



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

20 päivänä lokakuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Montrealin yleissopimus – 17 artiklan 1 kappale – Lentoliikenteen harjoittajan vastuu matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta – Ruumiinvamman käsite – Traumaperäinen stressihäiriö, joka matkustajalle on aiheutunut ilma-aluksen hätäevakuoinnin tuloksena

Asiassa C-111/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 28.1.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 25.2.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

BT

vastaan

Laudamotion GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe sekä tuomarit M. Safjan, N. Piçarra (esittelevä tuomari), N. Jääskinen ja M. Gavalec,

julkisasiamies: J. Richard de la Tour,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- BT, edustajanaan D. Heine, Rechtsanwalt,
- Laudamotion GmbH, edustajanaan C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller, J. Heitz ja M. Hellmann,
- Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun, K. Simonsson ja G. Wilms,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

kuultuaan julkisasiamiehen 24.3.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö on allekirjoittanut 9.12.1999, joka on hyväksytty Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38) ja joka on tullut Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004 (jäljempänä Montrealin yleissopimus), 17 artiklan 1 kappaleen ja 29 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä BT ja toisaalta lentoliikenteen harjoittaja Laudamotion GmbH ja joka koskee BT:n korvausvaatimusta traumaperäisestä stressihäiriöstä, joka aiheutui lentokoneen, jolla BT:n oli tarkoitus matkustaa, hätäevakuoinnin seurauksena.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

- 3 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan toisessa, kolmannessa ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”[Sopimuspuolet ovat tietoisia] tarpeesta ajanmukaistaa ja yhdistää [tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettu yleissopimus (jäljempänä Varsovan yleissopimus)] ja siihen liittyvät asiakirjat,

[Sopimuspuolet] ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen,

--

-- valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino.”

- 4 Mainitun yleissopimuksen 17 artiklan otsikko on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, ja kyseisen artiklan 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta [, kuitenkin] ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.”

- 5 Mainitun yleissopimuksen 29 artiklassa, jonka otsikko on ”Korvausvaatimusten perusta”, määrätään seuraavaa:

”Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti – –”

Unionin oikeus

- 6 Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 (EYVL 1997, L 285, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL 2002, L 140, s. 2) (jäljempänä asetus N:o 2027/97), 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei määritellä 1 kohdassa, ovat samat kuin Montrealin yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.”

- 7 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan [unionin] lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 8 BT nousi 1.3.2019 Laudamotionin lennolle Lontoosta (Yhdistynyt kuningaskunta) Wieniin (Itävalta).
- 9 Lentoonlähdön yhteydessä lentokoneen, jolla kyseinen lento oli määrä lentää, vasen moottori räjähti, minkä vuoksi matkustajat jouduttiin evakuoimaan. BT poistui koneesta hätäuloskäynnin kautta, ja oikean moottorin, jota ei ollut vielä sammutettu, räjähdys heitti hänet useita metrejä ilmaan. Tapahtumien jälkeen hänellä on diagnosoitu traumaperäinen stressihäiriö, jonka vuoksi hän saa lääkärinhoitoa.
- 10 BT nosti Bezirksgericht Schwechatissa (Schwechatin piirioikeus, Itävalta) Laudamotionia vastaan kanteen, jossa hän vaati tuomioistuinta toteamaan tämän Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleeseen perustuvan korvausvastuun sekä velvoittamaan tämän maksamaan 4 353,60 euron suuruiset lääkärikulut ja 2 500 euron vahingonkorvauksen henkisestä kärsimyksestä korkoineen ja oikeudenkäyntikuluineen. BT korosti, että Laudamotion oli joka tapauksessa korvausvastuussa Itävallan oikeuden nojalla, jota sovellettiin täydentävästi.
- 11 Laudamotion väitti puolustuksessaan, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappale kattaa ainoastaan ruumiinvamman sanan varsinaisessa merkityksessä eikä puhtaasti psyykkisiä häiriöitä, ja totesi lisäksi, ettei Itävallan oikeutta kyseisen yleissopimuksen 29 artiklan mukaan voida soveltaa pääasiassa.

- 12 Bezirksgericht Schwechat hyväksyi kanteen 12.11.2019 antamallaan tuomiolla. Kyseinen tuomioistuin katsoi, ettei pääasiassa kyseessä oleva oikeusriita kuulunut Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen soveltamisalaan, koska kyseisessä määräyksessä määrätään lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuusta ainoastaan ruumiinvammojen osalta. Tuomioistuin katsoi kuitenkin, että Laudamotion oli vastuussa Itävallan oikeuden nojalla, jonka mukaan puhtaasti psyykkisestä vahingosta voidaan maksaa korvausta, jos kyseinen vahinko täyttää sairauden tunnusmerkit.
- 13 Laudamotion valitti kyseisestä tuomiosta Landesgericht Korneuburgiin (Korneuburgin osavaltion tuomioistuin, Itävalta), joka 7.4.2020 antamallaan tuomiolla kumosi alioikeuden tuomion ja hylkäsi vahingonkorvauskanteen. Kyseinen tuomioistuin katsoi, kuten Bezirksgericht Schwechatkin, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta ei sovelleta muuhun vammaan kuin ruumiinvammaan, mutta myös että yleissopimuksen 29 artiklassa suljetaan pois Itävallan oikeuden soveltaminen.
- 14 BT teki tämän jälkeen kyseisestä tuomiosta Revision-valituksen Oberster Gerichtshofiin (ylin tuomioistuin, Itävalta), joka on tässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin.
- 15 Kyseisellä tuomioistuimella on epäilyksiä siitä, kattaako Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu käsite ”ruumiinvamma” myös puhtaasti psyykkiset häiriöt, ja, jos näin ei ole, onko kansalliseen oikeuteen perustuva vahingonkorvauskanne suljettu pois kyseisen yleissopimuksen 29 artiklan nojalla.
- 16 Oberster Gerichtshof on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko onnettomuuden matkustajalle aiheuttamaa psyykkistä häiriötä, joka täyttää sairauden tunnusmerkit, pidettävä [Montrealin yleissopimuksen] 17 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuna ’ruumiinvammana’?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko mainitun yleissopimuksen 29 artikla esteenä sellaisen vahingonkorvauskanteen nostamiselle, johon asianomaisella olisi sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan oikeus?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 17 Kysymys on ymmärrettävä siten, että sillä pyritään määrittämään, onko Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta tulkittava siten, että kyseisessä määräyksessä tarkoitettua ”onnettomuudesta” matkustajalle aiheutunut sairauden tunnusmerkit täyttävä psyykkinen vamma on korvattava kyseisen määräyksen mukaisesti.
- 18 Tältä osin on aluksi muistutettava, että asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.

- 19 Kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen mukaan lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta, kuitenkin ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.
- 20 Kyseisessä määräyksessä olevaa käsitettä ”ruumiinvamma” ei kuitenkaan ole määritelty Montrealin yleissopimuksessa eikä asetuksessa 2027/97, jonka 2 artiklan 2 kohdassa säädetään, että kyseisessä asetuksessa olevat käsitteet, joita ei ole määritelty kyseisen artiklan 1 kohdassa, vastaavat mainitussa yleissopimuksessa käytettyjä käsitteitä.
- 21 Kyseistä käsitettä on – kun otetaan huomioon muun muassa Montrealin yleissopimuksen tarkoitus, joka on yhtenäistää tiettyjä kansainvälistä ilmakuljetusta koskevia sääntöjä – tulkittava unionissa ja sen jäsenvaltioissa yhdenmukaisesti ja itsenäisesti (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, 21 kohta). Näin ollen huomioon ei ole otettava eri merkityksiä, joita kyseiselle käsitteelle on voitu antaa jäsenvaltioiden kansallisissa lainsäädännöissä, vaan unionia sitovat kansainvälisen oikeuden tulkintasäännöt (ks. analogisesti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 22 Tältä osin on todettava, että valtiosopimusoikeutta koskevan, 23.5.1969 tehdyn Wienin yleissopimuksen (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1155, s. 331) 31 artiklassa, joka ilmentää kansainvälistä tapaoikeutta ja jonka määräykset ovat osa unionin oikeusjärjestystä (ks. vastaavasti tuomio 27.2.2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, 58 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), täsmennetään, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanannoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Lisäksi kyseisen yleissopimuksen 32 artiklassa määrätään, että voidaan käyttää täydentäviä tulkintakeinoja, erityisesti kyseisen sopimuksen valmistelutöitä ja olosuhteita, joissa sopimus on tehty.
- 23 Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa olevasta käsitteestä ”ruumiinvamma” on todettava – kuten julkisasiamies on esittänyt ratkaisuehdotuksensa 25 kohdassa – että ”vammalla” tarkoitetaan elimen, kudoksen tai solun paikallista muutosta, joka johtuu sairaudesta tai onnettomuudesta, kun taas käsite ”ruumiin” viittaa elävän olennon aineelliseen osaan, eli ihmisen ruumiiseen.
- 24 Vaikka käsitettä ”ruumiinvamma” sen tavanomaisessa merkityksessä ei voida tulkita siten, että sen ulkopuolelle jää tällaiseen ruumiinvammaan liittyvä psyykinen vamma, tilanne on erilainen silloin, kun – kuten nyt käsiteltävässä asiassa – kyse on unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta aineistosta ilmenevällä tavalla lääketieteellisesti todetusta psyykkisestä vammasta, joka ei mitenkään liity ruumiinvammaan tämän käsitteen tavanomaisessa merkityksessä. Tällainen tulkinta nimittäin hämärtäisi ruumiinvamman ja psyykkisen vamman välistä eroa.
- 25 Se, että käsite ”ruumiinvamma” on sisällytetty Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen sanamuotoon, ei kuitenkaan välttämättä merkitse sitä, että yleissopimuksen laatijat olisivat halunneet sulkea pois lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun kyseisessä määräyksessä tarkoitettun ”onnettomuuden” tapauksessa silloin, kun onnettomuus on aiheuttanut matkustajalle psyykkisiä vammoja, jotka eivät liity samasta syystä aiheutuneeseen ruumiinvammaan.

- 26 Siltä osin kuin on kyse mainitun yleissopimuksen valmistelutöistä, on toki todettava, ettei yhtäkään ehdotusta, jonka mukaan käsite ”psyykkinen vamma” sisällytettäisiin nimenomaisesti Montrealin yleissopimuksen tekstiin, hyväksytty. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 41 kohdassa todennut, kyseisistä valmistelutöistä ilmenee kuitenkin myös, että ruumiinvamman käsitettä on päädytty käyttämään ”sillä perusteella, että tietyissä valtioissa psyykkisistä vammoista suoritettavat vahingonkorvaukset katetaan tietyin edellytyksin, että oikeuskäytäntö kehittyy tällä alalla ja että ei ole harkittu puuttumista tähän kehitykseen, joka riippuu oikeuskäytännöstä muilla aloilla kuin kansainvälisissä ilmakuljetuksissa” (pöytäkirja 27.5.1999 pidetyn täysistunnon 6. kokouksesta, 10.–28.5.1999 Montrealissa pidetty ilmailuoikeutta käsitellyt kansainvälinen diplomaattikonferenssi, nide I – pöytäkirjat, s. 243).
- 27 Montrealin yleissopimuksen tavoitteiden osalta on lisäksi muistettava, että kyseisen yleissopimuksen toisen ja kolmannen perustelukappaleen mukaan näihin tavoitteisiin kuuluu Varsovan yleissopimuksen ajanmukaistamisen ja yhtenäistämisen lisäksi varmistaa ”kuluttajien etujen suojelu – kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset” muun muassa onnettomuustapauksissa lentoliikenteen harjoittajien objektiivisen vastuun järjestelmällä. Oikeudenmukaisen korvauksen tarve, joka edellyttää myös saman onnettomuuden seurauksena vakavuudeltaan samanasteisia ruumiinvammoja tai psyykkisiä vammoja saaneiden matkustajien yhdenvertaista kohtelua, kyseenalaistettaisiin, jos Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta tulkittaisiin siten, että siinä suljetaan pois korvaus tällaisesta onnettomuudesta aiheutuneista psyykkisistä vammoista, jos ne eivät liity ruumiinvammaan.
- 28 Onnettomuuden seurauksena psyykkisen vamman saaneen matkustajan tilanne voi onnettomuudesta aiheutuneen vahingon vakavuudesta riippuen nimittäin olla verrattavissa ruumiinvamman kärsineen matkustajan tilanteeseen.
- 29 Näin ollen on katsottava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleessa sallitaan sellaisen psyykkisen vamman korvaaminen, joka on aiheutunut kyseisessä määräyksessä tarkoitettusta ”onnettomuudesta”, mutta joka ei liity kyseisessä määräyksessä tarkoitettuun ”ruumiinvahinkoon”.
- 30 Kuten Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viidennestä perustelukappaleesta ilmenee, tarve oikeudenmukaiseen korvaukseen on sovittava yhteen sen tarpeen kanssa, joka koskee ”oikeudenmukaisen etujen tasapainon” säilyttämistä lentoliikenteen harjoittajien etujen ja matkustajien etujen välillä (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 kohta ja tuomio 12.5.2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, 36 kohta).
- 31 Lentoliikenteen harjoittaja voi Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen perusteella joutua näin ollen korvausvastuuseen ainoastaan, jos loukkaantunut matkustaja osoittaa oikeudellisesti riittävällä tavalla, esimerkiksi lääkärinlausunnon ja lääkärinhoitoa koskevien tositteiden avulla, että kyse on kyseisessä määräyksessä tarkoitettuna ”onnettomuuden” aiheuttamasta hänen psyykkiseen koskemattomuuteensa kohdistuvasta haitallisesta vaikutuksesta, joka on vakavuudeltaan tai voimakkuudeltaan sellainen, että se – ottaen huomioon erityisesti sen psykosomaattiset vaikutukset – heikentää hänen yleistä terveydentilaansa ja ettei sitä voida poistaa ilman lääkärinhoitoa.

- 32 Tämä tulkinta mahdollistaa samalla sen, että vahingon kärsineet matkustajat voivat saada oikeudenmukaisen korvauksen täyden korvauksen periaatteen mukaisesti, ja sen, että lentoliikenteen harjoittajat voivat suojautua vilpillisiltä korvausvaatimuksilta, jotka asettaisivat niille hyvin raskaan sekä vaikeasti yksilöitävän ja laskettavissa olevan korvaustaakan, jolla saatettaisiin vaarantaa tai jopa lamauttaa niiden taloudellinen toiminta (ks. analogisesti tuomio 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, 40 kohta).
- 33 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaletta on tulkittava siten, että psyykinen vamma, joka aiheutuu matkustajalle kyseisessä määräyksessä tarkoitettusta ”onnettomuudesta” ja joka ei liity mainitussa määräyksessä tarkoitettuun ”ruumiinvammaan”, on korvattava samalla tavalla kuin tällainen ruumiinvamma, jos vahingon kärsinyt matkustaja osoittaa, että kyse on hänen psyykkiseen koskemattomuuteensa kohdistuvasta haitallisesta vaikutuksesta, joka on vakavuudeltaan tai voimakkuudeltaan sellainen, että se heikentää hänen yleistä terveydentilaansa ja ettei sitä voida poistaa ilman lääkärinhoitoa.

Toinen kysymys

- 34 Koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt toisen kysymyksen vain siinä tapauksessa, että ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, ja ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 35 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, jonka Euroopan yhteisö on allekirjoittanut 9.12.1999 ja joka on hyväksytty sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY, 17 artiklan 1 kappaletta

on tulkittava siten, että

psyykinen vamma, joka aiheutuu matkustajalle kyseisessä määräyksessä tarkoitettusta ”onnettomuudesta” ja joka ei liity mainitussa määräyksessä tarkoitettuun ”ruumiinvammaan”, on korvattava samalla tavalla kuin tällainen ruumiinvamma, jos vahingon kärsinyt matkustaja osoittaa, että kyse on hänen psyykkiseen koskemattomuuteensa kohdistuvasta haitallisesta vaikutuksesta, joka on vakavuudeltaan tai voimakkuudeltaan sellainen, että se heikentää hänen yleistä terveydentilaansa ja ettei sitä voida poistaa ilman lääkärinhoitoa.

Allekirjoitukset