



NOREGS HØGSTERETT

Den 10. mars 2006 sa Høgsterett dom i

HR-2006-00430-A, (sak nr. 2005/1008), sivil sak, anke,

Vesta Forsikring AS
Gjensidige Forsikring

(advokat Jon Andersen – til prøve)

mot

Fegmat AS
IF Skadeforsikring NUF

(advokat Wenche Undli)

R Ø Y S T I N G :

- (1) Dommar **Utgård:** Saka gjeld skadebotkrav mot transportør og forsikringsselskap etter at semitrailer med tørrfisk vart rana, jf. vegfraktilova § 27. Ranet skjedde på ein parkeringsplass utan vakt ved motorvegen sør for Roma, og spørsmålet i saka er om parkering der over natta var grovt aktlaust, jf. vegfraktilova § 38, slik at transportøren ikkje kan gjere gjeldande ansvarsavgrensing etter vegfraktilova § 32.
- (2) Vesta Forsikring AS var vareassurandør for AS Glea og Lofoten Fisk AS, medan Gjensidige NOR Forsikring var vareassurandør for Ritland Fiskeeksport AS. Den 22. august 2000 avtala AS Glea sal av tre parti tørrfisk til Jolly Fish srl., Scanfish srl. og F.lli D'Avino spa. Same dag gjorde Lofoten Fisk AS og Ritland Fiskeeksport AS avtale om sal av kvar sitt parti til Jolly Fish srl. Seljarane held til på Røst og på Ballstad i Nordland, medan kjøparane held til i Somma Vesuviana om lag 18 km aust for Napoli.
- (3) Djupvasskaia Trondheim AS tok som kontraherende transportør på seg å transportere fisken frå seljarane i Noreg til kjøparane i Italia. Djupvasskaia engasjerte Fegmat AS som transportør til å transportere fisken med bil frå Noreg og til kjøpar. If Skadeforsikring NUF var godsansvarsassurandør for bileigaren.
- (4) Fisken vart av Fegmat transportert frå Noreg med semitrailer. Sjøfør var A. Om kvelden 29. august 2000, etter det opplyste om lag klokka 18.30 til 19.00, kom han fram til Casilina Ovest, som er ein parkeringsplass om lag 11 mil sør for Roma og like langt nord

for Napoli. Parkeringsplassen hadde tilknytning til bensinstasjon, restaurant og sanitæranlegg, men det var ikkje vakt eller stengd port om natta. Etter å ha kome til parkeringsplassen gjekk A til restauranten. Han tok også ein dusj før han gjekk tilbake til bilen, der han sov om natta. Om lag klokka 03.00 vart så A rana av tre menn, som køyrde bort med bilen med A i. Etterkvart vart tilhengaren med lasten av tørrfisk kopla frå, og A vart deretter etterlaten i trekkvogna på ein veg. Han tok seg fram til politiet og fekk meldt frå. Han gav ei forklaring der same dag klokka 11.00. Forklaringa gjaldt det som hende frå ranstidspunktet og utover. Same dag gav A også forklaring for ein italiensk forsikringsrepresentant, som laga ein rapport som til ein viss grad også omfatta tilhøve før ranet. Det er ikkje i saka lagt fram andre rapportar frå den forsikra eller frå andre.

- (5) Det samla tapet utgjorde 3 677 250 kroner. Gjensidige NOR Forsikring og Vesta Forsikring har betalt ut forsikringssummen til sine forsikringstakarar, og har gått inn i kravet dei hadde mot transportøren Fegmat og mot If Skadeforsikring. Desse har godteke å ha ansvar i saka, og If Skadeforsikring har betalt ut skadebot med 2 317 076 kroner i samsvar med avgrensingsreglane i vegfraktlova § 32. Vesta Forsikring og Gjensidige NOR Forsikring er av den oppfatning at transportøren handla grovt aktlaust ved å velje ein parkeringsplass utan vakt, slik at regelen om ansvarsavgrensing ikkje kan gjerast gjeldande, jf. vegfraktlova § 38. Dei krev derfor også dekt resttapet, som er 1 018 954 kroner for Vesta Forsikring og 341 220 kroner for Gjensidige NOR Forsikring.

- (6) Etter at partane ikkje kom til semje, vart det reist sak om krava. Asker og Bærum tingrett sa 3. desember 2003 dom med slik domsslutning:

- "1. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Vesta Forsikring AS erstatning med kr. 1.018.954,- med tillegg av 5 % rente pr år fra 23. november 2000 til betaling skjer, innen 2 – to – uker etter forkynt dom.**
- 2. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Gjensidige Nor Forsikring erstatning med kr. 341.220,- med tillegg av 5 % rente pr år fra 19. desember 2000 til betaling skjer, innen 2 – to – uker etter forkynt dom.**
- 3. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Vesta Forsikring AS og Gjensidige Nor Forsikring sakens omkostninger med 100.000 – etthundretusen – kroner, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra dommens forkynnelse til betaling finner sted, innen 2 – to – uker etter forkynt dom."**

- (7) Dommen vart anka til Borgarting lagmannsrett, som sa dom 31. mai 2005 med slik domsslutning:

- "1. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF frifinnes.**
- 2. Vesta Forsikring og Gjensidige NOR Forsikring in solidum betaler til Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF saksomkostninger for tingrett og lagmannsrett med 130 795 – etthundreogtrettitusen syvhundreogtittifem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelse av denne dom."**

- (8) Vesta Forsikring AS og Gjensidige NOR Forsikring, som har endra namn til Gjensidige Forsikring, har anka til Høgsterett. Anken gjeld innhaldet i dommen. I høve anken er det halde eit bevisopptak som eg kjem noko attende til. Saka står i same stilling for Høgsterett som for dei tidlegare rettane.

- (9) Ankepartane, *Vesta Forsikring AS og Gjensidige Forsikring*, har i hovudsak halde fram:
- (10) Transportøren var kjend med at han transporterte ein verdfull, lett omsetjeleg og ransutsett last. Trass i dette valde han å stanse for natta klokka 18.40 på ein parkeringsplass utan vakt sør for Roma. Ved å gjere dette utsette han seg for ein stor risiko for ran. Bruk av parkeringsplass utan vakt var i strid med tryggingforskriftene frå forsikringsselskapa, som var gjorde til del av transportavtalen, og også med vanlege bransjenormer for forsvarleg handlemåte.
- (11) Det ville dessutan ha vore mogeleg å køyre om lag 7 mil vidare på motorvegen og kome til parkeringsplassen i Capua, der det var vakt. Sjåføren hadde såleis eit handlingsalternativ som var forsvarleg. Det var også ytterlegare ein parkeringsplass med vakt nærare Roma, som sjåføren kunne ha stoppa på.
- (12) Det er ikkje på nokon måte godtgjort at det var særlege problem som hindra sjåføren i å nå fram til parkeringsplassen i Capua. For det første er det ikkje noko som tyder på at det var spesielle trafikkproblem før Casilina Ovest, som hadde gjort at sjåføren hadde kome fram på eit tidspunkt då det i tilfelle ikkje var tilrådeleg å køyre vidare i underkant av ein time. For det andre er det heller ikkje opplyst at det her hadde skjedd noko på motorvegen som gjorde det vanskeleg eller umogeleg å halde fram til Capua.
- (13) Slik parkering må – i mangel av unnskyldningsgrunnar – reknast å vere særleg uforsvarleg i det aktuelle området, og med det grovt aktlaus, jf. vegfraktlova § 38. Ankemotpartane kan då ikkje gjere gjeldande ansvarsavgrensinga i vegfraktlova § 32, men må dekkje også resten av ankepartane sitt økonomiske tap. Som kjent har ankepartane betalt ut forsikringsbeløpa til fiskeselarane, og med det gått inn i deira krav mot ankemotpartane.
- (14) Vesta Forsikring AS og Gjensidig Forsikring har sett fram slik påstand:
- "1. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Vesta Forsikring AS erstatning med kr. 1.018.954,- med tillegg av 5 % rente per år fra 23. november 2000 til betaling skjer.**
 - 2. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Gjensidige Forsikring erstatning med kr. 341.220,- med tillegg av 5 % rente per år fra 19. desember 2000 til betaling skjer.**
 - 3. Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF dømmes i fellesskap til å betale Vesta Forsikring AS og Gjensidige Forsikring sakens omkostninger for alle tre rettsinstanser tillagt lovens forsinkelsesrente fra oppfyllestidspunktet til betaling skjer."**
- (15) Ankemotpartane, *Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF*, har i hovudsak halde fram:
- (16) Sjølv om det kan rettast innvendingar mot bruk av parkeringsplass utan vakt, var Casilina Ovest langt frå Napoli, og plassen hadde god kvalitet. Det var derfor ikkje i seg sjølv grovt aktlaust å parkere der over natta. Det er mange sjåførar med godsbilar som nyttar slike parkeringsplassar. Forsikringsselskapa sine tryggingvilkår var ikkje gjorde til ein del av avtalen, og brot på dei ville i denne samanhengen heller ikkje utan vidare kunne karakteriserast som grovt aktlaust.

- (17) I dette tilfellet var det dessutan avgjerande for bruken av parkeringsplassen at sjåføren ut frå trafikksituasjonen hadde blitt forseinka på turen frå Roma og sørover. Då han kom til Casilina Ovest, var klokka 18.40, og det ville vere risikofylt å køyre vidare. Utan omsyn til trafikksituasjonen vidare var det for seint å køyre sju mil vidare til Capua, som er ein plass med vakt. For å vere sikra plass må ein kome dit seinast klokka 19.00.
- (18) I det konkrete tilfellet var dessutan motorvegen sørover stengd, slik at det ikkje i noko fall let seg gjere å køyre vidare denne kvelden. Det må ha vore ei trafikkulykke eller liknande, som gjorde at motorvegen var stengd heile kvelden.
- (19) Fraktføraren handla såleis her ikkje grovt aktlaust, og anken kan då ikkje føre fram.
- (20) Fegmat AS og If Skadeforsikring NUF har sett fram slik påstand:
- ”1. Lagmannsrettens dom stadfestes.**
- 2. Ankemotpartene tilkjennes saksomkostninger for Høyesterett.”**
- (21) *Eg er komen til at anken fører fram.*
- (22) Som det går fram av det eg har sagt tidlegare, gjeld tvisten spørsmålet om fraktføraren og hans forsikringsselskap har plikt til å betale skadebot for tap av gods etter vegfraktlova § 32 ut over høgstesummane i vegfraktlova § 27. Plikt til å svare skadebot ut over høgstesummane ligg berre føre dersom fraktføraren har valda skaden forsettleg eller grovt aktlaust, jf. vegfraktlova § 38 første ledd. Slikt utvida ansvar for fraktføraren omfattar etter vegfraktlova § 38 andre ledd, jf. § 6, også skader valda av tilsette eller andre som blir nytta ved uføringa av fraktføringa.
- (23) Det grunnleggjande spørsmålet er om det, ut frå risikoen for å bli rana, var grovt aktlaust å parkere ein bil med tørrfisk over natta på ein parkeringsplass langs motorvegen om lag midtvegs mellom Roma og Napoli.
- (24) Ved fastlegginga av kva som er grovt aktlaust etter vegfraktlova § 38 viser eg til Rt. 1995 side 486, der det er gjort greie for innhaldet i det norske kravet om skuld, ut frå vegfraktlova og Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR), som lova byggjer på. Det er i denne dommen lagt til grunn at originaltekstane i CMR ikkje gir grunnlag for å tolke vegfraktlova § 38 på ein annan måte enn det som ordlyden og lovførearbeida fastset. Om sjølv omgrepet grov aktløyse heiter det så:

”Når det gjelder det nærmere innhold i begrepet grov uaktsomhet slik det er brukt i vegfraktloven § 38, antar jeg at dette må bestemmes som i den alminnelige erstatningsrett. Hvorvidt en kjøring skal anses som grovt uaktsom, må således avgjøres i forhold til det gods som transporteres. Om kjøringen er grovt uaktsom overfor andre interesser, er ikke avgjørende. Begrepet omfatter både bevisst og ubevisst uaktsomhet. I begge fall må grensen fastlegges ved en vurdering, og det et tale om et mer markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte enn det man krever ved alminnelig uaktsomhet. I en annen sammenheng er dette kravet uttrykt slik i Rt-1989-1318: ”Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.””

- (25) Det ligg føre ein norsk høgsterettsdom, Rt. 1998 side 1815, om ran av vogntog med tørrfisk på parkeringsplass i Italia. Saka gjaldt vegfraktilova § 28 første ledd, som ikkje er tema i vår sak. Eg går derfor ikkje nærare inn på dommen; noko heller ikkje partane i saka har gjort.
- (26) Derimot finst det dansk praksis om spørsmålet, som eg vil omtale. Også etter dansk lovgiving er det grov aktløyse og forsett som gir rett til skadebot ut over ansvarsavgrensinga.
- (27) Den første danske dommen eg vil vise til, er høgsteretts dom av 3. oktober 2001, innteken i UfR 2002 side 6. Det vart der lagt til grunn at det var grovt aktlaust å parkere ein trailer med elektronisk utstyr over helga på ein parkeringsplass utan vakt i Helsingør, utan tilsyn.
- (28) Den andre danske dommen er høgsteretts dom av 10. mars 2003, innteken i UfR 2003 side 1170. Saka gjaldt stopp eller parkering av lastebil med klede og tekstilar på parkeringsplass i Nord-Italia. Parkeringsplassen var opplyst og bemanna, men det var ikkje vakt der. Det ligg implisitt i dommen at når det ikkje var grovt aktlaust å stanse der, var det fordi grunnen til stansen kan ha vore at sjåføren måtte late vatnet.
- (29) Eg går så over til å sjå på situasjonen i vår sak, og skal starte med spørsmålet om tryggingsvilkåra i vareeigarane sine forsikringspolisar var gjorde til ein del av transportavtalen med Fegmat.
- (30) Varene – tørrfisken – har vore forsikra av seljarane. Polisane har hatt særlege tryggingsforskrifter. Som døme kan det visast til forskrifter frå Gjensidige Forsikring med særlege vilkår for ”Trailertransport med klipp-/tørrfisk til Italia – SIK 3004”. Det er der stilt krav om instruksar til sjåføren om gjennomføring av transporten, om tilbakemeldingar, om planar for stopp og om bruk av inngjerda parkeringsplassar med vakt. Fortolling og fylling av drivstoff skal skje nord for Roma, slik at stopp sør for Roma blir unngått. Vilkåra for Vesta UA701 hadde tilsvarande tryggingsforskrifter.
- (31) Seljarane sende vilkåra til Djupvasskaia som kontraherande transportør, med sikte på at vilkåra skulle gjelde for transportavtalen. Det er også på det reine at Djupvasskaia sende desse vilkåra vidare til Fegmat. I bevisopptaket har leiaren for Djupvasskaia opplyst at selskapet hadde 20–25 fiskeeksportørar som kundar, og at det dei siste åra berre var Fegmat som hadde stått for transport av tørrfisk og saltfisk til Italia. Vilkåra vart ikkje sende over kvar gong, men i alle fall 5–10 gonger om året. Dagleg leiar av Fegmat har i bevisopptak forklara at han mottok vilkåra, i alle fall nokre gonger kvart år, men at han då hadde gitt uttrykk for at det var vanskeleg å følgje desse. Berre ein gong hadde han uttrykkeleg godteke vilkåra, og det gjaldt for ein transport til Nord-Italia.
- (32) Mykje kan tale for at tryggingsvilkåra ut frå dette må reknast å ha vore ein del av transportvilkåra. Eg finn det likevel ikkje nødvendig å ta noko endeleg standpunkt til det, ut frå korleis eg elles ser på kravet til aktsemd.
- (33) Kva krav som skal stillast før det blir konstatert grov aktløyse, må vurderast ut frå mellom anna risikoen, kva verdiar det er tale om, om verdiane er lett omsetjelege og ut frå kva som er handlingsalternativa. Det må ha vekt ved vurderinga at det er tale om eit profesjonsansvar.

- (34) Det er uomtvista at det gjennom mange år har vore omfattande problem med ran av godsbilar i Sør-Italia. I saka no er det opplyst at det på eitt år har vore så mange som 8 000 slike ran. I Rt. 1998 side 1815 er nytta talet 10 000 i året. Det går fram av ulike rundskriv frå bransjeforeiningar at denne risikoen var vel kjend. Såleis er det lagt fram slike rundskriv frå Sjøassurandørens Centralforening frå 26. september 1991 og 15. juni 1993 og frå UNIDOS - Norsk klippfisk- og saltfisknærings fellesorganisasjon AL – frå 23. september 1999. Det har også vore vist til eit større tal tryggingsforskrifter frå ulike forsikringsselskap, der det er lagt til grunn ein særleg risiko for ran av bilar med tørrfisk og klippfisk i Sør-Italia, med andre ord sør for Roma. Sjølv om tryggingsvilkåra ikkje blir rekna å vere ein uttrykkeleg del av avtalen, kastar dei likevel lys over både kva som utgjer risiko og kva som i ein slik samanheng er forsvarleg handlemåte.
- (35) Ran av norske bilar med tørrfisk og klippfisk har vore eit stort problem. Dels kan dette sikkert knytast opp mot den generelle ransrisikoen. Men dels må det også visast til at verdien på ein slik last er stor, illustrert ved at verdien av tørrfisken i det aktuelle tilfellet var ca. 3,7 millionar kroner. Samtidig er slik fisk lett omsetjeleg, og det er vanskeleg å spore den attende til eit aktuelt vareparti.
- (36) Kravet til forsvarleg handlemåte er utvikla i den nemnde bransjepraksisen. For parkering var kravet at det skulle skje på parkeringsplassar med vakt, som inneber bruk av port for kontrollert utpassering. Reisa skulle også planleggjast slik at det ikkje var nødvendig å stoppe sør for Roma, til dømes for fylling av drivstoff.
- (37) Det kan vere illustrerande for oppfatninga kva leiaren for Fegmat og sjåføren uttala. Leiaren for Fegmat var kjend med tryggingsvilkåra frå forsikringsselskapa, og han var også klar over dei høge ranstala. I bevisopptaket uttala han at det ”ble planlagt å stanse på bevoktede plasser ... Vi utsetter oss ikke for risiko. ...”. Sjåføren fekk spørsmål om han oppfattar parkeringsplassane med vakt som sikrere enn dei utan og svara då: ”Jeg antar mafiaen står bak de bevoktede plassene, siden det ikke skjer noe der.”
- (38) Det er på det reine at det var handlingsalternativ for Fegmat. Det var parkeringsplassar med vakt ved Roma 11 mil før der det vart stoppa, og det var også slik parkeringsplass ved Capua om lag sju mil etter Casilina Ovest. Eg finn det ikkje nødvendig å gå inn på om det også var andre moglege, sikre parkeringsplassar i området.
- (39) Ut frå dei tilhøva eg har omtala – med generelt stor ransrisiko og med svært verdfull og lett omsetjeleg last – meiner eg at det klart var grovt aktlaust å stanse for natta på ein parkeringsplass utan vakt, dersom ikkje upårekna omstende gjorde det svært vanskeleg å nå ein plass med vakt. Spørsmålet er så om det låg føre slike upårekna omstende.
- (40) Ankemotpartane gjer for det første gjeldande at bilen kom fram til Casilina Ovest seint på ettermiddagen, og at det då ikkje var tid til å køyre vidare for å kome til ein annan parkeringsplass med vakt. Etter som sjåføren opplyser at det var ein avtale om at fisken skulle leverast klokka åtte neste morgon, kunne han heller ikkje ha stoppa før.
- (41) Det er ikkje underbygd at det var særlege problem som gjorde at bilen kom fram så seint på ettermiddagen. Heile transportopplegget er udokumentert. Ankemotpartane har ikkje vore sikre på om bilen var med ferje 26. eller 27. august, og heller ikkje om sjåføren var innom Berlin – der han bur – for å overnatte på turen ned. Heller ikkje den vidare

transportruta er klar. Såleis vart det levert ei køyreskive for turen fram til Napoli som transportøren ikkje lenger vil vedstå seg.

- (42) Den italienske forsikringsagenten som tok opp rapport same dag som ranet skjedde, har skrive følgjande:

”He was early and on 18.40 PM of august 29th, 00 he was already at the fuel area ”Casilino Ovest” nearby Pontecorvo. He decided to stop and stay overnight and continue in the morning. He could also drive until Naples, but he didn’t want to, because a friend of him was robbed in 1999, and he suggested to stop before Naples.”

- (43) Det er ikkje sagt noko i rapporten om at det var problem på vegen, omdirigering eller kø, som gjorde at denne parkeringsplassen vart vald.
- (44) Ankemotpartane har for dei tidlegare rettar late vere å føre sjåføren som vitne, i det dei har meint at den framlagde rapporten var dekkjande. Dei kan då ikkje, utan klar dokumentasjon, få medhald når dei no hevdar at situasjonen var ein annan. Eg kan etter dette ikkje finne godtgjort verken at det hadde skjedd ei forsvarleg planlegging av turen eller at det reint faktisk skjedde noko på vegen den siste etappen frå Roma og sørover.
- (45) Same innvendingane må rettast mot det som no er gjort gjeldande om at trafikkstopp hindra sjåføren i å kunne køyre vidare. Det er sagt at det var raude kryss over motorvegen ved Casilino Ovest, som innebar at vegen vidare var stengd grunna trafikkulykke eller anna. Dette er nye opplysningar og ny argumentasjon for Høgsterett som ikkje har vore framme for dei tidlegare rettane, og som ikkje er søkt underbygd med anna enn forklaringar frå leiar av Fegmat og frå sjåføren.
- (46) Ut frå dette er eg komen til at transportøren eller nokon han svarar for har handla grovt aktlaust ved gjennomføringa av transportoppdraget, og at ansvarsavgrensinga ikkje kan gjerast gjeldande.
- (47) Anken har ført fram. I samsvar med hovudregelen i tvistemålslova § 180 andre ledd, jf. § 172 første ledd finn eg at ankemotpartane må betale sakskostnader for alle rettane. Ut frå dette bør tingrettsdommen stadfestast. Eg legg til at det ikkje er grunnlag for å endre fastsetjinga av sakskostnader der. For lagmannsretten og Høgsterett blir nødvendige sakskostnader fastsette i samsvar med kostnadsoppgåva. Samla sakskostnader for desse rettane utgjer 521 414 kroner. Av dette er 390 000 kroner salær og resten meirverdiavgift og utlegg. For Høgsterett har saka vorte gjort unødvendig omfattande gjennom ny bevisførsel frå ankemotpartane. Arbeidet med dette er nødvendige sakskostnader for ankepartane.
- (48) Eg røystar etter dette for slik

D O M :

1. Tingrettsdommen blir stadfesta.
2. I sakskostnader for lagmannsretten og Høgsterett betaler If Skadeforsikring NUF og Fegmat AS ein for begge og begge for ein til Vesta Forsikring AS og Gjensidige Forsikring i fellesskap 521 414 – femhundreogtjueeintusenfirehundreogfjorten – kroner innan 2 – to – veker frå

forkynninga av dommen med tillegg av den alminnelege forseinkingsrenta etter forseinkingsrentelova § 3 første ledd første punktum frå forfall til betaling skjer.

- (49) Dommer **Bruzeli**: Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (50) Dommer **Gussgard**: Likeså.
- (51) Dommer **Flock**: Likeså.
- (52) Justitiarius **Schei**: Likeså.
- (53) Etter røystinga sa Høgsterett slik

D O M :

1. Tingrettsdommen blir stadfesta.
2. I sakskostnader for lagmannsretten og Høgsterett betaler If Skadeforsikring NUF og Fegmat AS ein for begge og begge for ein til Vesta Forsikring AS og Gjensidige Forsikring i fellesskap 521 414 – femhundreogtjueintusenfirehundreogfjorten – kroner innan 2 – to – veker frå forkynninga av dommen med tillegg av den alminnelege forseinkingsrenta etter forseinkingsrentelova § 3 første ledd første punktum frå forfall til betaling skjer.