



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 14. desember 2020 av Høyesterett i avdeling med

justitiarius Toril Marie Øie
dommer Ragnhild Noer
dommer Knut H. Kallerud
dommer Arne Ringnes
dommer Erik Thyness

HR-2020-2401-A, (sak nr. 19-186250SIV-HRET)
Anke over Eidsivating lagmannsretts dom 11. september 2019

Svenn Nilsen	(advokat Christina Doreen Steimler – til prøve)
Forbrukerrådet (partshjelper)	(advokat Erlend Haaskjold)
mot	
Finnair Oyj	(advokat Runar Hansen advokat Aage Krogh)
NHO Luftfart (partshjelper)	(advokat Tage Brigte Andreassen Skoghøy)

S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Thyness:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder krav på standarderstatning ved en forsinket flyvning og reiser spørsmål om slike krav kan falle bort etter ulovfestede regler om reklamasjon.
- (3) Svenn Nilsen reiste 8. august 2016 fra Bangkok via Helsinki til Oslo med det finske flyselskapet Finnair Oyj. Flyet ble forsinket, og Nilsen kom frem noe over tre timer etter opprinnelig ankomsttidspunkt.
- (4) Nilsen fremmet krav om erstatning overfor flyselskapet 12. november 2016. Grunnlaget for kravet var forordning (EF) nr. 261/2004 (flypassasjerforordningen), som gir flypassasjerer rett til å kreve kompensasjon ved forsinket eller kansellert flyvning og ved nektet ombordstigning. Standardkompensasjonen etter forordningen er 600 euro der flyreisen er på mer enn 3 500 km.
- (5) Finnair avsto kravet under henvisning til at kravet måtte fremsettes innen rimelig tid, hvilket de anså å være senest to måneder etter flyvningen.

Prosesshistorien

- (6) Nilsen tok ut forliksklage mot Finnair. Forliksrådet i Ullensaker avsa 24. juni 2017 dom hvor Finnair ble dømt til å betale 600 euro i erstatning med tillegg av renter og saksomkostnader.
- (7) Finnair brakte saken inn for Øvre Romerike tingrett ved stevning 4. august 2017. Tingretten avsa etter skriftlig behandling dom 12. desember 2017 med slik slutning:
- «1. Finnair Oyj betaler 600 – sekshundre – Euro i erstatning til Svenn Nilsen.
 2. Finnair Oyj betaler Svenn Nilsen 6 294 – sekstusentohundreogtittifire – kroner i saksomkostninger for Forliksrådet.
 3. Finnair Oyj betaler Svenn Nilsen 2 500 – totusenfemhundre – kroner i saksomkostninger for tingretten.»
- (8) Etter anke fra Finnair ble saken behandlet skriftlig av Eidsivating lagmannsrett, som 11. november 2019 avsa dom med slik slutning:
- «1. Finnair Oyj frifinnes.
 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.»
- (9) Lagmannsretten la til grunn at reklamasjonsregler i lovgivningen i vid utstrekning kan anvendes utenfor de lovregulerte tilfellene, og at kontraktsforholdet mellom passasjer og flyselskap, herunder kompensasjonsordningen etter flypassasjerforordningen, ikke var så særegent at det burde gjøres unntak fra utgangspunktet om reklamasjonsplikt. Lagmannsretten kom videre til at reklamasjonsfristen begynte å løpe ved reisens avslutning, og at det ikke var grunnlag for å sette en kortere reklamasjonstid enn

forbrukerkjøpslovens frist på to måneder, samtidig som en frist på to måneder i de aller fleste tilfeller ville være tilstrekkelig. Lagmannsretten fant ikke grunnlag for en lengre frist for Nilsens vedkommende.

- (10) Nilsen har anket til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.
- (11) Forbrukerrådet har erklært partshjelp til støtte for Nilsen, og NHO Luftfart har erklært partshjelp til støtte for Finnair.
- (12) Saken er behandlet ved fjernmøte, jf. midlertidig lov 26. mai 2020 nr. 47 om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv. § 3. Finnair har frafalt en anførsel om bortfall på grunn av passivitet. Saken står ellers i det vesentlige i samme stilling som for de tidligere instanser.

Partenes syn på saken

- (13) Den ankende part – *Svenn Nilsen* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (14) Lagmannsretten tar feil når den legger til grunn at det i norsk rett som utgangspunkt gjelder en ulovfestet reklamasjonsplikt ved krav om erstatning ved forsinkelse. Domstolen sondrer ikke tilstrekkelig mellom lovfestede misligholdsbeføyelser ved henholdsvis mangler og forsinkelser. Lovgivningen er vesentlig mindre ensartet ved forsinkelse enn ved mangler. I denne saken må det dessuten legges særlig vekt på at det er tale om en standarderstatning uten individuell utmåling.
- (15) Til tross for flyselskapenes opplysningsplikt er mange passasjerer ikke kjent med sine rettigheter. Det vil da være i strid med forordningens formål, som er å sikre et høyt beskyttelsesnivå for passasjerene, å oppstille en reklamasjonsfrist.
- (16) Praksis fra Transportklagenemnda har lav rettskildemessig vekt, og praksis til fordel for Finnairs syn er dessuten av nyere dato.
- (17) Internasjonalt er det kun i Sverige det gjelder en reklamasjonsfrist. For øvrig begrenses flypassasjerens krav på standarderstatning kun av foreldelsesreglene.
- (18) Det viktigste hensynet bak regler om reklamasjon er lojalitet. Også hensynet til forutberegnelighet, bevissikring og å unngå spekulasjon kan begrunne en reklamasjonsplikt. Ingen av disse hensynene gjør seg gjeldende ved krav på standarderstatning etter forordningen.
- (19) Med unntak av avhendingsloven, som for øvrig ikke gjelder typiske forbrukerkjøp, inneholder ingen av lovene som lagmannsretten viser til, en lovfestet reklamasjonsplikt for krav om erstatning ved forsinkelse. Heller ikke rettspraksis eller juridisk teori har anerkjent en slik ulovfestet reklamasjonsplikt.
- (20) Subsidiært er det anført at det ikke er grunnlag for å oppstille en tilnærmet absolutt reklamasjonsfrist, slik lagmannsretten synes å ha gjort. Den eventuelle normen er «innen rimelig tid». Reklamasjon etter litt over tre måneder må etter omstendighetene være tidsnok.

- (21) Svenn Nilsen har nedlagt slik påstand:
- «1. Svenn Nilsen tilkjennes 600 euro i erstatning, med tillegg av forsinkelsesrente fra 12.12.2016 og frem til betaling skjer.
 2. Svenn Nilsen tilkjennes sakens omkostninger for alle instanser.»
- (22) Partshjelperen – *Forbrukerrådet* – har sluttet seg til Svenn Nilsens anførsler og har særlig fremhevet:
- (23) Innrettelseshensynet gjør seg her gjeldende i mindre grad enn i mange andre kontraktsforhold. De to andre bærende hensynene bak reklamasjonsreglene – bevissikringshensynet og spekulasjonshensynet – gjør seg ikke gjeldende ved krav på standarderstatning ved flyforsinkelser.
- (24) Forbrukerrådet har nedlagt slik påstand:
- «Forbrukerrådet tilkjennes sakskostnader for Høyesterett.»
- (25) Ankemotparten – *Finnair Oyj* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (26) Nilsens krav er falt bort på grunn av for sen reklamasjon.
- (27) Forordningen setter ingen tidsfrister for krav og prosesshandlinger. EU-domstolens anerkjennelse av at nasjonale lovgivere kan fastsette prosessuelle frister, må forstås slik at det er adgang til å anvende en nasjonal reklamasjonsfrist i denne typen saker.
- (28) Reglene om reklamasjon ved kjøp er basert på prinsippet om lojalitetsplikt i kontraktsforhold og kan i vid utstrekning anvendes utenfor de lovregulerte tilfellene.
- (29) Det er ikke naturlig å trekke en parallell fra forsinkelsestilfellene i lover som regulerer kjøp av blant annet løsøre. Det er mer nærliggende å se hen til for eksempel pakkereiselovens og håndverkertjenestelovens regler om reklamasjon.
- (30) Utviklingen innen EU viser at EUs forbrukerrettighetslovgivning om andre former for passasjertransport etter 2004 har fått tydelige regler om når klage må fremsettes, og hva som kreves fra både forbruker- og transportørsiden. Et forslag om seks måneders reklamasjonsfrist for standarderstatning etter flypassasjerdirektivet er under diskusjon i EU.
- (31) Den svenske Högsta Domstolen har lagt til grunn at passasjerer som krever erstatning etter flypassasjerforordningen, må reklamere innen rimelig tid etter ankomst til det endelige bestemmelsesstedet. Etter denne avgjørelsen har Transportklagenemnda enstemmig kommet til at flypassasjerer må reklamere innen rimelig tid, og at dette normalt vil være innen to måneder.
- (32) Tvisteløsningsorganene blir nå tungt belastet med flypassasjersaker som er av begrenset betydning for forbrukerne. Dette vil i stor grad kunne unngås dersom retten kommer til at flypassasjerer må fremme sine krav innen rimelig tid. Samtidig vil det medføre at flyselskapene slipper å lagre opplysninger om flyvninger som er flere år gamle.

- (33) Det er naturlig at reklamasjonsfristen begynner å løpe når forbrukeren burde oppdage grunnlaget for kravet, det vil normalt si når forsinkelsen eller innstillingen er et faktum. Kravet bør være at det reklameres innen rimelig tid etter dette. I tråd med det som etter praksis gjelder for huskjøpere etter avhendingslova, bør fristen i utgangspunktet ikke være mye lengre enn to måneder.
- (34) Finnair Oyj har nedlagt slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
 2. Finnair Oyj tilkjennes sakskostnader for forlikrådet, tingrett, lagmannsrett og Høyesterett.»
- (35) Partshjelperen – *NHO Luftfart* – har sluttet seg til Finnairs anførsler og har særlig fremhevet:
- (36) Reglene om reklamasjonsfrist er et utslag av de alminnelige krav til lojalitet medkontrahenter imellom og er ikke kun begrunnet ut fra realdebitors mulighet til avhjelp og skadebegrensende tiltak. Sentralt i vurderingen står dessuten bevissikrings- og innrettelseshensynene, som også gjør seg gjeldende ved forsinkelser.
- (37) Det verserer flere saker for domstolene hvor det har gått opptil ett år og syv måneder før reklamasjon er sendt. En slik tidsbruk er ikke beskyttelsesverdig. Flyselskapene må kunne innrette seg på at krav ikke vil bli fremsatt senere enn de første månedene etter forsinkelsen.
- (38) NHO Luftfart har nedlagt slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
 2. NHO Luftfart tilkjennes sakskostnader for Høyesterett.»

Mitt syn på saken

Generelt om regelverket

- (39) Nilsens krav på standarderstatning er basert på forordning (EF) nr. 261/2004 (flypassasjerforordningen) artikkel 7. Forordningen gjelder som forskrift i norsk rett, jf. forskrift om flypassasjerers rettigheter ved nektet ombordstigning og innstilt eller vesentlig forsinket flyging 17. februar 2005 nr. 141 § 1, som er gitt med hjemmel i luftfartsloven.
- (40) Det følger av fortalen til forordningen at retten til standarderstatning blant annet er begrunnet i hensynet til forbrukervern, jf. punkt 1. Formålet var blant annet å redusere praksisen med kansellering av flyreiser ved å stille krav om kompensasjon til passasjerer som utsettes for dette, jf. punkt 9.
- (41) Videre følger det av forordningen artikkel 5 nr. 1 bokstav c jf. nr. 3 at et flyselskap har plikt til å betale erstatning i samsvar med artikkel 7 dersom det kan godtgjøres at den

innstilte flyvningen «skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.» Det fremgår av fortalen punkt 14 at slike omstendigheter blant annet kan være værforhold som gjør det umulig å gjennomføre flyvningen, og streiker. De standardiserte erstatningssatsene fremgår av artikkel 7 og er 250 euro for flyvninger på høyst 1 500 kilometer, 400 euro for flyvninger mellom 1 500 og 3 500 kilometer og 600 euro for flyvninger over 3 500 kilometer.

- (42) EU-domstolen har i dommen av 19. november 2009 i de forente sakene C-402/07 og C-432/07 *Sturgeon* slått fast at ankomst til bestemmelsesstedet mer enn tre timer etter det opprinnelig fastsatte ankomsttidspunktet er å likestille med innstilling av flyvningen. Det følger imidlertid av artikkel 7 nr. 2 bokstav c at erstatningen kan nedsettes med 50 prosent hvis forsinkelsen på flyvninger over 3 500 kilometer er mindre enn fire timer. Slik nedsettelse er ikke påberopt i vår sak.
- (43) Flyselskapene er i forordningen artikkel 14 pålagt å gi passasjerene informasjon om deres rettigheter, herunder nærmere angitte «detaljerte skriftlige opplysninger» til passasjerer som berøres av en forsinkelse på minst to timer.

Gjelder det en reklamasjonsfrist?

- (44) Finnair har ikke bestridt at vilkårene i flypassasjerforordningen for standarderstatning er oppfylt. Det gjøres imidlertid gjeldende at kravet er bortfalt som følge av at Nilsen ikke hadde reklamert før han fremmet kravet tre måneder og fire dager etter at han kom frem til ankomststedet.
- (45) Jeg nevner for ordens skyld at lagmannsretten har lagt til grunn at Finnair har overholdt sin informasjonsplikt etter forordningen, og at anken til Høyesterett ikke omfatter bevisbedømmelsen. Det er altså i denne saken ikke aktuelt å vurdere eventuelle følger av manglende overholdelse av minstekravene til informasjon til kundene.
- (46) Forordningen inneholder ingen bestemmelser om reklamasjon eller klagefrist. Det fremgår imidlertid av EU-domstolens dom av 22. november 2012 i sak C-139/11 *Moré* avsnitt 33 at søksmålsfrister kan fastsettes i henhold til nasjonal lovgivning. Det er ikke uten videre klart om dette er begrenset til foreldelsesregler, eller om det også omfatter reklamasjonsregler og andre passivitetssinnsigelser. Med det resultat jeg er kommet til, er det ikke nødvendig å ta stilling til dette. Jeg nevner imidlertid at den svenske Högsta Domstolen i dommen inntatt i NJA 2018 side 127 avsnitt 14 har lagt til grunn at forordningen ikke er til hinder for at nasjonale rettsregler om reklamasjon kan komme til anvendelse.
- (47) Kjøpsloven 1907 inneholdt generelle regler om reklamasjon ved både forsinkelse og mangler. Det har lenge vært antatt i litteraturen at kjøpslovens regler stort sett må kunne anvendes analogisk, se for eksempel Augdahl, *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 5. utgave, 1978 side 285.
- (48) Nyere lovgivning tegner imidlertid et mer nyansert bilde. Kjøpsloven 1988, som i hovedsak kommer til anvendelse mellom næringsdrivende, har en generell bestemmelse om reklamasjon ved mangler i § 27. Ved forsinkelse gjelder det bare reklamasjonsplikt for krav på oppfyllelse og en plikt til å fastsette en rimelig tilleggsfrist før kjøpet kan heves.

Forbrukerkjøpsloven har også en generell regel om reklamasjon ved mangler i § 27, mens det ved forsinkelse etter § 22 er opp til selger å spørre kjøper om hun vil kreve oppfyllelse. Eventuelt fravær av påfølgende varsel fra kjøpers side leder kun til bortfall av retten til hevning; det knytter seg altså ingen reklamasjonsplikt til retten til erstatning ved forsinkelse.

- (49) Finnair har vist til pakkereiseloven § 26 som stiller krav om reklamasjon ved mangler ved reisetjenestene. Mangler omfatter i denne sammenheng også forsinkelser, jf. lovens § 8 d. Jeg finner ikke grunn til å legge særlig vekt på dette. Mangler ved pakkereiser vil ofte være av en art som gjør at de kan rettes opp løpende, og arrangøren har rett til å foreta avhjelp etter lovens § 27. Det vil være lite rimelig å tillate krav knyttet til forhold som kunne ha vært rettet underveis, hvis det hadde vært reklamert. Behovet for reklamasjon i forbindelse med typiske mangler ved pakkereiser er derfor større enn ved rutflyforsinkelser.
- (50) Videre har Finnair vist til håndverkertjenesteloven § 12. Etter denne bestemmelsen er det en forutsetning for krav om hevning eller erstatning basert på forsinkelse at forbrukeren fremsetter kravet innen rimelig tid etter at tjenesten er avsluttet. Det er imidlertid også her andre hensyn som gjør seg gjeldende enn ved flyreiser. Blant annet vil en håndverker som er blitt forsinket med leveringen, i mange tilfeller ikke ha grunn til å forvente at forsinkelsen vil lede til krav fra kunden. Dessuten vil styrkeforholdet mellom en håndverker og en forbrukerkunde normalt være mer balansert enn forholdet mellom et flyselskap og dets passasjerer. Av disse grunner kan jeg ikke se at reglene om håndverkertjenester har særlig overføringsverdi til spørsmålet i vår sak.
- (51) Det EU-rettslige regelverket på transportrettens område tegner ikke noe entydig bilde. Forordning (EU) nr. 181/2011 (busspassasjerforordningen) artikkel 27 oppstiller en klagefrist på tre måneder og forordning (EU) nr. 1177/20120 (båtpassasjerforordningen) artikkel 24 har en klagefrist på to måneder. I forordning (EF) nr. 1371/2007 (jernbanepassasjerforordningen) og forordning (EF) nr. 261/2004 (flypassasjerforordningen) er det derimot ikke noen klagefrister eller reklamasjonsregler.
- (52) Bildet er følgelig sammensatt, noe som må antas å henge sammen med at det kan være ulike oppfatninger om hvor langt de hensyn som begrunner reklamasjonsplikt, generelt rekker, og ikke minst at hensynenes vekt varierer avhengig av partsforholdene og hva slags misligholdskrav det er tale om. Dette tilsier at man utenfor de lovregulerte områdene må løse spørsmålet om reklamasjonsplikt ut fra de hensyn som knytter seg til det enkelte typetilfelle.
- (53) Når det gjelder partsforholdene, minner jeg om at et sentralt formål med flypassasjerforordningen er forbrukervern. Dette taler generelt for tilbakeholdenhet med å oppstille krav til reklamasjon i vår sammenheng.
- (54) Reklamasjonsplikt begrunnes vanligvis med tre hensyn: *Innrettelsehensynet* – også kalt avviklingshensynet – springer ut av behovet for å få rimelig rask avklaring av alle konsekvenser av kontrakter. *Bevissikringshensynet* knytter seg til at jo lengre tid som går, desto vanskeligere kan det bli for den angivelig misligholdende part å sikre bevis til sin fordel. *Spekulasjonshensynet* er først og fremst relevant i tilknytning til hevning, der det etter omstendighetene kan være av interesse for en part å se tiden an for så å ta stilling til om det vil lønne seg å heve, eller isteden holde fast ved kontrakten og eventuelt kreve erstatning eller prisavslag.

- (55) Innrettelseshensynet står etter min mening relativt svakt når det gjelder flyselskapenes plikt til å betale standarderstatning. Normalt vil selskapene være kjent med de forsinkelser som utløser ansvar, og hvilke passasjerer som er rammet. De kan følgelig kalkulere kravene og gjøre avsetninger for å dekke dem. Hvis krav bortfaller på grunn av passivitet fra passasjerenes side, kan det følgelig hevdes å representere en tilfeldig besparelse for flyselskapene.
- (56) Bevissikringshensynet har også nokså begrenset vekt i vår sammenheng. Finnair har riktignok vist til at det meget store antall flyvninger gjør det er krevende å finne ut av hva som har skjedd i det enkelte tilfellet når tiden har gått. Flyselskapene kan derfor i fravær av en reklamasjonsfrist miste muligheten til å påberope ekstraordinære omstendigheter som faktisk har vært årsak til den enkelte forsinkelsen. Hva problemene består i, er imidlertid ikke dokumentert, bortsett fra generelle anførsler om at reiser med flybytte kan gjøre faktumundersøkelser mer komplisert, samt at regresskrav kan falle bort fordi det kan gjelde frister i de bakenforliggende kontraktsforhold.
- (57) Generelt må det uansett være grunn til å anta at det iallfall er noen passasjerer som reklamerer raskt, og da vil flyselskapet kunne sikre dokumentasjon som kan oppbevares til bruk i senere saker. Men også ellers synes det å være lite som med vekt taler imot at flyselskapene må sørge for å oppbevare tilstrekkelig dokumentasjon til å kunne håndtere krav når de kommer.
- (58) Endelig vil jeg trekke frem at reklamasjonsplikt er et utslag av den *gjensidige* lojalitetsplikt i kontraktsforhold. Inntrykket er at mange flyselskaper i dag begrenser seg til minimumsoppfyllelse av informasjonsplikten. Samtidig er det rimelig å anta at de fleste flypassasjerer som er kjent med ordningen og synes det er bryet verdt å sette frem krav, vil gjøre dette ganske kort tid etter at reisen er avsluttet. Det fremstår derfor som sannsynlig at det høye antall sent fremsatte krav langt på vei må skyldes at ordningen med standarderstatning er lite kjent. Dette reduserer omfanget av krav som blir fremsatt og er dermed til fordel for flyselskapene. Da fremstår det ikke som urimelig at flyselskapene må leve med de ulemper det medfører for dem at krav blir fremsatt sent.
- (59) Etter en samlet vurdering av de hensyn jeg nå har gjort rede for, er min konklusjon at det ikke er tilstrekkelig grunn til på ulovfestet grunnlag å stille et krav om reklamasjon i tilknytning til standarderstatning etter flypassasjerforordningen.
- (60) Den svenske Högsta Domstolen har i den nevnte dommen inntatt i NJA 2018 side 127 kommet til at det gjelder en plikt til å reklamere innen «skälig tid» for krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen. Det fremgår at «skälig tid» i denne sammenheng iallfall ikke er mindre enn to måneder. Det er i avsnitt 31 i dommen vist til at det i svensk kontraktsrett som hovedregel gjelder et alminnelig prinsipp om reklamasjonsplikt ved krav på erstatning for forsinkelse. Svensk rett er altså ikke sammenfallende med norsk rett på dette punktet.
- (61) Selv om hensynet til nordisk rettsenhet kan ha en viss vekt, legger jeg under disse omstendigheter ikke avgjørende vekt på at Högsta Domstolen er kommet til et annet resultat for svensk retts vedkommende. Jeg peker for øvrig på at innen EU-retten er det særlig rettsenhet innenfor det samlede EU- og EØS-området som er viktig, og det er – med

unntak for Sverige – ikke påvist at det i andre land er oppstilt noen reklamasjonsfrist for slike krav som vår sak gjelder.

- (62) Jeg nevner avslutningsvis at en mulighet for flyselskapene er å være mer aktive med å gi informasjon til passasjerene. De kunne for eksempel sende elektronisk beskjed til passasjerer som må antas å være berettiget til standarderstatning, med en enkel beskjed om at de kan ha et krav og en lenke til et nettsted der krav kan meldes. Dette ville trolig ha medført at de fleste krav ble fremsatt innen kort tid.

Konklusjon og sakskostnader

- (63) Jeg er kommet til at det ikke gjelder noen særskilt frist for å varsle eller fremsette krav i tilknytning til standarderstatning etter flypassasjerforordningen, og den alminnelige foreldelsesfristen på tre år, jf. foreldelsesloven § 2, er avbrutt i tide. Svenn Nilsen gis følgelig medhold i sitt krav om standarderstatning på 600 euro.
- (64) Svenn Nilsen har vunnet saken og har i samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 krav på full erstatning for sine sakskostnader.
- (65) Sakskostnadene for forlikrådet, tingretten og lagmannsretten summerer seg til 77 613 kroner, hvorav 13 000 kroner er merverdiavgift. For Høyesterett er det krevet salær på 553 750 kroner, hvorav 110 750 kroner er merverdiavgift. Kravet knytter seg til 177 timers arbeid i tillegg til ankegebyret, som utgjør 31 050 kroner. Erstatning for sakskostnader er etter tvisteloven begrenset til det nødvendige, og tidsforbruket fremstår som høyt. Jeg er likevel etter noe tvil kommet til at det ikke er tilstrekkelig grunn til å sette ned salærkravet. Svenn Nilsen tilkjennes etter dette samlede sakskostnader med 662 413 kroner.
- (66) Partshjelperen Forbrukerrådet har krevet dekket sakskostnader med 293 850 kroner. Kravet tas til følge.
- (67) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Finnair Oyj betaler 600 – sekshundre – euro i erstatning til Svenn Nilsen, med tillegg av forsinkelsesrente fra 12. desember 2016 og frem til betaling skjer, innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.
2. I sakskostnader for forlikrådet, tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Finnair Oyj og NHO Luftfart én for begge og begge for én til Svenn Nilsen 662 413 – sekshundreogsekstittusenfirehundreogtrenten – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.
3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Finnair Oyj og NHO Luftfart én for begge og begge for én til Forbrukerrådet 293 850 – tohundreogtrettusenåttehundreogfemti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.

- (68) Dommer **Ringnes:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (69) Dommer **Noer:** Likeså.
- (70) Dommer **Kallerud:** Likeså.
- (71) Justitiarius **Øie:** Likeså.
- (72) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Finnair Oyj betaler 600 – sekshundre – euro i erstatning til Svenn Nilsen, med tillegg av forsinkelsesrente fra 12. desember 2016 og frem til betaling skjer, innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.
2. I sakskostnader for forlikrådet, tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Finnair Oyj og NHO Luftfart én for begge og begge for én til Svenn Nilsen 662 413 – sekshundreogsekstiotusenfirehundreogtrenten – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.
3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Finnair Oyj og NHO Luftfart én for begge og begge for én til Forbrukerrådet 293 850 – tohundreogtrettusenåttehundreogfemti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.