KAlastusalusten turvallisuutta koskevan kapkaupungin sopimuksen hyväksyminen

**Kalastusalusten turvallisuus**

Kalastus ja varsinkin valtamerikalastus on yksi maailman vaarallisimmista ammateista. Kansainvälinen työjärjestö (ILO) on arvioinut, että vuosittain kalastuselinkeinoon liittyvissä onnettomuuksissa menehtyy noin 24 000 kalastajaa ja jopa 24 miljoonaa kalastajaa loukkaantuu. Yleisesti on arvioitu, että puolet kalastajien kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuisi alukselle sattuneista onnettomuuksista, minkä vuoksi erityisesti alusturvallisuutta pitäisi parantaa.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa on Torremolinoksessa tehty 2 päivänä huhtikuuta vuonna 1977 ensimmäinen kalastusalusten turvallisuutta koskeva kansainvälinen yleissopimus. Se sisälsi rakenne- ja varustevaatimuksia pääasiassa uusille vähintään 45 metrin pituisille kalastusaluksille. Olemassa oleville aluksille vaatimuksia oli ainoastaan radiolaitteiden osalta.

Torremolinoksessa pidettiin vuonna 1993 diplomaattikonferenssi, jossa Torremolinoksen yleissopimusta muutettiin vuoden 1993 Torremolinoksen pöytäkirjalla, jolla saatettiin sopimuksen määräykset ajan tasalle ja tarkistettiin velvoitetta soveltaa sopimuksen keskeisiä lukuja 45 metrin pituisiin ja sitä pidempiin aluksiin. Alkuperäinen yleissopimus ja vuoden 1993 pöytäkirja eivät kumpikaan ole tulleet voimaan, koska voimaantuloedellytykset eivät ole täyttyneet.

Saattaakseen sopimuksen voimaan Kansainvälinen merenkulkujärjestö kutsui diplomaattikonferenssin kokoontumaan Kapkaupunkiin Etelä-Afrikkaan lokakuussa 2012. Tällöin hyväksyttiin Kapkaupungin sopimus Torremolinoksessa vuonna 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta, jäljempänä *Kapkaupungin sopimus*. Kapkaupungin sopimuksen tavoitteena on tiukimpien mahdollisten kalastusalusten turvallisuutta koskevien määräysten, jotka kaikki asianomaiset valtiot voivat panna täytäntöön, vahvistaminen yhteisellä sopimuksella ja IMOn puitteissa. Keskeistä on, että Kapkaupungin sopimusta sovelletaan lähtökohtaisesti 24 metrin pituisiin ja sitä pidempiin aluksiin.

Sopimus on avoinna liittymistä varten.

**Kapkaupungin sopimus**

*Tausta*

Kapkaupungin sopimuksen tärkein päämäärä on kalastusalusten meriturvallisuuden parantaminen saattamalla voimaan määräykset kalastusaluksen suunnittelusta, rakenteista ja varusteista.

Kapkaupungin sopimuksessa laskettiin kansainväliseen voimaantuloon vaadittua kalastusalusten vähimmäismäärää vuoden 1993 pöytäkirjaan verrattuna. Tällä pyritään edistämään kalastusaluksia koskevan kansainvälisen sääntelyn voimaantuloa.

*Sopimuksen sisältö*

Kapkaupungin sopimuksen mukaan osapuolten on pantava täytäntöön seuraavat määräykset: Kapkaupungin sopimuksen artiklat ja vuonna 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan Torremolinoksen kansainväliseen yleissopimukseen liittyvä vuonna 1993 tehty Torremolinoksen pöytäkirja sellaisena kuin se on muutettuna Kapkaupungin sopimuksella, lukuun ottamatta kyseisen pöytäkirjan 1 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, 2 kohtaa ja 3 kohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklaa. Kapkaupungin sopimuksella muutetaan siis eräiltä osin Torremolinoksen vuoden 1993 pöytäkirjan määräyksiä.

Torremolinoksen pöytäkirjan artiklat sisältävät määräykset sopimuksessa käytettävistä määritelmistä (2 artikla), sopimuksen soveltamisalasta (3 artikla), todistuskirjojen antamisesta ja satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (4 artikla), ylivoimaisesta esteestä (5 artikla), tietojen ilmoittamisesta IMOlle (6 artikla) sekä kalastusaluksien onnettomuuksista (7 artikla). Lisäksi artiklat sisältävän tavanomaiset sopimuksen loppumääräykset (8-14 artikla), jotka koskevat muun muassa sopimuksen voimaantuloa, muuttamista sekä irtisanomista.

Kapkaupungin sopimus sisältää neljä artiklaa sekä liitteen lisäyksineen. Artikloissa viitataan Torremolinoksen pöytäkirjan artikloihin sekä määrätään sopimuksen ratifioinnista, hyväksymisestä sekä sopimuksen voimaantulosta.

Sopimuksen liite sisältää 10 lukua sekä liitteen lisäyksissä olevat todistuskirjapohjat. Liitteen sääntöjä sovelletaan uusiin aluksiin, jollei erikseen muuta määrätä. Liitteen luku I ”Yleiset määräykset” sisältää sopimuksen liitteen soveltamisalaa, määritelmiä, erivapauksia, vastaavuuksia sekä alukselle tehtäviä korjauksia sekä muutostöitä koskevat määräykset. Lisäksi luvussa on alusten katsastusta koskevat määräykset. Kalastusalusten katsastusjärjestelmä saatetaan sopimuksella vastaamaan rahti- ja matkustaja-aluksilla käytettävää katsastusjärjestelmää, eli siihen kuuluvat vuosikatsastus, pakollinen välikatsastus toisen ja kolmannen vuoden välissä sekä uusintakatsastus viimeistään viiden vuoden kuluttua, nykyisen neljän vuoden kierron sijasta. Myös katsastuksen määräajan ylittymiselle myönnettävät lisäajat yhdenmukaistetaan. Lisäksi sopimukseen sisältyy määräys, jonka mukaan viranomaiset voivat myöntää alukselle vapautuksen vuosikatsastuksesta, jos katsotaan, että kyseinen vaatimus on kohtuuton tai että sitä on mahdoton täyttää.

Kapkaupungin sopimuksen liitteen luvut II - X ovat luonteeltaan teknisiä koskien aluksen suunnittelua, rakennetta sekä varustevaatimuksia. Vaatimukset riippuvat aluksen pituudesta, siten että vaatimuksia sovelletaan 24-metrisiin tai sitä pidempiin, ellei luvussa ole määrätty muuta. Luvussa II on määrätty aluksen rakenteesta, vesitiiviydestä ja varusteista. Luvussa III ”Aluksen vakavuus ja siihen liittyvä merikelpoisuus” on määräykset siitä, kuinka alus on suunniteltava ja rakennettava. Luvun IV ”Koneisto ja sähkölaitteet sekä ajoittain miehittämättömät koneistotilat” määräyksiä sovelletaan 45-metrisiin ja sitä pidempiin kalastusaluksiin. Luvun V ”Palonsuojelu, palonilmaisu, palonsammutus ja palontorjunta” määräyksiä sovelletaan vähintään 45 metriä pitkiin aluksiin siten, että luku on jaettu osaan B, joka koskee 60-metristen ja sitä pidempien alusten paloturvallisuutta ja osaan C, jota sovelletaan 45-metrisiin mutta alle 60-metrisiin aluksiin. Luvussa VI ”Miehistön suojelu” määrätään rakenteellisista keinoista varmistaa miehistön turvallisuus. Luvun VII ”Hengenpelastuslaitteet ja –järjestelyt” määräyksiä sovelletaan vähintään 45 metriä pitkiin uusiin aluksiin. Luvussa on vaatimuksia sekä alusta että hengenpelastuslaitteita koskien. Lukua VIII ” Hätätilannemenettelyt, katselmukset ja harjoitukset” sovelletaan uusiin ja olemassa oleviin 24-metrisiin tai sitä pidempiin aluksiin. Luvussa on määräykset hälytysjärjestelmistä sekä varautumisesta hätätilanteita varten. Lukua IX ”Radioliikenne” sovelletaan uusiin ja olemassa oleviin vähintään 45 metriä pitkiin aluksiin. Lukua X ”Aluksen navigointilaitteet ja –järjestelyt” sovelletaan uusiin ja olemassa oleviin aluksiin.

Kapkaupungin sopimuksessa on annettu viranomaisille mahdollisuus vapauttaa jokainen asianomaisen valtion lipun alla purjehtiva alus minkä tahansa säännellyn vaatimuksen noudattamisesta, jos ne katsovat, että vaatimuksen soveltaminen olisi kohtuutonta ja sen täyttäminen olisi mahdotonta, kun otetaan huomioon alustyyppi, sääolot ja yleisten merenkulun vaarojen puuttuminen.

Kapkaupungin sopimukseen on pyritty lisäämään joustoa, jotta se hyväksyttäisiin helpommin laajalti. Viranomaiset voivat panna asteittain ja suunnitelman mukaisesti täytäntöön IX luvun määräykset enintään kymmenen vuotta kestävän ajanjakson kuluessa ja VII, VIII ja X luvun määräykset enintään viisi vuotta kestävän ajanjakson kuluessa. Vastaavasti kalastusalusten turvallisuutta koskevaa kansainvälistä todistusta muutetaan lisäämällä siihen maininta sen antamisesta Kapkaupungin sopimuksen määräysten mukaisesti.

*Sopimuksen voimaantuloa koskeva tilanne*

Kapkaupungin sopimuksen mukaan Torremolinoksen pöytäkirja tulee voimaan 12 kuukautta sen päivän jälkeen, jona vähintään 22 sellaista valtiota, joilla on aavalla merellä toimintaa harjoittavia, vähintään 24 metrin pituisia kalastusaluksia yhteensä vähintään 3 600, on ilmaissut suostumuksensa tulla sen sitomaksi.

Sopimus oli IMOn päämajassa avoinna allekirjoittamista varten 11.2.2013 – 10.2.2014, minkä jälkeen se on avoinna liittymistä varten. Sopimuksen ovat tähän mennessä ratifioineet Norja, Islanti, Alankomaat, Kongo, Tanska, Saksa, Etelä-Afrikka, Saint Kitts ja Nevis, Belgia, Ranska ja Espanja. Nämä valtiot edustavat yhteensä 1413 alusta.

**Sopimuksen suhde kansalliseen lainsäädäntöön ja EU-lainsäädäntöön**

*Kalastusalusdirektiivi*

Torremolinoksen vuoden 1993 pöytäkirjan vaatimukset, joista myös Kapkaupungin sopimuksessa on kyse, on saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, 11. joulukuuta 1997 annetulla neuvoston direktiivillä 97/70/EY, jäljempänä kalastusalusdirektiivi. Näin ollen myös Kapkaupungin sopimuksen sisältö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Kalastusalusdirektiiviä sovelletaan sen 1 artiklan 1 kohdan mukaan sekä uusiin että olemassa oleviin kaupallista kalastusta harjoittaviin merikalastusaluksiin, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, siltä osin kuin Torremolinoksen pöytäkirjaa sovelletaan olemassa oleviin aluksiin. Lisäksi edellytyksenä on, että ne purjehtivat jäsenvaltion lipun alla ja ovat rekisteröity yhteisössä, tai harjoittavat toimintaa jonkin jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä tai aluemerellä, tai purkavat saaliinsa jäsenvaltion satamaan. Muuta kuin kaupallista kalastusta harjoittavat huviveneet eivät kuulu kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan.

*Alusturvallisuuslaki*

Kalastusalusdirektiivin vaatimukset on Suomessa saatettu voimaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetulla lailla (1686/2009) ja sen nojalla annetuilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kalastusalusten katsastuksesta on lain 50 §:ssä. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset peruskatsastuksen ja muiden kalastusalusdirektiivin mukaisten katsastusten suorittamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston antamia määräyksiä ovat mm.: Alusten katsastukset, alusten runkorakenteet, alusten sähköasennukset, alusten turvallisuus, alusten paloturvallisuus, alusten hengenpelastuslaitteet ja alusten radiolaitteet.

*Neuvoston päätös*

Kapkaupungin sopimus kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan, mutta sopimuksen osapuolena ei voi olla EU vaan ainoastaan valtiot. Tämän takia komissio antoi 31 tammikuuta 2013 ehdotuksen neuvoston päätökseksi valtuuttaa jäsenvaltiot allekirjoittamaan ja ratifioimaan Kapkaupungin sopimus liittyen Torremolinoksen yleissopimukseen (6040/2013;TRANS 45, MAR 13). Silloin katsottiin, että Suomi noudattaa Kapkaupungin sopimuksen määräyksiä jo kalastusalusdirektiivin kautta.

Esitystä käsiteltiin Euroopan unionin neuvoston merenkulkutyöryhmässä vuonna 2013 helmi- kesäkuun aikana ja viimeinen käsittely oli 25.6.2013. Alkuperäistä ehdotusta lievennettiin siten, että sisämaan jäsenvaltiot tai jäsenvaltiot, joilla ei ole kalastusaluksia aavalla merellä voivat jättää sopimuksen ratifioimatta ja, että jäsenvaltiot pyrkivät ratifioimaan sopimuksen kahden vuoden sisällä päätöksen voimaantulosta.

Neuvosto antoi 17.2.2014 lopullisen päätöksen (2014/195/EU) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden valtuuttamisesta allekirjoittamaan ja ratifioimaan vuoden 2012 Kapkaupungin sopimus Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta tai liittymään siihen. Päätöksessä todetaan, että jäsenvaltioiden on pyrittävä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet ratifiointi- tai liittymisasiakirjojen tallettamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerin huostaan kohtuullisessa ajassa ja mahdollisuuksien mukaan viimeistään kahden vuoden kuluttua päätöksen voimaantulosta.

**Ahvenanmaan toimivalta**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Lain 18 §:n 16 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat metsästystä ja kalastusta, kalastusalusten rekisteröintiä sekä kalastuselinkeinon ohjaamista.

**Ehdotuksen vaikutukset**

Liikenteen turvallisuusvirasto teki vaikutusarvion syksyllä 2018 Kapkaupungin sopimuksen hyväksymisestä Suomessa. Vaikutusarvion lopputuloksena todettiin, että Suomen liittymisellä Kapkaupungin sopimukseen olisi vain vähäisiä alusten katsastukseen liittyviä vaikutuksia verrattuna nykytilaan. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että kalastusalusdirektiivin vaatimukset on jo saatettu voimaan kansallisesti. Lisäksi sopimuksen soveltamisalaan kuuluvien kotimaisten alusten lukumäärä on pieni.

Vaikutusarviossa todettiin, että uusi alusten katsastusjärjestelmä on tietyiltä osin aiempaa hieman tiukempi. Vuosi- ja määräaikaiset katsastukset ovat laajempia, aikaisemmin harkinnanvaraisissa välikatsastuksissa tarkastettavat kohteet on nyt sisällytetty pakollisiin määräaikaisiin katsastuksiin ja korjausten tarkastamiseksi tehtävät lisäkatsastukset eivät enää ole harkinnanvaraisia. Uusintakatsastuksen uusi viiden vuoden enimmäismääräaika neljän vuoden sijasta on ollut mahdollinen jo nykyisessäkin järjestelmässä, mutta Suomessa on ollut käytössä neljän vuoden määräaika, joten tässä suhteessa katsastuksen vaatimukset lievenevät. Myös todistuksen voimassaoloajan umpeutumisen jälkeen sovellettavat lisäajat vastaavat nyt muille SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille myönnettyjen todistusten yhdenmukaistettuja lisämääräaikoja. Tällä ei ole kuitenkaan vaikutusta suomalaisiin kalastusaluksiin, koska pääasiallinen lisämääräaika säilyy viidessä kuukaudessa.

Suomen kansallinen lainsäädäntö vastaa jo Kapkaupungin sopimuksen sisältöä lähes kokonaisuudessaan, joten sopimuksen hyväksyminen ei edellytä muutoksia lainsäädäntöön. Ainoa eroavaisuus sopimuksen ja kansallisen lainsäädännön välillä ovat aluksen katsastukseen liittyvät muutokset, joista määrätään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Sopimuksen voimaantulolla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia.

Kapkaupungin sopimuksen hyväksymisellä Suomi edistäisi sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa. Maailmanlaajuisten kalastusaluksiin sovellettavien turvallisuussääntöjen hyväksyminen ja voimaantulo on tärkeä asia alalle, jolla sattuu erityisen paljon onnettomuuksia ja kuolemantapauksia.

Vuoden 2019 helmikuun lopussa oli alusrekisteriin rekisteröity yhteensä 150 suomalaista kalastusalusta. Rekisteröidyistä kalastusaluksista suurin osa on pieniä eli alle 24 metrin pituisia, joita Kapkaupungin sopimuksen määräykset ja EU:n kalastusalusdirektiivin määräykset eivät koske. Näitä pieniä aluksia oli kaiken kaikkiaan 124 alusta. Luvussa on mukana myös alle 15-metriset alukset. Kapkaupungin sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia eli 24 metriä tai pidempiä oli helmikuun lopussa 2019 rekisteröity 26 alusta, joista 12 alusta oli katsastettu. Luvuissa on mukana sekä Liikenne- ja viestintäviraston että Ahvenanmaan rekisterialueelle rekisteröidyt alukset.

**Asian valmistelu**

Kapkaupungin sopimuksen hyväksymisestä on pyydetty lausunnot syyskuussa 2019 merenkulun toimijoilta ja viranomaisilta.

**Sopimuksen hyväksyminen ja voimaantulo**

Valtioneuvoston ohjesäännön (262/2003) 3 §:n 9 kohdan mukaan valtioneuvoston yleisistunto ratkaisee Euroopan unionissa päätettäviin asioihin sekä niihin sisällöltään ja vaikutuksiltaan rinnastettaviin asioihin liittyvät toimenpiteet, jos ne edellyttävät valtioneuvoston päätöstä. Kyseisen kohdan perustelujen mukaan tällaisia ovat myös sellaiset sopimukset, jotka kuuluvat Euroopan yhteisön tai unionin toimivaltaan, mutta joiden osapuoleksi yhteisö tai unioni ei voi tulla sen vuoksi, että sopimuksen osapuoliksi voivat tulla valtiot. Edelleen perustelujen mukaan sopimuksiin liittyviä toimenpiteitä voivat olla ainakin allekirjoitusvaltuuksien myöntäminen, sopimusten ratifiointi tai hyväksyminen, sopimuksiin liittyminen ja sopimusten irtisanominen. Euroopan unionista ei voi tulla Kapkaupungin sopimuksen osapuolta, koska sen osapuolia voivat olla vain valtiot. Näin ollen sopimuksen hyväksymisestä päättää Suomen osalta valtioneuvoston yleisistunto perustuslain 93 §:n 2 momentin ja valtioneuvoston ohjesäännön 3 §:n 9 kohdan nojalla.

Kapkaupungin sopimus vahvistettiin Kapkaupungissa diplomaattikonferenssissa 11 päivänä lokakuuta 2012. Sopimus tulee voimaan noudattaen nimenomaista hyväksymismenettelyä. Sopimuksen 4 artiklan nojalla sopimus tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään 22 sellaista valtiota, joilla on aavalla merellä toimintaa harjoittavia, vähintään 24 metrin pituisia kalastusaluksia yhteensä vähintään 3 600, on ilmaissut suostumuksensa tulla sen sitomaksi.

Kapkaupungin sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan niiden valtioiden osalta, jotka ovat tallettaneet tätä sopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan voimaantuloedellytysten tultua täytetyiksi, mutta ennen voimaantulopäivää, ratifioiminen, hyväksyminen tai liittyminen tulee voimaan sopimuksen voimaantulopäivänä taikka kolmen kuukauden kuluttua asianomaisen asiakirjan tallettamispäivästä sen mukaan, kumpi päivä osuu myöhäisemmäksi.

Kapkaupungin sopimuksen voimaantulon edellytykset eivät toistaiseksi ole täyttyneet, eikä sopimus ole siten tullut kansainvälisesti voimaan. Sopimus tulee Suomen osalta voimaan joko sopimuksen kansainvälisenä voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamispäivämäärästä riippuen siitä, kumpi päivämääristä on myöhäisempi.

Tarkoituksena on, että valtioneuvoston yleisistunto hyväksyisi Kapkaupungin sopimuksen mahdollisimman pian. Suomi antaisi hyväksymiskirjan tallettamisen yhteydessä neuvoston päätöksessä edellytetyn julistuksen, jonka mukaan vuosikatsastusten osalta sopimuksen liitteessä olevan 1 luvun 1.6 säännössä ja yhteisten kalastusalueiden tai talousvyöhykkeiden osalta 3.3 säännössä määrättyjä vapautuksia ei sovelleta. Lisäksi julistuksessa olisi todettava, että jäsenvaltioiden alue- tai sisävesillä toimintaa harjoittaviin tai niiden satamiin saaliinsa purkaviin kolmansien maiden kalastusaluksiin, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, sovelletaan kalastusalusdirektiivissä vahvistettuja turvallisuusmääräyksiä ja että sopimuksen liitteessä olevan 1 luvun säännössä 3.3 määrättyjä vapautuksia ei hyväksytä tällaisille kolmansien maiden kalastusaluksille.

Koska sopimus kuuluu kokonaisuudessaan EU:n yksinomaiseen toimivaltaan, sopimusta ei saateta Suomessa voimaan asetuksella. Sen sijaan tarkoituksena on julkaista ministeriön ilmoitus sopimuksen voimaantulosta säädöskokoelman sopimussarjassa sen jälkeen, kun sopimuksen 4 artiklan mukaiset voimaantuloedellytykset ovat täyttyneet, kuitenkin ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa. Ilmoituksessa mainitaan sopimuksen voimaantulopäivä ja tieto, että sopimus kuuluu kokonaisuudessaan EU:n yksinomaiseen toimivaltaan. Lisäksi Kapkaupungin sopimus julkaistaisiin suomeksi ja ruotsiksi säädöskokoelman sopimussarjassa ilmoituksen perässä.

Edellä olevan perusteella esitetään, että valtioneuvosto hyväksyisi Kapkaupungissa 11 päivänä lokakuuta 2012 tehdyn Kapkaupungin sopimuksen Torremolinoksessa vuonna 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta.