respectivamente 40 % e 47 % do

---

14 JO L 236 de 23.9.2003, p. 940.

15 Regulamento (CE) n.º 1480/2004 da Comissão, de 10 de Agosto de 2004, JO L 272 de 20.8.2004, p. 3.

16 Ver Anexos I, II e III do presente relatório.

17 0,09 % das importações totais da República de Chipre (5 654 milhões de EUR em 2009, fonte: Serviços Estatísticos de Chipre)

volume mensal do comércio. O volume do comércio diminuiu acentuadamente para 342 033 EUR em Agosto e flutuou entre 240 000 EUR e 480 000 EUR até Abril de 2010.

Ainda que não abrangido pelo âmbito do relatório sobre a Linha Verde, as trocas comerciais das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre diminuíram, tendo atingido 708 196 EUR durante o período em análise (no período anterior 1 095 060 EUR), segundo os dados da Câmara de Comércio e Indústria de Chipre. O comércio a partir das zonas controladas pelo Governo para a parte norte de Chipre representa, por conseguinte, 13,5 % do comércio na direcção oposta (17,9 % no período de referência anterior). Estima-se, contudo, que os cipriotas turcos compraram mercadorias no valor de 43 milhões de EUR nos sectores grossista e retalhista nas zonas controladas pelo Governo, em 2009, levando-as na sua bagagem pessoal para as passar para a parte norte de Chipre. O mesmo montante foi gasto pelos cipriotas gregos nos sectores grossista e retalhista na parte norte de Chipre[18].

A comunidade cipriota turca continua a aplicar um sistema comercial que, em princípio, «reflecte» as restrições do Regulamento da Linha Verde. Todavia, este regime nem sempre é aplicado à letra, o que dificulta o estabelecimento de relações comerciais duradouras. A parte cipriota turca refere abertamente que a principal razão para este comportamento é a protecção das empresas locais. Em várias ocasiões, os comerciantes cipriotas gregos não foram autorizados a levar produtos para a parte norte de Chipre através de Linha Verde. A Câmara de Comércio e Indústria cipriota comunicou à Comissão as suas objecções relativamente a este tratamento.

2.2. Tipo de mercadorias

De Maio de 2009 a Abril de 2010, os artigos de pedra como mármore, tijolos e pedra constituíram os artigos mais transaccionados, seguidos dos legumes, peixe fresco e materiais de construção[19]. O comércio de peixe fresco, que foi introduzido pela primeira vez durante o período de referência anterior, aumentou cerca de 150 %, tendo representado um montante que passou de 307 000 EUR para 760 000 EUR.

97 % do volume do comércio através da Linha teve um carácter puramente intra-insular. Em Dezembro de 2009 foi vendida ao Reino Unido sucata metálica (cobre, alumínio, aço) num valor de 41 206 EUR e à Índia sucata de aço num valor comercial de 86 470 EUR. Estas transacções necessitaram da intervenção de uma empresa registada nas zonas controladas pelo Governo para as operações intra-UE e as formalidades de exportação para os países terceiros. A Câmara de Comércio cipriota turca indicou que no caso das operações intra-UE, os pagamentos a título do IVA eram devidos duas vezes, nomeadamente nas zonas controladas pelo Governo e no Estado-Membro de destino final das mercadorias. A Comissão está actualmente a analisar a questão.

2.3. Irregularidades

Durante o período de referência foram assinalados pelas autoridades da República de Chipre 24 casos de irregularidades, cujo valor comercial total se elevava a 34 110 EUR, o que representa menos de 1 % do valor total do comércio através da Linha Verde. As mercadorias em causa não tinham obtido autorização para atravessar a Linha. Em três casos foi confiscado e destruído peixe fresco, uma vez que os lotes não respeitavam as normas de segurança

[18] Fonte: Projecto «Interdependência económica» – Consórcio Económico da Paz, Nicósia.

[19] Ver os Anexos IV e V do presente relatório.

alimentar e estavam impróprios para consumo. Num destes casos, considerou-se que o veículo e as remessas não estavam conformes com a regulamentação da UE em matéria de acondicionamento (o valor comercial total correspondente era de 2 016 EUR). Regra geral, segundo os procedimentos da UE, as remessas não conformes de produtos de origem animal, tais como o peixe, são reenviadas para os serviços veterinários do país de origem. Dado que não existe um serviço deste tipo reconhecido na parte norte de Chipre, o peixe em causa foi confiscado e destruído no ponto de passagem. Há que prever no futuro a devolução de tais remessas irregulares para a Câmara de Comércio cipriota turca.

Em seis casos de transporte de sucata, o transportador não tinha obtido as licenças de gestão dos resíduos do Departamento do Ambiente competente na República de Chipre. Seis transportes de pedras e de vidro não estavam acompanhados dos documentos necessários, enquanto em oito casos os materiais de construção não cumpriam a regulamentação relativa à marcação «CE».

Nos casos dos materiais de construção acima referidos, a Câmara de Comércio cipriota turca assinalou incoerências no tratamento das remessas parciais. Foi indicado que remessas parciais de materiais de construção tinham sido recusadas por falta de marcação CE, enquanto outras remessas parciais do mesmo lote foram autorizadas a atravessar a Linha.

2.4. Obstáculos e dificuldades ainda existentes em matéria de circulação de mercadorias

Os obstáculos às trocas comerciais através da Linha Verde subsistem. As autoridades da República de Chipre consideram que o problema das cartas de condução profissionais e dos certificados de controlo técnico, que figura nos relatórios precedentes, está resolvido. As autoridades da República de Chipre exigem que as cartas de condução e os certificados de controlo técnico para os camiões sejam obtidos gratuitamente nas zonas controladas pelo Governo, mas a Câmara de Comércio cipriota turca considerou que esta exigência não se justificava e apontou o facto de, em 2009 e 2010, dos mais de 3 000 condutores de camião cipriotas turcos, apenas 48 se terem candidatado ao exame de condução e de 39 terem passado. Não foi introduzido qualquer pedido para a obtenção de um certificado de controlo técnico. Em consequência, os veículos comerciais cipriotas turcos e, em especial, os camiões com mais de 7,5 toneladas e os autocarros continuam a não poder circular livremente na ilha. As autoridades da República de Chipre não reconhecem os documentos relativos aos veículos ligeiros de passageiros, o que provoca uma penalização económica para as empresas de transporte cipriotas turcas, dado que para os transportes superiores a 7,5 toneladas devem quase sempre utilizar camiões registados nas zonas controladas pelo Governo que (munidos de um seguro automóvel cipriota turco) podem igualmente circular livremente na parte norte. A facilitação do acesso de camiões e camionetas cipriotas turcas às zonas controladas pelo Governo contribuiria para um desenvolvimento económico melhor e mais equilibrado do sector dos transportes na parte norte de Chipre.

Não se registaram quaisquer progressos no que diz respeito aos outros tipos de comércio. Tal como nos anos anteriores, os operadores cipriotas turcos continuam a assinalar que enfrentam dificuldades de armazenamento dos seus produtos nas lojas e de realização de publicidade aos seus produtos e serviços na imprensa das zonas controladas pelo Governo. Estas dificuldades traduzem uma relutância generalizada a nível dos cipriotas gregos em adquirirem produtos com uma marca cipriota turca, constituindo, por conseguinte, um obstáculo psicológico ao

comércio[20]. O contrabando de mercadorias através da Linha Verde diminuiu, tendo no entanto permanecido generalizado, o que corresponde às características geográficas da Linha, que se presta a actividades ilegais ao longo de todo o seu traçado. As operações de controlo realizam-se nas zonas próximas da Linha, a fim de lutar contra os transportes sazonais, como a caça, as aves selvagens, as aves de rapina ou os foguetes (igualmente através da ZSO) para as zonas controladas pelo Governo. Entre os outros produtos apreendidos contam-se os cigarros, álcool, quantidades comerciais de peixe fresco e caracóis, bem como têxteis de contrafacção. Contudo, segundo as autoridades da República de Chipre, o volume do contrabando diminuiu, uma vez que as diferenças de preços se atenuaram. As patrulhas da CYPOL e da ZSO que se deslocam ao longo da Linha têm duas funções: a luta contra o contrabando e a imigração clandestina. O número de processos penais de contrabando apresentados aos tribunais de distrito elevou-se a 12 em 2008, a 11 em 2009 e a 7 em 2010 (até Março). A maior parte as mercadorias foi detectada nos pontos de passagem autorizados: Pyla, ZSO, zona tampão perto de Zodia e Potamia.

No que diz respeito ao abastecimento tradicional da população cipriota turca da aldeia de Pyla, situada na zona tampão (artigo 4.º, n.º 10, do Regulamento «Linha Verde»), as quantidades de materiais de construção, de peixe, de cigarros, etc. são controladas e registadas pela administração da ZSO. A aldeia cipriota turca vizinha de Pergamos está dividida pela Linha Verde e os cipriotas turcos que habitam na parte da ZSO exigem o mesmo tratamento que os de Pyla no que diz respeito à «circulação das mercadorias» através da Linha, mas tal não é autorizado por força do referido regulamento, que apenas diz respeito a Pyla.

2.5. Facilitação das trocas comerciais

A Comissão continua a tentar melhorar o comércio entre as zonas situadas nos dois lados da Linha Verde. Poderia prever-se a adopção de uma decisão da Comissão que suprimisse a proibição prevista no Regulamento «Linha Verde», a fim de permitir as trocas comerciais de novos produtos agrícolas, colocando a tónica nos produtos lácteos (leite e queijos, iogurte, soro de leite), se os resultados da missão realizada por peritos independentes para verificar se os produtos lácteos podem cumprir as exigências da UE forem favoráveis. A Câmara de Comércio cipriota turca manifestou interesse em incluir outros produtos, como o peixe de aquicultura e os caracóis.

A Comissão encontra-se igualmente a examinar a possibilidade de alterar as regras de execução[21] do Regulamento «Linha Verde», suprimindo a obrigação de as batatas serem produzidas directamente a partir de sementes de batata certificadas. Isto permitiria o comércio de batatas de segunda cultura produzidas sob o controlo de peritos fitossanitários independentes nomeados pela Comissão para fornecerem as garantias necessárias no que diz respeito à identidade e às características sanitárias desta segunda cultura.

Tal como referido no ponto 2.3, certas remessas que contém materiais de construção não obtiveram autorização para transpor a Linha por falta de marcação CE. Muitos operadores cipriotas turcos não conhecem bem o novo procedimento da República de Chipre (Dezembro de 2009) no que diz respeito à obtenção da certificação CE para os seus produtos. A Comissão organizou uma viagem de estudo a Bruxelas para os representantes da Câmara de Comércio cipriota turca, a fim de estes beneficiarem de mais informações sobre as exigências da

---

[20] Ver Hatay, Mullen, Kalimeri, «Intra-island trade in Cyprus – Obstáculos, oposições e barreiras psicológicas», Prio Cyprus Centre 2008.

[21] Artigo 3.º, n.º 1 do Regulamento (CE) 1480/2004 da Comissão, de 10 de Agosto de 2004.

marcação CE, tendo organizado um seminário TAIEX[22] em Nicósia para fornecer informações pormenorizadas aos operadores cipriotas turcos sobre as marcações CE. No que diz respeito às exigências linguísticas dos documentos de acompanhamento, a autoridade de supervisão do mercado cipriota acordou em aceitar os documentos em inglês ou traduções em inglês de originais em língua turca.

Estão previstas diversas acções para facilitar as trocas comerciais entre as zonas situadas nos dois lados da Linha Verde sob os auspícios do projecto EDGE financiado pela USAID. Trata-se nomeadamente de um centro de arbitragem bicomunitário, de eventos de facilitação do comércio e de análises comerciais pormenorizadas, a fim de descobrir novas perspectivas comerciais.

3. CONCLUSÕES

O controlo da Linha Verde nos pontos de passagem autorizados é satisfatório. Durante o período de referência, o número de imigrantes ilegais detidos diminuiu mais de 50 % em relação ao período anterior, mas a passagem ilegal de cidadãos de países terceiros continua a ser preocupante. A Comissão considera que seria importante reforçar a supervisão da Linha Verde efectuada pela República de Chipre e pela administração da ZSO entre os pontos de passagem, para ajudar a resolver o problema da imigração ilegal. A República de Chipre mantém uma atitude prudente, a fim de evitar tomar medidas susceptíveis de conferir à Linha Verde características de uma fronteira externa.

Os pontos de passagem não autorizados nas áreas da ZSO continuam a causar preocupações. Esta questão deve ser abordada com urgência pela ZSO.

Durante o período de referência, o valor das trocas comerciais entre as zonas situadas nos dois lados da Linha Verde diminuiu pela primeira vez desde a entrada em vigor do Regulamento «Linha Verde» em 2004 (baixou 17 %, tendo passado de 5 232 328 EUR em comparação com 6 111 030 EUR no período de referência anterior). Esta redução explica-se essencialmente pela queda do comércio de batatas. À excepção do comércio de batatas (que se eleva a cerca de 700 000 EUR), as trocas comerciais através da Linha Verde permaneceram estáveis. A maior parte das mercadorias comercializadas foram os artigos de pedra, os legumes, o peixe fresco e os materiais de construção. A dimensão global das trocas comerciais através da Linha Verde permanece, no entanto, modesta, em parte devido ao facto de o próprio âmbito de aplicação do regulamento ser limitado.

Subsistem obstáculos ao comércio. Os veículos comerciais cipriotas turcos, em especial os camiões com mais de 7,5 toneladas e os autocarros, não podem circular livremente na ilha. Não se registaram quaisquer progressos no que diz respeito aos outros obstáculos não pautais.

[22] Instrumento de Assistência Técnica e Intercâmbio de Informações da UE.

Por último, o fenómeno do contrabando de mercadorias entre os dois lados da Linha Verde diminuiu, mas continua a ser, aparentemente, generalizado.

Pode concluir-se, em linhas gerais, que o Regulamento da Linha Verde continua a ser um instrumento útil para permitir a passagem de pessoas e de mercadorias para e das zonas controladas pelo Governo da República de Chipre. A Comissão continuará a acompanhar a aplicação do regulamento.