

WALZ

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

6 päivänä toukokuuta 2010*

Asiassa C-63/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Espanja) on esittänyt 20.1.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 13.2.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Axel Walz

vastaan

Clickair SA,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja D. Šváby,

julkisasiamies: J. Mazák,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 10.12.2009 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Axel Walz, edustajanaan abogado J.-P. Mascaray Martí,

- Clickair SA, edustajanaan procuradora E. Rodés Casas ja abogado I. Soca Torres,

- Euroopan komissio, asiamiehinaan L. Lozano Palacios ja K. Simonsson,

kuultuaan julkisasiamiehen 26.1.2010 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, joka allekirjoitettiin Euroopan yhteisöjen puolesta 9.12.1999 ja hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 39; jäljempänä Montrealin yleissopimus), 22 artiklan 2 kappaaleen tulkintaa.

- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Clickair SA -nimisen lentoyhtiön (jäljempänä Clickair) matkustaja Axel Walz ja Clickair ja joka koskee kirjatun matkatavaran katoamisesta kyseisen yhtiön suorittaman lentokuljetuksen yhteydessä aiheutuneen vahingon korvaamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin säännöstö

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

”Tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja vahvistetaan tietyt täydentäviä säännöksiä. – ”

- 4 Asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

Montrealin yleissopimus

5 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannelta kohdasta ilmenee, että kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltiot ”ovat tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”.

6 Mainitun johdanto-osan viidennessä kohdassa todetaan seuraavaa:

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

7 Montrealin yleissopimuksen III luvun otsikkona on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”.

8 Kyseisen yleissopimuksen 17 artiklassa, jonka otsikkona on ”Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen – matkatavaravahinko”, määrätään seuraavaa:

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

2. Rahdinkuljettaja on vastuussa kirjatun matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että tuhoutumisen, katoamisen tai vahingoittumisen aiheuttanut tapahtuma sattui ilma-aluksessa tai sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli rahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin vahinko aiheutui matkatavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta. Käsi-matkatavaran osalta, henkilökohtaiset tavarat mukaan luettuina, rahdinkuljettaja on vastuussa, jos vahinko aiheutui rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen huolimattomuudesta.

--”

- 9 Mainitun yleissopimuksen 22 artiklassa vahvistetaan ”vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavararan osalta” seuraavasti:

”_ _

2. Matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta on rajoitettu 1 000:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden, paitsi jos matkustaja on kirjatun matkatavaran rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näytä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

--”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

- 10 Walz nosti 14.4.2008 Clickairia vastaa kanteen, jossa se vaati, että Clickair velvoitetaan maksamaan sille korvausta kirjattujen matkatavaroiden katoamisesta kyseisen yhtiön Barcelonasta (Espanja) Portoon (Portugali) suorittaman lentokuljetuksen yhteydessä.
- 11 Walz vaatii korvausta yhteensä 3 200 euroa, josta 2 700 euroa vastasi kadonneiden matkatavaroiden arvoa ja 500 euroa tästä katoamisesta aiheutunutta aineetonta vahinkoa.
- 12 Clickair kiisti Walzin vaatimuksen ja väitti, että vaaditun korvauksen määrä ylittää Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa matkatavaroiden katoamisen osalta vahvistetun korvausvastuun ylärajan, joka on 1 000 erityisnosto-oikeutta.
- 13 Koska oikeusriita perustuu Euroopan unionin rahdinkuljettajan kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevan kaupungin välillä suorittaman ilmakuljetuksen ehtojen noudattamiseen, asiaa käsittelevä Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona sovelsi asetusta N:o 2027/97.
- 14 Se totesi siten, että unionin rahdinkuljettajien korvausvastuun osalta asetuksella N:o 2027/97 vain pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimuksen merkitykselliset määräykset siltä osin kuin on kyse matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksesta unionin alueella. Se pohti näin ollen sitä, miten sen on tulkittava tiettyjä näitä määräyksiä, joihin kuuluu kyseisen yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappale, jossa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun yläraja matkatavaroiden kadotessa.

- 15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa tältä osin Audiencia Provincial de Barcelonan oikeuskäytäntöön. Kyseinen tuomioistuin on 2.7.2008 antamassaan tuomiossa näet katsonut, että edellä mainittu yläraja ei koske aineellista ja aineetonta vahinkoa yhdessä vaan että yhtäältä aineelliseen vahinkoon sovelletaan tätä 1 000 erityisnosto-oikeuden ylärajaa kun taas toisaalta aineetonta vahinkoa koskee toinen samansuuruinen 1 000 erityisnosto-oikeuden yläraja siten, että aineellisen ja aineetoman vahingon yhteenlaskemiseen perustuva yläraja on 2 000 erityisnosto-oikeutta.
- 16 Koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ollut samaa mieltä tästä tulkinasta, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Koskeeko [Montrealin] yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu korvausvastuun yläraja matkatavaran katoamisesta aiheutuneita sekä aineellisia että aineettomia vahinkoja yhdessä?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

- 17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää kysymyksellään vastausta lähinnä siihen, onko Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa, jossa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun yläraja muun muassa matkatavaroiden katoamisesta aiheutuneen vahingon osalta, tarkoitettua ilmaisua vahinko tulkittava siten, että se pitää sisällään sekä aineellisen vahingon että aineetoman vahingon.
- 18 Alustavasti on huomautettava, että unionin rahdinkuljettajien korvausvastuun osalta käsiteltävässä asiassa sovellettavalla asetuksella N:o 2027/97 pannaan täytäntöön

Montrealin yleissopimuksen merkitykselliset määräykset siltä osin kuin on kyse matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksesta unionin alueella. Erityisesti kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien pyytää näin ollen tulkitsemaan kyseisen yleissopimuksen merkityksellisiä määräyksiä.

- 19 Montrealin yleissopimus, jonka yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 EY 300 artiklan 2 kohdan nojalla, hyväksyttiin yhteisön puolesta päätöksellä 2001/539, ja se tuli yhteisön osalta voimaan 28.6.2004.
- 20 Koska kyseisen yleissopimuksen määräykset ovat yleissopimuksen voimaantulopäivästä lähtien olleet erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä, unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu sen tulkinnasta (ks. analogisesti asia 181/73, Haegeman, tuomio 30.4.1974, Kok., s. 449, Kok. Ep. II, s. 283, 2, 4 ja 5 kohta sekä Montrealin yleissopimuksen osalta asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-403, 36 kohta ja asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008, Kok., s. I-11061, 28 kohta).
- 21 Koska Montrealin yleissopimuksessa ei määritellä sen ranskankielisen version ilmaisuja "préjudice" (vahinko) ja "dommage" (vahinko), on heti alkuun todettava, että kun otetaan huomioon mainitun yleissopimuksen tarkoitus, joka on yhtenäistää kansainvälistä ilmakuljetusta koskevat säännöt, kyseisiä ilmaisuja on tulkittava yhdenmukaisesti ja itsenäisesti riippumatta niistä eri merkityksistä, joita näille käsitteille on annettu kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltioiden kansallisissa lainsäädännöissä.
- 22 Tämän perusteella kansainvälisessä yleissopimuksessa olevia ilmaisuja "préjudice" ja "dommage" on tulkittava unionia sitovien yleisen kansainvälisen oikeuden tulkintäsääntöjen mukaisesti.

- 23 Wienissä 23.5.1969 allekirjoitetun valtiosopimusoikeutta koskevan yleissopimuksen, johon on kodifioitu yleisen kansainvälisen oikeuden sääntöjä, 31 artiklassa täsmennetään tältä osin, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavalinen merkitys sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa (ks. vastavasti mm. lausunto 1/91, 14.12.1991, Kok., s. I-6079, Kok. Ep. XI, s. I-565, 14 kohta; asia C-312/91, Metalsa, tuomio 1.7.1993, Kok., s. I-3751, 12 kohta; asia C-416/96, Eddline El-Yassini, tuomio 2.3.1999, Kok., s. I-1209, 47 kohta ja asia C-268/99, Jany ym., tuomio 20.11.2001, Kok., s. I-8615, 35 kohta).
- 24 Aluksi on täsmennettävä, että Montrealin yleissopimuksen III luvun otsikossa sekä sen 17 artiklan 1 kappaleessa olevaa ilmaisua ”préjudice” on kyseistä yleissopimusta tulkittaessa pidettävä synonyyminä ilmaisulle ”dommage”, joka mainitaan kyseisen yleissopimuksen 17 artiklan otsikossa ja 2 kappaleessa. Montrealin yleissopimuksen muista todistusvoimaisista kieliversioista näet ilmenee, että samaa ilmaisua (espanjankielisessä versiossa ”daño” ja englanninkielisessä versiossa ”damage”) käytetään erotuksetta osoittamaan yleissopimuksen ranskankielisessä versiossa tarkoitettuja ilmaisuja ”préjudice” ja ”dommage”. Lisäksi on todettava, että vaikka yleissopimuksen venäjänkielisessä versiossa käytetään ranskan kielen tavoin kahta ilmaisua eli ilmaisuja ”вред” (vahinko) ja ”повреждение” (vahingoittaminen), myös näitä kahta ilmaisua, joilla on yhteinen alkuperä ja joita käytetään samalla tavalla, on pidettävä synonyymeinä yleissopimusta tulkittaessa.
- 25 Tämän jälkeen on huomautettava siitä yhteydestä, jossa ilmaisu ”vahinko” mainitaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklassa, että kuten tämän tuomion edellä olevassa kohdassa on todettu, kyseinen ilmaisu on myös itse yleissopimuksen III luvun, johon tämä määräys kuuluu, otsikossa. Jollei kyseisessä yleissopimuksessa ole perustetta päätellä toisin, sille on siis annettava sama merkitys kaikissa niissä kohdissa, joissa sitä käytetään kyseisessä luvussa.
- 26 Montrealin yleissopimuksen 22 artiklassa, joka myös kuuluu mainittuun III lukuun ja näin ollen merkitykselliseen asiayhteyteen, rajataan lisäksi rahdinkuljettajan korvausvastuuta tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta, mikä merkitsee sitä, että matkustajalle aiheutuneen vahingon luonteella ei ole tältä osin mitään merkitystä.

- 27 Ilmaisuille "préjudice" ja "dommage" tämän tuomion 23 kohdassa mainittujen tulkintasääntöjen mukaisesti annettavan tavallisen merkityksen täsmentämiseksi on lopuksi huomautettava, että on olemassa sellainen vahingon käsite, joka ei perustu sopimukseen ja joka on yhteinen kaikissa kansainvälisen oikeuden alajärjestelmissä. Yhdistyneiden Kansakuntien Kansainvälisen oikeuden toimikunnan (ILC) valtion vastuusta kansainvälisen oikeuden vastaisista teoista antamien artiklojen, jotka Yhdistyneiden Kansakuntien yleiskokous hyväksyi 12.12.2001 antamassaan päätöslauselmassa 56/83, 31 artiklan 2 kappaleen mukaan "vahinko kattaa kaikki, niin aineelliset kuin aineettomatkin vahingot" (le préjudice comprend tout dommage, tant matériel que moral).
- 28 Vahingon käsitteen kahden osatekijän, sellaisina kuin ne ilmenevät edellä mainitusta määräyksestä, jolla pyritään tältä osin kodifioimaan yleisen kansainvälisen oikeuden nykytila, voidaan tästä syystä katsoa ilmaisevan yhdessä kyseiselle käsitteelle kansainvälisessä oikeudessa annettavaa tavallista merkitystä. Lisäksi on huomautettava, että mikään Montrealin yleissopimuksessa ei osoita, että sopimusvaltioilla oli tarkoitus antaa vahingon käsitteelle lentoliikennettä koskevan kansainvälisen yksityisoikeuden yhdenmukaistetun vastuujärjestelmän yhteydessä erityinen merkitys ja poiketa sen tavallisesta merkityksestä. Vahingon käsitettä, sellaisena kuin se ilmenee yleisestä kansainvälisestä oikeudesta, sovelletaan siten edelleen edellä mainitun valtiosopimus-oikeutta koskevan yleissopimuksen 31 artiklan 3 kappaleen c kohdan mukaisesti Montrealin yleissopimuksen osapuolten välisiin suhteisiin.
- 29 Tästä seuraa, että Montrealin yleissopimuksen III luvussa tarkoitettujen ilmaisujen "préjudice" ja "dommage" on ymmärrettävä pitävän sisällään niin aineelliset kuin aineettomatkin vahingot.
- 30 Tätä päätelmää tukevat Montrealin yleissopimuksen antamisessa johtoajatuksena olleet päämäärät.
- 31 Tältä osin on huomautettava, että Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan kolmannen kohdan mukaan kyseisen yleissopimuksen sopimusvaltiot, jotka "ovat

tietoisia siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen”, päättivät ottaa käyttöön lentoliikenteen harjoittajien ankaraa korvausvastuuta koskevan järjestelmän.

- 32 Erityisesti kirjatun matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneen vahingon osalta rahdinkuljettajan katsotaan Montrealin yleissopimuksen 17 artiklan 2 kappaleen mukaan olevan vastuussa näistä vahingoista ”ainoastaan sillä edellytyksellä, että tuhoutumisen, katoamisen tai vahingoittumisen aiheuttanut tapahtuma sattui ilma-aluksessa tai sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli rahdinkuljettajan huostassa”.
- 33 Tällainen ankaraa korvausvastuuta koskeva järjestelmä edellyttää kuitenkin sitä, kuten myös Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viidennestä kohdasta ilmenee, että ”oikeudenmukainen etujen tasapaino” säilytetään etenkin lentoliikenteen harjoittajien eduissa ja matkustajien eduissa.
- 34 Tällaisen tasapainon säilyttämiseksi sopimusvaltiot ovat sopineet siitä, että tietyissä tilanteissa – Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen mukaan muun muassa matkatavaroiden tuhoutuessa, kadotessa, vahingoittuessa tai viivästyessä – lentoliikenteen harjoittajille kuuluvaa korvausvastuuvollisuutta rajoitetaan. Tämän seurauksena korvauksen määrää on rajoitettu ”matkustajaa kohden”.
- 35 Tämän johdosta edellä esitetty ”oikeudenmukainen etujen tasapaino” edellyttää niissä eri tilanteissa, joissa rahdinkuljettajan katsotaan olevan korvausvelvollinen Montrealin yleissopimuksen III luvun perusteella, korvauksen määrää koskevia selkeitä ylärajoja, jotka liittyvät kullekin matkustajalle kussakin tilanteessa aiheutuneeseen kokonaisvahinkoon matkustajalle aiheutuneen vahingon luonteesta riippumatta.

- 36 Näin ymmärrettävän korvauksen määrää koskevan rajoituksen johdosta matkustajat voivat saada korvauksen helposti ja nopeasti, eikä lentoliikenteen harjoittajille aseteta hyvin raskasta sekä vaikeasti yksilöitävää ja laskettavissa olevaa korvaustaakkaa, jolla saatettaisiin vaarantaa tai jopa lamauttaa niiden taloudellinen toiminta.
- 37 Tästä seuraa, että Montrealin yleissopimuksen III luvussa mainittuja korvauksen määrän erilaisia ylärajoja, kyseisen yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa vahvistettu yläraja mukaan luettuna, on sovellettava aiheutuneeseen vahinkoon kokonaisuudessaan siitä riippumatta, onko vahinko aineellista tai aineetonta.
- 38 Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen mukaan matkustajalla on lisäksi mahdollisuus erityisesti ilmoittaa etuuden määrä jättäessään kirjatun matkatavaran rahdinkuljettajalle. Tämä mahdollisuus vahvistaa sen, että lentoliikenteen harjoittajan vastuun yläraja mainitussa artiklassa määrätystä matkatavaran katoamisesta aiheutuneen vahingon osalta on silloin, kun mitään ilmoitusta ei ole tehty, ehdoton yläraja, joka kattaa niin aineettoman kuin aineellisenkin vahingon.
- 39 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleessa, jossa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajan vastuun yläraja muun muassa matkatavaroiden katoamisesta aiheutuneen vahingon osalta, tarkoitettua ilmaisua vahinko on tulkittava siten, että se pitää sisällään niin aineellisen kuin aineettomankin vahingon.

Oikeudenkäyntikulut

- 40 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 22 artiklan 2 kappaleessa, jossa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajan vastuun yläraja muun muassa matkatavaroiden katoamisesta aiheutuneen vahingon osalta, tarkoitettua ilmaisua vahinko on tulkittava siten, että se pitää sisällään niin aineellisen kuin aineetomankin vahingon.

Allekirjoitukset