



Consejo de Seguridad

Distr.
GENERAL

S/1994/262
4 de marzo de 1994
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE SU MISIÓN DE BUENOS OFICIOS EN CHIPRE

I. INTRODUCCION

1. El presente informe se ha preparado en cumplimiento de la resolución 889 (1993) del Consejo de Seguridad, de 15 de diciembre de 1993. En el párrafo 10 de esa resolución, el Consejo acogió con satisfacción mi decisión de renovar contactos intensivos con las dos partes y con otros interesados y de concentrarme en esa etapa en el logro de un acuerdo sobre el conjunto de medidas de fomento de la confianza a fin de facilitar el proceso político para llegar a un arreglo global. En el párrafo 12 de la misma resolución el Consejo me pidió que presentara un informe a finales de febrero de 1994 sobre el resultado de mis esfuerzos por lograr un acuerdo sobre el conjunto de medidas sobre el fomento de la confianza.

2. En mi informe más reciente al Consejo de Seguridad, presentado el 22 de noviembre de 1993 (S/26777), informé al Consejo de los esfuerzos que había desplegado después del fracaso de la reunión conjunta de alto nivel de los dirigentes de las dos comunidades celebrada a fines de mayo en la Sede de las Naciones Unidas (véase S/26026), a fin de llegar a un acuerdo sobre diversas medidas de fomento de la confianza, en particular la reapertura de la zona vallada de Varosha y del Aeropuerto Internacional de Nicosia bajo la administración de las Naciones Unidas (véase S/26777, párrs. 45 a 49).

II. EVOLUCION DE LOS ACONTECIMIENTOS DESPUES DE MI ULTIMO INFORME

3. El 17 de diciembre de 1993, envié comunicaciones idénticas a los dirigentes de las dos comunidades, a los Primeros Ministros de Grecia y Turquía y al Presidente del Consejo de Seguridad. Les transmití, a título de información, los informes de los dos equipos de expertos que había enviado a Chipre en octubre y noviembre de 1993, con la ayuda del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para que evaluaran los beneficios económicos que representaría para las dos comunidades la reapertura de la zona vallada de Varosha y del Aeropuerto Internacional de Nicosia, y para que determinaran los requisitos técnicos necesarios para reabrir dicho Aeropuerto. Reiteré mi esperanza de que se llegara a un acuerdo cuanto antes e hice hincapié en que no había motivos para

que los dirigentes de las dos comunidades no pudieran aceptar en principio el conjunto de medidas de fomento de la confianza descrito en los párrafos 37, 38, 42 y 43 de mi informe del 1º de julio de 1993 (S/26026), en la inteligencia de que sus disposiciones se aplicarían plenamente (en el anexo I del presente informe figura el texto de esa carta).

4. En Chipre, el Sr. Gustave Feissel, mi Representante Especial Adjunto, trató de lograr de que los dos dirigentes llegaran a un acuerdo en principio sobre el conjunto de medidas, a fin de que el Sr. Joe Clark, mi Representante Especial, pudiera concentrarse en la aplicación del conjunto de medidas durante la visita que había de hacer a la isla a fines de enero de 1994. El 20 de enero, el Sr. Denктаş, dirigente de la comunidad turcochipriota, me informó de que estaba dispuesto a cooperar conmigo a fin de llegar a un acuerdo sobre el conjunto de medidas de fomento de la confianza, que su parte aceptaba en principio a la luz de una serie de entendimientos expuestos en su carta.

5. Durante la visita que realizó el Sr. Clark a Chipre del 22 al 26 de enero, celebró largas conversaciones con los dirigentes de las dos comunidades. El Presidente Clerides, dirigente de la comunidad grecochipriota, había reafirmado su aceptación en principio del conjunto de medidas de fomento de la confianza sobre Varosha y el Aeropuerto Internacional de Nicosia expuesto en la carta del Secretario General del 17 de diciembre de 1993, así como su disposición de examinar las modalidades de aplicación del conjunto una vez que también lo hubiera aceptado el dirigente de la comunidad turcochipriota. En sus conversaciones con el Excmo. Sr. Denктаş, el Sr. Clark subrayó la importancia de lograr que la aceptación en principio del conjunto por la parte turcochipriota se ajustara plenamente a lo expuesto en mi carta del 17 de diciembre de 1993.

6. Desde Chipre el Sr. Clark, acompañado por el Sr. Feissel, viajó a Grecia, donde el 26 de enero se reunió con el Ministro de Relaciones Exteriores Papoulias, y luego a Turquía, donde el 28 de enero se reunió con el Ministro de Relaciones Exteriores Cetin y otros altos funcionarios. En esas reuniones, el Sr. Clark recalcó la importancia de actuar inequívocamente y sin más demora a fin de que se alcanzara cuanto antes un acuerdo oficial sobre el conjunto de medidas de fomento de la confianza. El Ministro de Relaciones Exteriores Papoulias expresó el apoyo general de su Gobierno a mis esfuerzos. El Ministro de Relaciones Exteriores Cetin reafirmó la aceptación en principio por Turquía del conjunto de medidas de fomento de la confianza, de conformidad con lo expuesto en mi carta del 17 de diciembre de 1993.

7. El 27 de enero el Sr. Clerides me envió una carta en la que reafirmaba su aceptación del conjunto de medidas de fomento de la confianza y exponía su evaluación de la situación, teniendo en cuenta la carta del Sr. Denктаş del 20 de enero. El 28 de enero, en una nueva carta, el Sr. Denктаş confirmó que la parte turcochipriota aceptaba en principio el conjunto de medidas de fomento de la confianza expuesto en los párrafos 37, 38, 42 y 43 de mi informe del 1º de julio de 1993 (S/26026) y que estaba dispuesto a examinar las modalidades de aplicación pertinentes.

8. Al regresar a Chipre, el Sr. Feissel se reunió con los dos dirigentes el 1º de febrero a fin de pasar revista a la situación a la luz de las cartas antes mencionadas. Los dos dirigentes confirmaron su aceptación en principio del conjunto, así como su disposición a elaborar las modalidades de aplicación.

9. El 3 de febrero de 1994 dirigí cartas idénticas a los dos dirigentes. Hice notar que las dos partes habían aceptado en principio el conjunto relativo a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia expuesto en los párrafos 37, 38, 42 y 43 de mi informe del 1º de julio de 1993 (S/26026) e indicado estar dispuestas a elaborar las modalidades de aplicación correspondientes. Subrayé que, para lograr el efecto de fomento de la confianza que se perseguía, era importante que las modalidades de aplicación del conjunto de medidas se formularan dentro de un plazo máximo de dos meses.

10. En mi carta del 3 de febrero, pedí también a los dos dirigentes que se atuvieran a las consideraciones siguientes al formular las modalidades de aplicación del conjunto de medidas de fomento de la confianza: "a) en vista del propósito que persiguen las medidas de fomento de la confianza, ninguna de las dos partes deberá tratar de obtener ventajas políticas ni exigir a la otra que haga concesiones políticas; b) deberá observarse fielmente el contenido del conjunto expuesto en los párrafos antes mencionados de mi informe del 1º de julio de 1993; c) cuando las dos partes lleguen a un acuerdo oficial sobre la aplicación del conjunto de medidas, éste se aplicará plena y rápidamente y ninguna de las partes pondrá impedimentos a esa aplicación; y d) el conjunto de medidas de fomento de la confianza tiene por objeto facilitar un avance rápido para llegar a un arreglo global del problema de Chipre, pero no sustituye a ese objetivo".

11. Pedí a los dos dirigentes que, a partir de mediados de febrero, celebraran discusiones a fondo en Nicosia con mis representantes, a fin de llegar a acuerdos sobre un número reducido de cuestiones clave relacionadas con el conjunto de medidas relativas a Varosha y el Aeropuerto Internacional de Nicosia. También les pedí que se dejara que las Naciones Unidas, en consulta con las dos partes y en ejercicio de sus funciones de administrador, previstas en el conjunto de medidas, se ocupara de elaborar los elementos más detallados de la aplicación del conjunto de medidas.

12. También informé a los dos dirigentes de que el Sr. Clark iría a Chipre para asistir a la etapa inicial de las conversaciones, después de lo cual se ocuparía de esto el Sr. Feissel. Informé a los dos dirigentes de que había pedido al Sr. Feissel que se reuniera con ellos inmediatamente a fin de individualizar las cuestiones clave que constituirían el programa de las deliberaciones.

13. El 15 de febrero de 1994 los dos dirigentes convinieron en un texto en que se establecían las disposiciones para la formulación de las modalidades de aplicación del conjunto de medidas de fomento de la confianza (véase el anexo II). Los dos dirigentes se comprometieron a entablar conversaciones a fondo con mis representantes en Nicosia a fin de llegar a un entendimiento común sobre seis cuestiones clave relacionadas con el conjunto de medidas relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia, así como sobre las

disposiciones para la aplicación de las otras 12 medidas de fomento de la confianza expuestas en el anexo I de mi informe del 1º julio de 1993 (S/26026).

14. Los dos dirigentes convinieron también en que, tras haber oído las opiniones de las dos partes sobre esas cuestiones, mis representantes prepararían una nota sobre cada una de ellas, a manera de base para las conversaciones con los dos dirigentes. También convinieron en que las Naciones Unidas, en ejercicio de la función de administrador prevista en el conjunto de medidas, y con el asesoramiento y la ayuda de las dos partes, elaborara los arreglos relativos a las otras cuestiones que entrañaba la aplicación del conjunto de medidas relativo a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia. Finalmente, los dos dirigentes convinieron en que respetarían fielmente las consideraciones expuestas en el párrafo 10 supra.

15. Las conversaciones indirectas fueron iniciadas el 17 de febrero por el Sr. Clark, que había regresado a Chipre con ese objeto. El Sr. Clark celebró dos largas reuniones con cada uno de los dirigentes en las que se estudió cada una de las siete cuestiones que constituían el programa de las conversaciones indirectas y se determinaron las cuestiones concretas respecto de las cuales se trataba de llegar a un acuerdo. Tras la partida del Sr. Clark de Chipre el 20 de febrero, el Sr. Feissel ha celebrado otras dos reuniones con cada uno de los dirigentes, en las que se han seguido estudiando asuntos relacionados con las siete cuestiones antes indicadas. En la primera semana de marzo continuaron celebrándose reuniones de intenso trabajo con uno y otro dirigente.

16. Al finalizar las reuniones el viernes 25 de febrero, mis representantes llegaron a la conclusión de que en las conversaciones celebradas, las partes habían aclarado las posiciones respectivas la una y la otra hasta el punto de que mis representantes, de conformidad con el acuerdo a que se había llegado el 15 de febrero, podrían presentar ideas sobre cada una de las siete cuestiones con miras a ayudar a los dos dirigentes a llegar rápidamente a un acuerdo oficial sobre el conjunto de medidas. En los próximos días se iniciarán las conversaciones con los dos dirigentes sobre esas ideas.

III. EL PROGRAMA DE LAS CONVERSACIONES INDIRECTAS

17. De conformidad con los arreglos aceptados el 15 de febrero, los dos dirigentes se pusieron de acuerdo en llegar a un entendimiento común sobre la aplicación de siete cuestiones clave, y en dejar en manos de las Naciones Unidas la elaboración de otras cuestiones de detalle relativas al conjunto de medidas, con el asesoramiento y la asistencia de ambas partes.

18. En cuanto a la primera cuestión clave, la que se refiere a la administración por las Naciones Unidas de la zona vallada de Varosha y del Aeropuerto Internacional de Nicosia, mis representantes propusieron claramente a los dirigentes que sus conversaciones girasen en torno a las cuestiones fundamentales y que no se embrollasen en todos los detalles.

19. En lo que respecta a la administración por las Naciones Unidas de la zona vallada de Varosha y del Aeropuerto Internacional de Nicosia, es imprescindible tener en cuenta que el conjunto de medidas aceptadas en principio por ambos dirigentes establece claramente que son las Naciones Unidas (en el caso del Aeropuerto Internacional de Nicosia en cooperación con la OACI), y no ninguna de las dos partes, ni ambas, las que administrarán las dos zonas.

20. Será necesario nombrar un administrador o administradora en cada zona y, de una forma clara, tendrá que ser aceptable para ambas partes. La forma precisa en que las facultades y condiciones del administrador han de serle conferidas, deben ser también objeto de acuerdo. A este respecto, es claro que el acuerdo no sería posible sobre la base de una delegación de facultades o funciones al administrador por las estructuras existentes en la isla. Tal vez la respuesta a esta cuestión deba derivarse de un acuerdo al que llegarían los dirigentes de ambas comunidades en su capacidad representativa y que fuese refrendado por el Consejo de Seguridad.

21. El conjunto de medidas prevé ya, en lo que respecta a la zona vallada de Varosha, que el administrador, en la ejecución de sus funciones, podría recabar el asesoramiento y asistencia de ambas comunidades. Los mecanismos generales para este proceso tendrían que quedar claros de antemano. Las Cámaras de Comercio e Industria prestarían asistencia al administrador en lo que respecta a desarrollar y aplicar un comercio intercomunal en beneficio de ambas comunidades. Otras organizaciones de ambas comunidades, elegidas por el administrador, le asistirían en el desarrollo y aplicación de contactos intercomunales.

22. El conjunto de medidas prevé que las leyes que han de aplicarse en la zona vallada de Varosha serán las que estaban en vigor en Chipre al 1º de diciembre de 1963. Sería necesario ponerse de acuerdo en un mecanismo en virtud del cual el administrador de las Naciones Unidas fuese capaz de complementar ese conjunto de leyes cuando éste resulte inadecuado o anticuado.

23. El conjunto de medidas prevé también que los casos jurídicos que impliquen a personas de ambas comunidades deben ser oídos conjuntamente por un magistrado grecochipriota y un magistrado turcochipriota designados por sus respectivas comunidades. Teniendo esto en cuenta, será preciso ponerse de acuerdo en los mecanismos a través de los cuales el administrador de las Naciones Unidas hará nombramientos judiciales; las funciones correspondientes a esos nombramientos estarán regidas por arreglos acordados.

24. Mis representantes recordaron también que las Naciones Unidas, en su capacidad como administradora, serían responsables de la seguridad de la zona vallada de Varosha y del Aeropuerto Internacional de Nicosia y que presentarían a ambas partes los arreglos concretos y que propusieran instituir con este fin. Se advirtió también que sería preciso elaborar arreglos para garantizar un viaje seguro y sin obstáculos entre la parte sur de la isla y la zona vallada de Varosha, sin lo cual el conjunto de medidas no sería viable.

25. Resulta difícil prever la restauración del Aeropuerto Internacional de Nicosia o la reconstrucción de la zona vallada de Varosha si las zonas de que se trata no están bajo la administración de las Naciones Unidas. En consecuencia, la administración de ambas zonas por las Naciones Unidas tendría que comenzar en breve después de llegar a un acuerdo sobre la aplicación del conjunto de medidas y no sería realista aplazar ese momento hasta que, por ejemplo, las zonas hayan sido respectivamente restauradas y reconstruidas.

26. Se recordará que los gastos de administración y seguridad de la zona vallada de Varosha, así como los que llevaría consigo la reapertura del Aeropuerto Internacional de Nicosia, además de su administración, funcionamiento y seguridad, deberían sufragarse localmente de una forma acordada. Entre las fuentes locales de ingresos, podrían figurar los impuestos, los aranceles de aduanas sobre las importaciones en los puntos de entrada a la zona vallada y al Aeropuerto Internacional de Nicosia y los recargos en concepto de concesión en el Aeropuerto Internacional de Nicosia. Se espera que pueda obtenerse también algún tipo de asistencia internacional.

27. En cuanto a la segunda cuestión clave, la que se relaciona con el calendario para aplicar el conjunto de medidas, las cuestiones esenciales que han de resolver ambos dirigentes son: la fecha en que la zona vallada de Varosha y el Aeropuerto Internacional de Nicosia se colocarán bajo la administración de las Naciones Unidas, a lo que seguirán la reconstrucción y restauración respectivamente de las dos zonas; la fecha de reapertura del Aeropuerto Internacional de Nicosia; y la fecha en que comenzará la fase II de la reapertura de la zona vallada de Varosha. Ambos dirigentes prevén una cierta sincronización en la obtención de los distintos beneficios que se derivarán para cada parte. El conjunto de medidas contiene una variedad tan grande de beneficios para cada parte, que hay amplio margen para que ambos dirigentes se pongan de acuerdo en un calendario sobre la aplicación del conjunto de medidas que proporcione beneficios reales y tangibles a ambas partes en cada una de las etapas.

28. En lo que respecta a la tercera cuestión clave, los dos dirigentes necesitarán llegar a un entendimiento común sobre el arreglo para convertir la zona vallada de Varosha en una zona especial para el contacto y el comercio bicomunales. Este objetivo ha sido uno de los elementos importantes del conjunto de medidas desde su comienzo. Incluye en particular las oportunidades económicas que los turcochipriotas tendrían en la zona vallada. Al tiempo que se tienen en cuenta las resoluciones del Consejo de Seguridad relativas a esta zona, es cierto también que la forma en que se ponga en efecto este aspecto del conjunto de medidas en la fase de aplicación es importante no sólo para el éxito del propio conjunto de medidas, sino también para el objetivo de unir de nuevo a los grecochipriotas y a los turcochipriotas en una federación bicomunal y bizonal. Como se mencionó en el párrafo 21 supra, las Cámaras de Comercio e Industria de ambas comunidades prestarán asistencia a las Naciones Unidas en lo que respecta a desarrollar y aplicar un comercio intercomunal en beneficio de ambas comunidades, y otras organizaciones de las dos comunidades, elegidas por las Naciones Unidas, prestarán su asistencia en el desarrollo y aplicación de contactos intercomunales.

29. El conjunto de medidas prevé que las compañías aéreas extranjeras tengan derechos de tráfico en Chipre y que las líneas aéreas registradas en Turquía tengan derechos de tráfico en el Aeropuerto Internacional de Nicosia. La forma en que esto se lleve a cabo representa la cuarta cuestión clave en el programa de las actuales conversaciones indirectas. Es preciso que ambos dirigentes lleguen a un entendimiento común, de forma que quede claro qué líneas aéreas concretamente tendrán derechos de aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de Nicosia en el futuro, teniendo en cuenta la práctica internacional existente y las circunstancias especiales que se consideran en este conjunto de medidas.

30. La quinta cuestión clave es la seguridad de las operaciones en el Aeropuerto Internacional de Nicosia, que es esencialmente una cuestión técnica. Se refiere a la seguridad de los vuelos, tanto de llegada como de salida, que utilizan el Aeropuerto Internacional y a la necesidad, en este contexto, de arreglos que mantengan la seguridad de los vuelos hacia otros aeropuertos de la isla y desde ellos, teniendo en cuenta la práctica internacional establecida.

31. El conjunto de medidas prevé que el Aeropuerto Internacional de Nicosia esté abierto para el tráfico civil de pasajeros y mercancías y que haya acceso libre entre el Aeropuerto y las dos partes. La forma en que esto se lleve a cabo representa la sexta cuestión clave en el programa de las conversaciones indirectas. A este respecto, y teniendo en cuenta la consideración a) en el párrafo 10 *supra*, será preciso convenir en arreglos para que los turcochipriotas puedan viajar sin obstáculos al extranjero, directamente desde Nicosia. Esto representa un beneficio clave del conjunto de medidas para la comunidad turcochipriota y resulta difícil prever un acuerdo para aplicar el conjunto de medidas sin que existan arreglos acordados a este respecto.

32. En cuanto a la séptima cuestión clave, ambos dirigentes han confirmado de nuevo su acuerdo en principio con las otras 12 medidas de fomento de la confianza expuestas en el anexo I de mi informe del 1º de julio de 1993 (S/26026). Debería ser posible aplicar estas medidas tan pronto como se haya llegado a un acuerdo formal sobre el conjunto de medidas. En realidad, varias de estas medidas de fomento de la confianza podrían resultar útiles en lo que respecta a proporcionar importantes beneficios a las dos partes durante el período inicial después de que el conjunto de medidas haya sido aprobado por ambos dirigentes. Esos beneficios serían adicionales a los que se obtendrían inmediatamente después de la aprobación formal del conjunto de medidas relativo a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia, tales como el comienzo de una corriente de visitantes extranjeros desde la parte sur a la parte norte de la isla a través de la zona vallada de Varosha.

IV. OBSERVACIONES

33. Es positivo que los dirigentes de las dos comunidades de Chipre hayan aceptado en principio el conjunto de medidas de fomento de la confianza y que hayan iniciado deliberaciones intensas en Nicosia con mis representantes sobre la base de arreglos convenidos con el objeto de determinar las modalidades para la aplicación del conjunto de medidas.

/...

34. Recientemente recibí un informe de mis representantes sobre las cuatro primeras reuniones con cada dirigente. Las deliberaciones realizadas hasta la fecha han aclarado las posiciones de las dos partes en tal medida que mis representantes pueden ahora plantear ideas respecto de cada uno de los elementos principales del programa convenido sobre la base de los cuales los dos dirigentes deberían poder llegar a entendimientos comunes respecto de la aplicación del conjunto de medidas. Las consideraciones expuestas en la sección anterior del presente documento deberían ayudar a ambos dirigentes a alcanzar rápidamente ese objetivo.

35. Debo destacar que para que el conjunto de medidas pueda cumplir su propósito de fomentar la confianza entre las dos comunidades, las actuales conversaciones indirectas no pueden ser prolongadas. Es preciso llegar a una conclusión positiva sin demora. Sé que los miembros del Consejo de Seguridad coinciden conmigo en que la comunidad internacional cuenta con que todos los interesados hagan lo necesario para alcanzar ese objetivo.

36. Sigo convencido de que la aplicación de este conjunto de medidas no sólo reportará importantes beneficios económicos a cada parte, sino que transformará el ambiente de la isla. Las medidas de fomento de la confianza establecerán cauces de comunicación entre las dos comunidades que darán a cada una de ellas la oportunidad de manifestar su buena voluntad hacia la otra y de echar las bases para el tipo de relación que debe existir en una federación. El acuerdo constituirá el acontecimiento más importante ocurrido en la isla en dos decenios y abrirá posibilidades nuevas y más positivas para el futuro. En cambio, las consecuencias del fracaso ciertamente serían muy negativas.

37. Con la voluntad necesaria, los dos dirigentes deberían poder lograr una conclusión positiva de las conversaciones indirectas en el plazo de unas pocas semanas. En consecuencia, el Consejo de Seguridad tal vez considere conveniente emprender hacia fines de marzo el examen a fondo previsto en la resolución 889 (1993). En ese caso, me propondría presentar un nuevo informe al Consejo de Seguridad más avanzado el mes de marzo.

38. Por último, deseo dejar constancia de mi reconocimiento por el apoyo que presta a estas gestiones la OACI, que aporta su valiosa experiencia en relación con la propuesta reapertura del Aeropuerto Internacional de Nicosia.

ANEXO I

Carta de fecha 17 de diciembre de 1993 dirigida por el Secretario General a los dirigentes de las dos comunidades de Chipre, a los Primeros Ministros de Grecia y Turquía y al Presidente del Consejo de Seguridad

Me complace enviarle adjuntos los informes completos del grupo de expertos que envié a Chipre para evaluar los beneficios económicos del conjunto de medidas de fomento de la confianza relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia y del grupo de expertos que determinó las necesidades de orden técnico para la reapertura del Aeropuerto.

El informe del grupo de expertos sobre los beneficios económicos del conjunto de medidas relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia indica que "la aplicación del conjunto de medidas reportaría beneficios importantes a ambas comunidades". El grupo señala que "los beneficios serían relativamente mayores para la parte turcochipriota, debido al tamaño relativo de su economía y porque contribuirán a reducir los graves obstáculos que afectan en la actualidad a la economía turcochipriota".

El informe del grupo de expertos sobre la rehabilitación del Aeropuerto Internacional de Nicosia confirma que es posible reabrir el Aeropuerto de conformidad con las normas técnicas y operacionales de la OACI a un costo relativamente modesto de 36 millones de dólares de los EE.UU., y que la rehabilitación se terminaría en un plazo de 18 meses a partir del momento en que se adoptara la decisión de proceder a ella.

En el informe que presenté al Consejo el 22 de noviembre de 1993 (S/26777) señalé que después de las elecciones que celebraría la comunidad turcochipriota el 12 de diciembre de 1993 reanudaría mis contactos intensos con todos los interesados con miras al logro de un pronto acuerdo sobre el conjunto de medidas relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia. Observé que se esperaba que el apoyo declarado del Gobierno de Turquía al conjunto de medidas y sus seguridades de que habría rápidos avances después de las elecciones habrían de producir resultados positivos. Los informes de los grupos de expertos, que han confirmado claramente los importantes beneficios que reportaría el conjunto de medidas a ambas comunidades y el hecho de que este conjunto se puede aplicar, han acrecentado mis esperanzas. En su resolución 889 (1993), el Consejo reafirmó su esperanza de que se lograra un rápido avance hacia el logro de ese acuerdo.

En consecuencia, los dirigentes de las dos comunidades deberían ahora poder aceptar en principio el conjunto de medidas de fomento de la confianza enunciadas en los párrafos 37, 38, 42 y 43 de mi informe de fecha 1º de julio de 1993 (S/26026), en la inteligencia de que sus disposiciones se aplicarán plenamente. Los asuntos relacionados con las modalidades para garantizar la aplicación efectiva del conjunto de medidas podrían examinarse en reuniones, en

/...

Nicosia, de los dos dirigentes con mi Representante Especial y mi Representante Especial Adjunto. En su resolución 889 (1993), el Consejo me pidió también que presentara un informe a fines de febrero de 1994 sobre los resultados de mis gestiones como preparativo para su examen a fondo de la situación de Chipre.

He pedido a mi Representante Especial que visite Ankara, Atenas y Nicosia a mediados de enero para conseguir con urgencia el apoyo de todos los interesados a esta iniciativa, como espera la comunidad internacional.

ANEXO II

Arreglos para la determinación de las modalidades para
la aplicación del conjunto de medidas de fomento de la
confianza de fecha 15 de febrero de 1994

1. Para garantizar la aplicación rápida y efectiva del conjunto de medidas de fomento de la confianza relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia, que se enuncian en los párrafos 37, 38, 42 y 43 del informe del Secretario General de fecha 1º de julio de 1993 (S/26026) y de las demás medidas de fomento de la confianza que se enuncian en el anexo I de ese documento, y de conformidad con la carta del Secretario General de fecha 3 de febrero de 1994, los dirigentes de las dos comunidades de Chipre convienen en emprender deliberaciones intensas con los representantes del Secretario General a partir del 17 de febrero de 1994 a fin de llegar a un entendimiento común sobre la aplicación de los siguientes elementos fundamentales:

a) La administración por las Naciones Unidas del Aeropuerto Internacional de Nicosia y de la zona vallada de Varosha, incluido el viaje sin impedimentos y en condiciones de seguridad a la zona vallada y desde ésta;

b) Los plazos para la transferencia de la administración de la zona vallada de Varosha a las Naciones Unidas y para la reapertura de la zona vallada de Varosha, incluida la recuperación de la posesión de los bienes por sus propietarios, y los plazos para la reapertura del Aeropuerto Internacional de Nicosia bajo la administración de las Naciones Unidas;

c) Los Arreglos para hacer de la zona vallada de Varosha una zona especial para el contacto y el comercio entre las dos comunidades;

d) Los derechos de tráfico de las líneas aéreas en el Aeropuerto Internacional de Nicosia;

e) El funcionamiento del Aeropuerto Internacional de Nicosia en condiciones de seguridad;

f) La libre circulación de personas y mercancías por el Aeropuerto Internacional de Nicosia;

g) Los arreglos para la aplicación de las medidas de fomento de la confianza enunciadas en el anexo I del informe del Secretario General de fecha 1º de julio de 1993 (S/26026).

2. Tras haber escuchado la opiniones de las dos partes sobre estos elementos, los representantes del Secretario General prepararán una nota sobre cada uno de ellos como base para las deliberaciones con los dos dirigentes. Las Naciones Unidas, en ejercicio de la función de administrador que se le confiere en el conjunto de medidas, se ocuparán, con el asesoramiento y la asistencia de las dos partes, de otros asuntos relacionados con la aplicación del conjunto de medidas relativas a Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia.

3. Los dos dirigentes convienen en que respetarán fielmente las siguientes consideraciones:

a) Dado el propósito de las medidas del fomento de la confianza, ninguna de las partes procurará obtener ventaja política o exigirá que la otra haga concesiones políticas;

b) Se acatará fielmente el fondo del conjunto de medidas aplicables a la zona vallada de Varosha y al Aeropuerto Internacional de Nicosia según se enuncian en los párrafos 37, 38, 42 y 43 del documento S/26026;

c) Cuando se llegue a un acuerdo oficial sobre la aplicación del conjunto de medidas, éste se aplicará plena y rápidamente y ninguna de las partes opondrá obstáculos;

d) El objetivo del conjunto de medidas de fomento de la confianza es facilitar el rápido avance hacia un arreglo general del problema de Chipre y el conjunto no constituye un sustituto de ese objetivo.
