

# ČÁST PÁTÁ

## HRUBÁ NEDBALOST PŘI PŘEPRAVĚ A JEJÍ DŮSLEDKY

### I. OBECNÁ DEFINICE HRUBÉ NEDBALOSTI

Dřívější právní úprava obsažená v obchodním zákoníku (do 31. 12. 2013) pojem hrubé nedbalosti (jednání rovnocenné úmyslu) neznala a nevymezovala ani jiné formy zavinění. Potřeba definování tohoto pojmu v oblasti přepravního práva byla vyvolána zejména v souvislosti s výkladem některých ustanovení mezinárodních úmluv vztahujících se k jednotlivým druhům mezinárodní přepravy, kterými je Česká republika vázána. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, který nabyl účinnosti 1. 1. 2014, nově celkem v sedmi ustanoveních pojem hrubé nedbalosti užívá [např. § 1032 odst. 1 písm. b), § 2071, § 2544 a další], přesto tento pojem nikterak nespécifikuje.

Obecnou definici pojmu hrubá nedbalost poskytl Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012. Do této doby jednotný výklad pojmu hrubá nedbalost v České republice chyběl, což vedlo u účastníků přepravního procesu k určité formě právní nejistoty. Z uvedeného rozsudku Nejvyššího soudu ČR vyplývají obecné premisy, které jsou dostatečným vodítkem při posuzování otázky, zda jde o hrubou nedbalost, či nikoli.

#### Judikatura

„To, zda se v konkrétním případě jedná o hrubou nedbalost rovnocennou úmyslu ve smyslu článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR, je vždy nezbytné zkoumat podle konkrétních okolností daného případu a přihlížet například k chování řidiče či jiných zaměstnanců dopravce, k úsilí, které dopravce vyvinul k ochraně zásilky, jeho zkušenostem, hodnotě přepravované zásilky, místu, kde ke ztrátě či poškození zásilky došlo, technickému zabezpečení zásilky, k pokynům odesílatele a jejich dodržení dopravcem apod.“  
**(NS 23 Cdo 2702/2012)**

Při vymezení forem zavinění – pojmů úmyslu a nedbalosti si české občanské právo vypomáhá právem trestním. O úmysl přímý jde tehdy, jestliže škůdce věděl, že svým jednáním může škodu způsobit a také ji způsobit chtěl. O úmysl nepřímý jde, jestliže škůdce věděl, že svým jednáním škodu způsobit může a je s tímto škodlivým následkem srozuměn pro případ, že nastane. V případě vědomé nedbalosti

škodce věděl, že svým jednáním může škodu způsobit, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že ji nezpůsobí. Při nedbalosti nevědomé škůdce nevěděl, že svým jednáním může škodu způsobit, ačkoli to podle okolností a vzhledem ke svým osobním poměrům předvídat měl a mohl.<sup>11</sup> Kromě nedbalosti vědomé a nevědomé se v právní teorii dle míry její intenzity rozlišuje i nedbalost hrubá (*culpa lata*), lehká (*culpa levis*), příp. nejlehčí (*culpa levissima*).

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (ve znění účinném od 1. 1. 2010), v ustanovení § 16 odst. 2 definuje jednání v hrubé nedbalosti jako takové jednání, kdy přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem. Hrubou nedbalostí se tedy v nyní platném trestním zákoníku rozumí vyšší stupeň intenzity nedbalosti, ať již vědomé či nevědomé, a to na základě přístupu (postoje) pachatele k požadavku náležité opatrnosti, kterou zákon charakterizuje jako „zřejmou bezohlednost“..., kde je použita formulace „byť i z hrubé nedbalosti“, což znamená buď úmyslně, nebo alespoň z hrubé nedbalosti, ať už vědomé či nevědomé.<sup>12</sup>

Nejvyšší soud ČR si při definování pojmu hrubé nedbalosti v rozsudku ze dne 17. 12. 2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012, vypomohl rovněž i některými rozhodnutími zahraničních soudů, které vykládaly dotčená ustanovení mezinárodních úmluv (zejména čl. 29 Úmluvy CMR) a byla slučitelná s teoretickými východisky českého právního řádu. S ohledem na zájem o jednotný výklad ustanovení mezinárodních úmluv je tento postup více než žádoucí.

Jmenovitě bylo odkazováno na francouzský Cour de Cassation (Kasační/Nejvyšší soud), který ve svém rozsudku ze dne 26. 2. 1985, č. 83-10.811, konstatoval, že hrubá nedbalost představuje nedbalost nejvyšší vážnosti, jež se blíží úmyslu, a svědčí o nezpůsobilosti dopravce, jenž má své vlastní jednání pod kontrolou, uskutečnit jím převzatý závazek k přepravě.

V rozsudku ze dne 24. 6. 2008, č. 07-13.890, pak Cour de Cassation dovodil, že není hrubou nedbalostí, jestliže řidič přemístil zboží do přívěsu, postaveného zadní částí proti vykládací plošině skladu, kde nikdy k žádné krádeži nedošlo, přičemž dveře, zavřené na závoru, nebylo možné otevřít a zloději museli rozřezat střešní plachtu, následně odstranit postranní kovovou ochranu a rozříznout boční plachtu.

V rozsudku ze dne 21. 3. 2007, čj. I ZR 166/04, vyjádřil německý Spolkový soudní dvůr (BGH) názor, že pro neomezenou odpovědnost za neúmyslné jednání z nedbalosti se předpokládá velmi závažné porušení povinnosti dopravcem, a to extrémní nedbalost ohledně bezpečnosti.

<sup>11</sup> ŠVESTKA, J., SPÁČIL, J., ŠKÁROVÁ, M., HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník I. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 1207.

<sup>12</sup> ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník I. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 239.

V rozsudku ze dne 6. 6. 2007, čj. I ZR 121/04, Spolkový soudní dvůr uvedl, že „nedbalost nastává při velmi vážném porušení povinností dopravcem nebo jeho zaměstnanci a spočívá v hrubém způsobu jednání ve vztahu k bezpečnostním zájmům smluvního partnera. Subjektivní požadavek vědomí o pravděpodobnosti ztráty zboží spočívá v bezohledném jednání navzdory pravděpodobnosti vzniku škody. Samotnou nedbalost nelze odvodit toliko z pravděpodobnosti, že dojde ke ztrátě, lze ji předpokládat spíše v případech nedbalého jednání vzhledem k okolnostem, za nichž k němu došlo.“ Zároveň formuloval právní větu, podle které „nemá-li dopravce konkrétní vědomost o povaze převáženého zboží, nemusí zásadně předpokládat zvláštní nebezpečí krádeže, a použít na transport místo kamiónu s plachtou dodávku“.

V rozsudku ze dne 30. 1. 2008, čj. I ZR 165/04, Spolkový soudní dvůr nepřiznal žalované omezení její odpovědnosti, neboť ta „zapříčinila ztrátu zboží svou nedbalostí a s vědomím, že škoda pravděpodobně nastane“.

Všechna výše uvedená vymezení hrubé nedbalosti vykazují určité společné znaky. Hrubá nedbalost je považována za nedbalost nejvyšší intenzity, za takovou nedbalost, jež svědčí o lehkomyšlném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.

## II. HRUBÁ NEDBALOST PŘI MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

Dle čl. 29 Úmluvy CMR se dopravce nemůže odvolávat na ustanovení kapitoly IV. Úmluvy, která vylučují nebo omezují jeho odpovědnost anebo přenášejí důkazní břemeno, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu.

Totéž platí i tehdy, jestliže se úmyslného jednání nebo zavinění dopustili zástupci nebo pracovníci dopravce nebo jiné osoby použité dopravcem k provedení přepravy a jestliže tito zástupci, pracovníci nebo jiné osoby jednali v rámci svých pracovních úkolů.

**Ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR má pro dopravce i odesílatele, popř. příjemce či třetí osoby, zásadní význam, pokud se týká rozsahu dopravní odpovědnosti. V případě, že škoda na přepravované zásilce byla způsobena ze strany dopravce úmyslně nebo takovým jeho zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právně projednává, považuje za rovnocenné úmyslu, nemůže se dopravce dovolávat své omezené odpovědnosti dle čl. 23 Úmluvy CMR (v rozsahu 8,33 SDR za 1 kilogram hrubé váhy zásilky), avšak odpovídá za**

**způsobenou škodu neomezeně. Důsledek takového jednání je však daleko širší, neboť odpadá i další omezení chránící dopravce před negativními dopady náhrady škod v mezinárodní přepravě, domněnky ulehčující jeho důkazní břemeno nebo usnadňující jeho procesní postavení.** Sem spadají zejména čl. 17 odst. 2 až 5 (upřednostňující okolnosti), čl. 18 Úmluvy CMR (upřednostnění v důkazním řízení) i omezení článků 23 a 25 Úmluvy CMR. Rovněž tak úmysl či hrubá nedbalost při vybírání dobírky znamená odpadnutí omezení daného čl. 21 Úmluvy CMR, kdy dopravce poskytuje odesílateli za nevybranou dobírku náhradu škody pouze do její výše. Ztížená pozice dopravce nastává i v případě, že by se dopravce chtěl dovolávat spoluodpovědnosti odesílatele či třetí osoby.

Pro dopravce vyplývá z čl. 29 Úmluvy CMR zásadní riziko, a to odpovědnost též za osoby, které nemá přímo pod svou pravomocí, tedy pod rozhodovací možností, a to zejména za osoby použité k provedení přepravy, tedy subdopravce, brigádníky, firmy najaté pro nakládku či vykládku zboží, opravu vozidla či přeložení nákladu.

Je nutno také poukázat na to, že téměř žádná pojistná smlouva nekryje škodu způsobenou dopravcem nebo jím najatými osobami úmyslně. Praktický finanční dopad do majetkové sféry dopravce je tedy naplněním předpokladů čl. 29 Úmluvy CMR zcela fatální. To se týká zejména hodnotově významných zásilek. Nebezpečí vyplývající z čl. 29 Úmluvy CMR by mělo dopravce vést ke zvýšené odpovědnosti za výběr zaměstnanců, najímaných osob i spolupracujících subjektů. Stále platí, že nedostatečný výběr a nedůslednost při výběru řidičů, spolupracovníků a dalších osob může znamenat zánik dopravní firmy během krátké doby, a to v důsledku uplatnění nemalých nároků vůči dopravci vyplývajících z úmyslného jednání jím najatých osob nebo jím přímo zaměstnávaných pracovníků podílejících se na přepravě.

Nejen občanský zákoník v § 2558 stanovuje povinnost odborné péče dopravce o zásilku, ale též všechny mezinárodní úmluvy kladou na péči dopravce o zásilku mimořádné nároky. Pod pojmem péče dopravce nelze rozumět přímé aktivní vystupování dopravce na ochranu zásilky ve smyslu odvracení např. fyzických útoků osob přepadajících vozidlo se zbraněmi, vyhrožujících řidiči smrtí, beroucích řidiče coby rukojmí, nicméně odborná péče zahrnuje zejména zvýšenou péči o zásilku v podobě určitých opatření ať již při nakládce, uložení zásilky, způsobu provádění přepravy a opatrnosti při předávání zásilky příjemci, které mají zabránit zejména tomu, aby zásilka nebyla z důvodů lehkovážnosti či hrubé nedbalosti dopravce hraničící s úmyslem poškozena, zničena či ztracena. Není-li tedy kladen na dopravce požadavek aktivní obrany zásilky, jsou na něj kladeny o to větší požadavky na „pasivní“ ochranu zásilky, a to i v tom smyslu, že pasivním chováním dopravce může dopravce předejít případným aktivním útokům směřujícím k poškození, odcizení či zničení zásilky.

Existuje celá řada zejména evropských rozsudků, které zřetelně definují povinnosti dopravce při přepravě tzv. citlivého zboží (zboží náchylného k odcizení, a to

včetně násilných útoků), povinnosti dopravce při evidenci zboží a při provádění úsekové (průběžné) kontroly, mající za cíl zabránit administrativním pochybením, a stanovujících též povinnosti dopravce při předávání zásilky příjemci, jenž byl v průběhu přepravy změněn, či jehož identita není dostatečně objasněna. Zejména v uplynulých deseti letech byly rozhodnutí evropských soudů povinnosti dopravců (a jejich řidičů) dostatečně zpřesněny natolik, že závěry Nejvyšších soudů Německa, Rakouska, Francie, Belgie či Nizozemí lze využít též k argumentaci před českými soudy, neboť závěry zahraničních soudů se opírají o ustanovení mezinárodních úmluv, jejichž stranou je též Česká republika.

Soudy v České republice se tak stále častěji opírají o stanoviska zahraničních soudů vyšších stupňů a využívají závěry, které nenalézají oporu v přímých ustanoveních českého právního řádu, popř. se týkají otázek, jež nebyly ve vztahu k ustanovením zahraničních úmluv v České republice judikovány.

## **1. Předpoklady neomezené odpovědnosti dopravce dle čl. 29 Úmluvy CMR**

Základním předpokladem pro aplikaci čl. 29 Úmluvy CMR je vznik škody v době, kdy je zásilka v péči dopravce, tj. od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, přičemž dopravce odpovídá za škodu vzniklou úplnou nebo částečnou ztrátou zásilky, za její poškození a za opožděné dodání.

Zatímco obecná odpovědnost dopravce za škodu dle čl. 17 Úmluvy CMR je koncipována jako objektivní, tedy bez ohledu na míru zavinění, v případě kvalifikované odpovědnosti dle čl. 29 Úmluvy CMR musí být vedle obecných předpokladů dáno i zavinění, a to ve formě úmyslu, nebo zavinění, které se považuje za rovnocenné úmyslu.

Je-li zkoumáno zavinění, musí být dána i příčinná souvislost mezi vznikem škody a úmyslem nebo zaviněním rovnocenným úmyslu (hrubá nedbalost) ve vztahu ke vzniklé škodě. Bude-li zásilka poškozena ještě před úmyslným škodním jednáním dopravce, nelze dopravci přičítat tu část škody, která vznikla před jeho úmyslným jednáním. Dojde-li tedy z důvodu vadné nakládky zásilky prováděné odesílatelem k poškození zboží, např. jejím sesuvem v nákladním prostoru, následně pak k bezdůvodnému odstavení nákladu dopravcem na neúměrně dlouhou dobu, nelze dopravci přičítat k tíži škodu, která vznikla sesuvem zásilky, ale pouze tu část, k níž došlo z důvodu nedostatečné péče jako důsledek bezdůvodného odstavení vozidla.

Stěžejní otázkou zůstává, kdy můžeme ve vztahu k zavinění dopravce hovořit o zavinění rovnocenném úmyslu. Při úmyslném jednání dopravce není odpověď na tuto otázku tak náročná, jelikož úmysl je zpravidla zjevný.

Z rozsudků a právní praxe lze zevšeobecnit některé zásady, týkající se podmíněk ke stanovení neomezené odpovědnosti dopravce v případě, že vozidlo odstaví i s nákladem a v průběhu takového přerušení přepravy dojde ke vzniku škody na přepravované zásilce.

Zásadním kritériem je vyhodnocení rizikovosti přepravy a opatření, které k ochraně zásilky přijal odesílatel zásilky a dopravce.

Zkoumá se zejména:

- Zda pro přepravu zásilky, zejména zásilky citlivého zboží podléhajícího často krádežím, byly ze strany odesílatele vydány dopravci zvláštní pokyny obsahující především způsob provádění přepravy, tedy přepravní trasy, podmínky pro krátkodobé či dlouhodobé odstavení vozidla atd.
- Zda ze strany odesílatele bylo učiněno upozornění na případnou vyšší hodnotu zásilky, potřebu více řidičů, či byl uplatněn zvláštní požadavek na uzpůsobení vozidla (skříňové vozidlo), zda byly dopravci např. při uzavírání smluvního vztahu předány všeobecné podmínky pro přepravu takových (citlivých) nákladů či zásilek.
- Zda místo, v němž byla zásilka odstavena, je skutečně místem častých krádeží, zda povaha tohoto místa mohla vést řidiče k opatrnosti při jeho odstavení (osvětlené místo, přítomnost dalších vozidel, opuštěnost či naopak častý provoz, blízkost hlídaného objektu, časté návštěvy – průjezdy policejních hlídek apod.).
- Zda si řidič byl vědom, že jím přepravované zboží je tzv. citlivým zbožím, zda byl ze strany svého zaměstnavatele vybaven příslušnými pokyny či upozorněn na povahu zásilky, tedy zda např. proběhlo proškolení řidiče pro přepravu citlivých zásilek, zda mezi řidičem a dopravcem existovala komunikace v případě nemožnosti zastavit na hlídaném parkovišti, či zda byly s řidičem projednány okolnosti odstavení vozidla při vědomí zvýšené hodnoty zásilky a její citlivosti vůči případným útokům ze strany třetích osob.
- Zda řidič měl možnost, při vědomí nezbytnosti učinit v nejbližší době přestávku v přepravě, zaparkovat na hlídaném či alespoň frekventovaném místě, zda učinil případná další opatření (zajištění dohledu nad zásilkou ze strany jiných řidičů, zajištění parkovacího místa u třetích osob – jiných dopravců, apod.) k ochraně a zabezpečení zásilky.
- Zda opatření přijatá dopravcem byla dostačující ve vztahu k hodnotě zásilky, k délce trasy, rizikovosti území, přes které byla zásilka přepravována, apod.

Teprve při zohlednění výše uvedených skutečností lze dospět k závěru, zda ze strany dopravce šlo o lehkovážnost, hrubou nedbalost, hrubé organizační pochybení vedoucí k podcenění ochrany zásilky, způsobu provádění přepravy, a tudíž k jeho neomezené odpovědnosti za vzniklou škodu.

Německá soudní rozhodnutí navíc zohledňují skutečnost, že v některých zemích či v určitých situacích musí být péče o zásilku ze strany dopravce o to větší. Uváděny jsou zpravidla případy přeprav v bývalých zemích socialistické východní Evropy, severní Itálie, Turecka apod. Jde zejména o případy zvýšeného nebezpečí krádeže zásilky na nechráněných parkovištích, z řádně nezabezpečených vozidel nebo zvýšené nebezpečí krádeže či útoku v případě přepravy určitého druhu zboží, jako alkoholu, cigaret nebo počítačové techniky. V takovém případě jsou na dopravce kladeny o to vyšší nároky, jestliže si dopravce musí být tohoto zvýšeného nebezpečí vědom, s ohledem na značné množství podobných případů v některých zemích nebo při přepravě některých zásilek, popř. s ohledem na řidičovu pravidelnou účast při těchto přepravách a osobní zkušenosti s podobnými případy.

Lze současně konstatovat, že na dopravce jsou často kladeny značně vyšší nároky ve vztahu k zabezpečení zásilky než na odesílatele. Má se za to, že dopravce vystupuje v přepravním procesu jako profesionál, a je tedy zejména jeho úkolem zajistit ochranu zásilky vůči všem rizikům, a to i tehdy, pokud odesílatel neudá žádné zvláštní pokyny ve vztahu k ochraně zásilky během přepravy. Je na dopravci, aby vyhodnotil rizikovost přepravy a přijal, případně navrhl vhodná opatření k ochraně zásilky.

V soudních sporech je dopravci často namítáno, že odesílatel nepožadoval žádná konkrétní opatření, případně, že požadovaná opatření nebylo možné splnit. Společným rysem pak je, že dopravce neučinil bezpečnostní opatření žádná. Tato argumentace však nemůže obstát a zpravidla dopravci spíše přitíží.

Dnes snad již nikdo nepochybuje o tom, že lehkovážné či přehlíživé jednání dopravce, popř. jeho řidiče, které vede k podcenění vzniku škody, okolností přepravy či nebezpečnosti území, přes něž je přeprava prováděna, vede k jeho neomezené odpovědnosti.

V poslední době se však také vyvinuly dva zajímavé aspekty odpovědnosti dopravce a případné spoluodpovědnosti odesílatele za škodu způsobenou na zásilce, a to zpravidla její ztrátou (odcizením). Prvním případem, za nějž odpovídá dopravce, je **hrubé organizační pochybení**, zatímco spoluodpovědnost odesílatele je dána tam, kde odesílatel odmítne respektovat výzvu dopravce **k dodatečnému zabezpečení zásilky** za účelem řádného provedení přepravy.

Pod hrubé organizační pochybení spadají klasické ztráty zásilky v průběhu přepravy, a to ať už při skladování ve skladu dopravce, či při samotném převozu zásilky vozidlem, kdy na vozidlo nemusí být proveden žádný fyzický útok (přepadení, krádež), nemusí být zjištěno žádné poškození vozidla či vniknutí do skladu dopravce, ale zásilka je přesto ztracena. Při běžném pohledu na odpovědnost dopravce by se tento odvolal na čl. 17 a 23 Úmluvy CMR a vyplatil oprávněnému náhradu ve výši 8,33 SDR za 1 kilogram hrubé váhy ztracené či zničené zásilky. Řada soudních

rozhodnutí v posledních letech, a to zejména počínaje rokem 2000, však požaduje na dopravci, aby v zájmu unesení svého důkazního břemene prokázal, jak je o zásilku pečováno v průběhu přepravy, tedy v době, kdy dopravce nese odpovědnost za ztrátu či poškození zásilky a kdy se tato nachází v jeho péči.

Soudy dnes již akceptují tvrzení oprávněných osob, že prokazovat okolnosti ztráty zásilky v průběhu přepravy není v silách žalobce (odesílatele), který se přepravy nezúčastnil, ale je plně na dopravci, aby v zájmu „udržení“ své omezené odpovědnosti prokázal, že jeho jednání nebylo úmyslné, hrubě nedbalé či lehkovážné. **V takovém případě musí dopravce prokázat, že organizační systém jeho podniku (tedy zejména způsob přebírání zásilek, jejich uložení, evidence, přeprava a vydávání příjemcům) je na tak vyspělé úrovni, že umožňuje sledovat zásilku po celou dobu, kdy se v péči dopravce nachází.** Neschopnost dopravce prokázat pohyb zásilky, její evidenci a způsob nakládání s ní vede soudy v posledních letech k uznání plné odpovědnosti dopravce za způsobenou škodu, a to v neomezeném rozsahu.

### Judikatura

Jak vyplývá např. z rozsudku zemského soudu v Hamburku,<sup>13</sup> byla odcizena zásilka v rámci balíkové přepravy odesílatele z Karlových Varů příjemci v Německu. Soud konstatoval, že s ohledem na vysokou hodnotu ztracené zásilky a množství realizovaných přeprav nemohlo dojít ke ztrátě pouze špatným naložením nebo upevněním zboží na vozidle dopravce, ale že je vysoce pravděpodobné odcizení zásilky právě zaměstnanci dopravce. Žalobce v této souvislosti vnesl odůvodněné podezření z úmyslného jednání zaměstnanců dopravce, které bylo natolik opodstatněné, že soud požadoval po dopravci, aby toto podezření vyvrátil. Dopravce se bránil tvrzením, že bylo na odesílateli, aby uvedl vyšší hodnotu zásilky, čímž by pokryl riziko vyplývající z případné ztráty hodnotově významné zásilky. Dopravci se však nepodařilo prokázat, že organizační systém, který panuje v jeho skladu při přebírání, evidenci, nakládání a doručování balíkových zásilek je natolik bezpečný, že neumožňuje odcizení zásilky, aniž by se zjistilo, v jakém časovém okamžiku (a případně kterými pracovníky) byla zásilka odcizena. Soud dále konstatoval, že nelze stanovit spoluodpovědnost odesílatele za vznik škody pouze s odkazem na neuvedení vyšší hodnoty zásilky, není-li mezi neudáním ceny zásilky a vzniklou škodou příčinná souvislost. **(LG Hamburg 415 O 157/01)**

Za řádné vedení systému příjmů, přepravy a vydávání zásilek lze považovat zejména takový systém, který umožňuje přijmout okamžitá opatření v případě ztráty zásilky, její dodatečné dohledání, skenování prostřednictvím kódů, záběry

---

<sup>13</sup> In *Transportrecht*, 2003, s. 166.