Lietas Nr. C30320515
Lietas arhīva Nr. C-0752-15/8

S P R I E D U M S
Latvijas Republikas vārdā

Ventspils tiesa: tiesnesis I.Kligačs
ar sekretāri S.Višķeri, piedaloties prasītājam /pers. A/, viņa pārstāvim zvērinātam advokātam Valsts amatpersona, atbildētāja pārstāvim /pers. B/ **2015.gada 25.jūnijā** izskatīja atklātā tiesas sēdē Ventspilī, Katrīnas ielā 14 civillietu /pers. A/ prasībā pret **"BTA Insurance Company" SE** par naudas piedziņu,

k o n s t a t ē j a

Ventspils tiesā 2015.gada 9.martā saņemta 2015.gada 24.februārī Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesā ierosinātā civillieta /pers. A/ prasībā pret "BTA Insurance Company" SE (turpmāk arī- BTA) par summas 1593.26 euro un tiesāšanās izdevumu piedziņu.

Prasības pieteikumā norādīts, ka 2011.gada 9.septembrī, plkst. 11.45, Rīgā transportlīdzekļa Audi vadītāja pa Tērbatas ielu no Matīsa ielas puses uz Artilērijas ielas pusi un pretī namam Nr.71 veica apgriešanās manevru braukšanai pretējā virzienā un nedeva ceļu motociklam SUZUKI, kura vadītājam /pers. A/ nācās strauji bremzēt, kā rezultātā viņš nokrita un guva miesas bojājumus. Par minēto transportlīdzekļa AUDI vadītāja saukta pie atbildības pēc Latvijas APK 149.6 panta otrās daļas un 149.4 panta četrpadsmitās daļas.

Transportlīdzekļa AUDI sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšana bija veikta "BTA Insurance Company" SE.

2011.gada 18.oktobrī BTA sastādīja Atzinumu Nr. 101-74-02514/01-2011 ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk arī CSNg) apstākļu izvērtējumam un dalībnieku atbildības pakāpes noteikšanai, nosakot, ka transportlīdzekļa AUDI vadītāja nav ievērojusi CSNg 70. un 89.punktu un transportlīdzekļa SUZUKI vadītājs nav ievērojis CSNg 10. un 113.punktu. Saskaņā ar Biedrības „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" biedru sapulces apstiprinātajiem Transportlīdzekļu apdrošinātāja biroja metodiskajiem norādījumiem „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" 13.1.1.punktu, BTA veica CSNg dalībnieku atbildības dalījumu, t.i., noteica atbildības pakāpi par bojājumu nodarīšanu AUDI 50% apmērā un SUZUKI 50% apmērā. Atzinumu saskaņoja otra transporta apdrošinātājs- AAS"BALVA".

Pamatojoties uz šo atzinumu BTA pieņēma lēmumu izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību 50% apmērā par Prasītājam nodarīto kaitējumu veselībai.

Pretēji administratīvajā lietā fiksētajiem ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem, ka prasītājs braukšanas virzienā nobremzējis motociklu, atbildētājs savā atzinumā par atbildības sadalījumu uzskatījis, ka prasītājs veicis kustības virziena izmaiņas (apgrieziena) manevru un līdz ar to pārkāpis CSNg 10. un 113.punktus.

Prasītājam bija tiesības paļauties, ka citi ceļu satiksmes dalībnieki ievēros CSNg un AUDI vadītāja neizraisīs satiksmei bīstamu situāciju. Uzskata, ka pašaizliedzīgās rīcības rezultātā tika novērsta smagāka (transportlīdzekļu bojājuma) CSNg seku iestāšanās.

Ievērojot, ka ir iestājies apdrošināšanas gadījums, kurā nodarīti zaudējumi personai, apdrošinātājam (BTA) bija jāizmaksā apdrošināšanas atlīdzība pilnā apmērā. Tādējādi, lūdz piedzīt no atbildētāja neizmaksāto apdrošināšanas atlīdzības daļu, kas kopā sastāda EUR 1593.26.

2015.gada 1.aprīlī tiesā saņemti **atbildētāja iebildumi**, kuros prasību neatzīst, norādot, ka apdrošinātājs, ņemot par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu, nav saistīts tikai ar pieņemto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā. Lēmumam administratīvajā lietā nav prejudiciālas nozīmes attiecībā uz civillietā esošiem pierādījumiem.

No prasītāja paskaidrojumiem administratīvā pārkāpuma lietā par 2011.gada 9.septembra ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem secina, ka prasītājs apzināti nolēma apgāzt motociklu, pēc apgāšanās motocikls apstājas 2 metru attāluma no šķēršļa. Šādu prasītāja rīcību nevar atzīt par saprātīgu.

Uzskata, ka prasītājam bija jāpielieto motocikla bremzes, nevis jāapgāž motocikls. Prasītājs, nolemjot apgāzt motociklu, situācijā, kad tas bija jāaptur, izmantojot motocikla bremzes, šādi nodarot sev zaudējumus, nav rīkojies saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija Ceļu satiksmes noteikumi Nr.571 113.punktu.

Norāda, ka apdrošināšanas atlīdzība tiek izmaksāta gadījumā, ja šī atbildība iestājas, bet apdrošināšanas atlīdzības apmērs tiek noteikts pēc kompensācijas principa (likuma "Par apdrošināšanas līgumu" 35.pants) un var būt tikai un vienīgi zaudējumu apmērs.

Prasītājs nepareizi uzskata, ka par viņa nepareizas rīcības sekām, apgāžot motociklu, bija jāatbild apdrošinātajam- transportlīdzekļa Audi A4 ar valsts reģistrācijas Nr./TL numurs/ tiesīgajam lietotājam, kura civiltiesiskā atbildība tika apdrošināta saskaņā ar BTA sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas līgumu. Transportlīdzekļa Audi A4 lietotāja nav atbildīga par paša prasītāja rīcību un tās sekām, jo pieņemot lēmumu apgāzt motociklu, prasītāja rīcības dēļ attiecināmi Civillikuma 1776.panta minētie nosacījumi par atlīdzināmo zaudējumu apmēra samazinājumu.

Uzskata, ka BTA pieņemtais lēmums, noteicot atbildības pakāpi abu transportlīdzekļu vadītājiem 50 % apmērā, ir pareizs un taisnīgs.

Nepiekrīt prasītāja uzskatam, ka Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja metodiskie norādījumi "Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" ir prettiesiski izdoti un tos nevar izmanot ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšanai.

Tiesas sēdē prasītājs prasību uzturēja pilnībā uz tiem pamatiem, kas norādīti prasības pieteikumā, papildus uzsverot, ka braucot ar motociklu ar ātrumu 40-45 km/h 10 metru attālumā pamanīja automašīnu, kas neparādot pagriezienu veica apgriešanās manevru. Bremzējot, noguldījis motociklu uz sāniem, lai izvairītos no smagākām sekām un nepārkristu pāri stūrei. Pretējā joslā neiebrauca. Negadījuma rezultātā ārstējies un ir iestājušās paliekošas sekas. Strauji bremzējot motociklu sanesa. Lūdz prasību apmierināt.

Atbildētāja pārstāvis tiesas sēdē prasību neatzina, saistot prasītāja atbildību ar to, ka viņš nebremzēja transporta līdzekli, bet apzināti noguldīja uz zemes un ļaujot tam slīdēt. Norāda, ka transportlīdzekli var ātrāk apturēt, ja to bremzē nevis nogulda uz zemes un ka sadursme ar Audi automašīnu nav notikusi. Nevienos noteikumos, ne metodiskajos materiālos, ne tiesu praksē nav norādīts, ka, lai izvairītos no negadījuma ir jānogulda motocikls pie zemes. Uzskata, ka nebija straujas bremzēšanas kā to nosaka Ceļu satiksmes noteikumi. Atsaucas uz Civillikuma 1776.pantu, ka prasītājs nav ievērojis pienācīgu rūpību, lai varētu prasīt zaudējumus.

Prasītāju nevar uzskatīt par cietušo Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 1.panta 8.punkta izpratnē. Prasītājs savas nepareizas rīcības dēļ nodarījis sev kaitējumu, par ko nevar vainot apdrošinātāja iesaistīto automašīnu, jo strauji bremzējot- varēja izvairīties no šādiem zaudējumiem.

Uzskata, ka atbildētājs izrādījis labo gribu, izmaksājot vispār 50% no prasītājam nodarītā kaitējuma un piemeklējot metodiskajos norādījumos 13.1.1.punktu. Lūdz prasību noraidīt.

Izvērtējusi prasības pieteikumu, tam pievienotos materiālus, pušu paskaidrojumus tiesas sēdē, tiesa atzīst, ka prasība nav

pamatota un nav apmierināma.

Noskaidrots, ka 2011.gada 9.septembrī plkst. 11.45, Rīgā notika ceļu satiksmes negadījums- transportlīdzekļa Audi vadītāja, braucot no Matīsa ielas uz Artilērijas ielas pusi, pretī namam Nr.71 Tērbatas ielā veica apgriešanās manevru, nedodot ceļu motociklam SUZUKI, ko vadīja /pers. A/, kas bremzējot nokrita un guva miesas bojājumus. Prasītājs likumā noteiktā kārtībā griezies pie atbildētāja izmaksāt apdrošināšana atlīdzību.

Starp pusēm pastāv strīds par atlīdzības apmēru, jo prasītājs uzskata, ka tā pienākas pilnā apmērā, savukārt atbildētājs to aprēķinājis 50% jeb 1593.26 euro apmērā, ko arī samaksājis prasītājam.

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmā daļa nosaka, ka apdrošinātāji, kas ir apdrošinājuši ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesisko atbildību, vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, ņemot vērā ceļu satiksmes negadījuma apstākļus, izvērtē un nosaka katras ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem.

No minētās likuma normas izriet, ka apdrošinātājs vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs ir tiesīgs noteikt ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesisko atbildību neatkarīgi no tā, vai kāds no iesaistītajiem transportlīdzekļu vadītājiem ir vai nav sodīts administratīvā kārtā.

Tiesa pievienojās Augstākās tiesas Senāta 2007.gada 31.oktobra spriedumā lietā SKC-546 un 2008.gada 9.janvāra spriedumā SKC-9 paustajām atziņām, ka apdrošinātājam ir tiesības izvērtēt un noteikt ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildību par nodarītajiem zaudējumiem, ka apdrošinātājam piešķirtas tiesības izvērtēt ceļu satiksmes negadījuma apstākļus un apdrošinātājs, lemjot par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu, nav saistīts tikai ar pieņemto lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā.

Kaut arī Senāts lietā analizējis Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības likumu, kas patreiz zaudējis spēku, taču spēkā esošā tiesību norma satur tādus pašus nosacījumus atbildības pakāpes izvērtēšanai, izmaksājot apdrošināšanas atlīdzību, kā spēkā zaudējušā tiesību norma. Spēkā esošā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta pirmā daļa, tiesa ieskatā, pavisam precīzi paredz apdrošinātāja pienākumu izvērtēt katras ceļu satiksmes negadījumā iesaistītās personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem.

No „BTA Insurance Company" 2011.gada 13.oktobra atzinuma Nr.101- 74- 02514/01- 2011 par CSNg apstākļu izvērtējumu un tā dalībnieku atbildības pakāpes noteikšanu redzams, ka atbildības pakāpe par bojājumu nodarīšanu noteikta vienādi- 50% gan Audi A4 vadītājai, gan Suzuki /numurs/ vadītājam (lietas 28.-29.lapas) atbilstoši Metodiskajiem norādījumiem 13.1.1.punktam, 76.lpp. un kuru apstiprinājis arī otrs apdrošinātājs- AAS „Balva". Tajā norādīts, ka motocikla vadītājs /pers. A/ nav ievērojis Ceļu satiksmes noteikumu 10., 113.punktu prasības.

Ceļu satiksmes noteikumu 10.punkts paredz, ka ceļu satiksmes dalībniekiem un citām personām jārīkojas tā, lai neradītu satiksmei bīstamas vai satiksmi traucējošas situācijas un nenodarītu zaudējumus. Savukārt šī likuma 113.punkts, ja izveidojas ceļu satiksmei bīstami šķēršļi vai citas briesmas, kuras transportlīdzekļa vadītājs spēj pamanīt, viņam jāsamazina braukšanas ātrums vai pilnīgi jāaptur transportlīdzeklis, vai, neradot bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, šķērslis jāapbrauc.

Lai arī tas nav tieši norādīts Ceļu satiksmes noteikumu 113.punktā, tomēr no minētās normas un citu normu, kas ietvertas Ceļu satiksmes noteikumos, jēgas un mērķa izriet ceļu satiksmes dalībnieka pienākums vienlaikus rūpēties ne tikai par to, lai neradītu bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, bet arī lai neradītu bīstamību sev pašam. To apstiprina tādi noteikumi, kas paredz, piemēram, pienākumu pirms jebkura manevra pārliecināties par ceļu satiksmes drošību (70.punkts), novērtēt ceļa apstākļus un braukt ar tiem atbilstoši ātrumu (112.punkts), izvēlēties pareizo distanci un tādu intervālu, kas nodrošina ceļu satiksmes drošību (119.punkts).

Pēc Akadēmiskās terminu datubāzes AkadTerm - strauja bremzēšana ir bremzēšanas veids: bremzēšana ar maksimālo vai tai tuvu intensitāti, attīstot maksimālo vai tam tuvu palēninājumu. To realizē, strauji un spēcīgi nospiežot bremžu pedāli. (skat http://termini.lza.lv/term.php?term=strauja bremzēšana&list=bremzēšana&lang=LV).

Tiesa ņem vērā, ka /pers. A/ attiecībā par negadījuma apstākļiem sniedz pretrunīgus paskaidrojumus. Tā, savos paskaidrojumus policijai (lietas 43.lapa) viņš norāda, ka noguldījis motociklu uz sāniem, lai izvairītos no tiešas sadursmes ar automašīnu un mazinātu negadījuma sekas. Savukārt prasības pieteikumā (lietas 8.lapa) /pers. A/ norāda, ka nokritis, jo nepaguva izraut kāju no strauji sabremzētā motocikla apakšas. Tiesas sēdē prasītājs pieturējās pie saviem policijā sniegtajiem paskaidrojumiem, papildus uzverot, ka nevējās bremzējot pārkrist stūrei un ieskriet automašīnā, tādēļ noguldījis motociklu uz sāniem vienlaikus pretēji paskaidrojot, ka nenovaldīja motociklu, tādēļ nokritis.

Tiesa uzskata, ka vislielākā ticamība ir dodama /pers. A/ paskaidrojumam policijai, ka viņš apzināti noguldījis motociklu, lai izvairītos no sadursmes. Tieši pirmajiem paskaidrojumiem piešķirama lielāka ticamība, jo personai vēl nav bijis laika izdomāt sev izdevīgāku versiju.

Atbilstoši dzīvē gūtiem novērtējumiem tiesa uzskata, ka braucot ar ātrumu 40-45 km/h un pamanot šķērsli mazāk kā 15 metrus (kā norādīts prasības pieteikumā) no vadītā transportlīdzekļa, /pers. A/ bija iespējams motociklu nobremzēt un nebija nepieciešams to noguldīt uz sāniem. Arī tiesas sēdē prasītājs neapstrīd, ka bremzējot transporta līdzekli bija iespējams apstāties ātrāk nekā noguldot transporta līdzekli uz sāniem un slīdot ar to pa ceļu, tādējādi pats atzīstot, ka motocikla noguldīšana uz sāniem nebija galējā nepieciešamība. Atbildētājs /pers. A/ neņēma vērā ceļu satiksmes intensitāti, neizvērtēja pareizi radušos situāciju un neizvēlējās pareizu ātrumu, lai bremzējot motociklu, nevajadzētu to noguldīt uz zemi. Līdz ar to prasītājs neievēroja Ceļu satiksmes noteikumu 10., 113.punktus, jo pilnīgi neapturēja transportlīdzekli, bet, noguldot uz ceļa motociklu, radīja bīstamību citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Tiesas skatījumā /pers. A/ bija tiesīgs noguldīt motociklu, ja ar to tiek novērsts konkrētais CSNg un nerodas cits CSNg. Ja transportlīdzekļa vadītājam, izdarot šīs darbības, nav garantijas, ka neradīsies CSNg, tad viņam ir jābremzē taisnvirzienā un jāsamazina transportlīdzekļa braukšanas ātrums kā to nosaka Ceļu satiksmes noteikumu 113.punkta prasības. Šajā gadījumā motocikla noguldīšana uz sāniem bija lieka un nepamatota.

Prasītājs nepamatoti uzskata, ka Transportlīdzekļu apdrošinātāja biroja metodiskie norādījumi „Ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšana" ir prettiesiski izdoti un nav piemērojami ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto personu atbildības pakāpes noteikšanai. Šie metodiskie norādījumi izdoti saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.pantu un tos ir apstiprinājusi biedrība „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs". Šie metodiskie norādījumi ir saistoši apdrošinātājiem. Izstrādātā metodika nav atbildētājas iekšējs normatīvais akts, bet gan no Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 31.panta izrietošs normatīvais akts, kas ir saistošs visiem apdrošināšanas tirgus dalībniekiem, lai nodrošinātu vienveidīgu apdrošināšanas tirgus praksi un CSNg apstākļu izvērtēšanu. Uz tās pamata atbildētājs ierobežo prasītāja tiesības saņemt apdrošināšanas atlīdzību OCTA likuma 27.panta pirmās daļas kārtībā. Tādēļ metodiskie norādījumi ir izmantojumi un piemērojami atbildības pakāpes noteikšanai arī izskatāmajā strīdā.

Metodisko norādījumu 13.1.1.punkts paredz pamatsituāciju, kad transportlīdzeklim, kam ir priekšroka, otrs transportlīdzeklis ir radījis kustības traucējumu, bet pirmais veic kustības virziena izmaiņas manevru, kā rezultātā notiek cits CSNg. Šādā gadījumā atbildības sadalījums starp abiem transportlīdzekļu vadītājiem ir līdzīgās daļās- 50% .

No minētā CSNg izvērtējuma (lietas 39.-42.lapas) redzams, ka tā atbilst tai pamatsituācijai, kura norādīta apskatītajos metodiskajos norādījumos un uz kuriem atsaucas savā atzinumā apdrošinātājs, nosakot atbildības sadalījumu, izņemot apstākli, ka pirmais vadītājs veic kustības virziena izmaiņas manevru. Tiesa atzīst, ka šis apstāklis nemaina pamatsituāciju. Metodiskie norādījumi ir tikai vadlīnijas, lai apdrošinātāji veidotu vienādu praksi, jo dzīvē nevar paredzēt visas situācijas, lai iekļautu tās metodiskajos norādījumos. Līdz ar to tiesas ieskatā atbildētāja likumīgi un savas kompetences robežās pie konkrētajiem apstākļiem ir noteikusi taisnīgu atbildības sadalījumu 50%:50%.

Tiesas skatījumā prasītājs aplami uzskata, ka metodisko norādījumu piemērošanas gadījumā jāvadās no 13.1.2.punkta, jo nav pierādīts, ka kustības virziena manevra rezultātā ir novērsta smagāka CSNg seku iestāšanās (rīcība galējās nepieciešamības gadījumā). Tiesas skatījumā, nenoguldot motociklu uz sāniem, bet bremzējot, smagākas sekas nebūtu iestājušās.

Apdrošinot sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka, tiesīgā lietotāja civiltiesisko atbildību, apdrošināšanas atlīdzība tiek izmaksāta gadījumā, ja šī atbildība iestājas, jo tiek apdrošināta personas civiltiesiskā atbildība sauszemes transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja statusā un

apdrošināšanas objekts attiecīgi ir šī civiltiesiskā atbildība (Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 3.panta pirmā daļa).

Tiesa nekonstatē metodiskajos norādījumos citu analizēto situāciju, kas uzliktu pienākumu apdrošinātājam segt apdrošināšanas atlīdzību prasītājam, jo sadursme starp iesaistītiem CSNg vadītājiem nenotika (bezkontakta avārija). Motociklistam bojājumi radās apgāšanās rezultātā.

Tiesa pievienojās atbildētāja uzskatam, ja motocikls šļūcot apstājas apmēram 2 metrus pirms transportlīdzekļa, tad šādos gadījumos motocikla vadītājam bremzējot un neapgāžot motociklu, vienmēr pastāv tehniska iespēja novērst CSNg rašanos, jo bremzējot būtu nepieciešams ievērojami īsāks ceļš, lai apstātos kā to paredz CSNg 113.pants.

Tiesas ieskatā atbildētājs ir pamatojis savu lēmumu noteikt CSNg iesaistīto transportlīdzekļu vadītāju atbildības sadalījumu, savukārt prasītājs nav iesniedzis pretējus pierādījumus tam. Tādēļ prasība ir noraidāma kā nepamatota.

Nav pamatots arī prasītāja apgalvojums, ka BTA veiktais atbildības dalījums, kas saskaņots ar „Balva" bija izdevīgs abiem apdrošinātājiem. AAS „Balva" kā otra negadījumā iesaistītā transportlīdzekļa civiltiesiskās atbildības apdrošinātāja materiāli nav ieinteresēta samazināt transportlīdzekļa Audi vadītājas vainu.

Atbilstoši Civillikuma 1776.pantam, cietušajam zaudējumu novēršanai jāveic tādi pasākumi, kas attiecīgajos apstākļos ir saprātīgi. Tiesību aizskārējs var prasīt atlīdzināmo zaudējumu apmēra samazinājumu tādā apmērā, kādā cietušais, ievērojot pienācīgu rūpību (1646.p.), varēja zaudējumus novērst, izņemot gadījumu, kad tiesību aizskārums izdarīts ļaunā nolūkā. Cietušajam ir tiesības prasīt to zaudējumu atlīdzību, no kuriem tam nav bijis iespējams izvairīties, veicot šā panta pirmajā daļā minētos pasākumus.

Transportlīdzekļa bremzēšanu un apstādināšanu šķēršļa gadījumā vai tā apbraukšanu paredz CSNg 113.punkts, kura ievērošana ir tiešs prasītāja pienākums. Tādēļ motocikla apgāšana uz sāniem vērtējama kā prasītāja vieglprātīga rīcība, ko varēja novērst, ievērojot pienācīgu rūpību.

Tā ka prasība noraidāma, tiesāšanās izdevumi nav piedzenami.

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 93., 193., 250.^{25}, 250.^{27} pantiem, tiesa

n o s p r i e d a

/pers. A/ prasības pieteikumu pret "BTA Insurance Company" SE par naudas piedziņu- noraidīt.

Spriedumu var pārsūdzēt divdesmit dienu laikā Kurzemes apgabaltiesā, iesniedzot apelācijas sūdzību Ventspils tiesā, ja pastāv kāds no Civilprocesa likumā 440.^{2} pantā noteiktajiem tiesvedības ierosināšanas pamatiem.

Pilns spriedums sastādīts 2015.gada 25.jūnijā.

Tiesnesis I.Kligačs