

Professional Paper – Stručni rad

## МЕЂУНАРОДНИ ПРЕВОЗ РОБЕ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ ПРЕМА КОНВЕНЦИЈИ CMR

Јелена Милосављевић<sup>1\*</sup>, Огњен Бакмаз<sup>2</sup>

*Војвођанска банка а.д. Трг слободе 7, 21000 Нови Сад, Србија, [jelena.milosavljevic@voban.rs](mailto:jelena.milosavljevic@voban.rs)  
Висока школа за услужни бизнис, Цара Лазара бб, 71350 Соколац, Источно Сарајево, Босна  
и Херцеговина, [ognjen@vub.edu.ba](mailto:ognjen@vub.edu.ba)*

### АПСТРАКТ

У раду аутори анализирају веома значајну Конвенцију о уговору о међународном превозу робе у друмском саобраћају – CMR, сагледавајући, пре свега, документа која се користе у овој врсти саобраћаја, као и одговорност превозника.

У раду је приказано подручје примене конвенције, закључење и извршење уговора о превозу, товарни лист (функција и садржај), рекламације и тужбе, сукцесивни превоз и др.

На крају рада, у закључку, указује се на значај Конвенције који она има за међународни друмски саобраћај и превоз робе.

**Кључне речи:** конвенција, роба, саобраћај, одговорност, тужбе.

### УВОД

Постоји више правних извора са којима се регулише међународни превоз робе у друмском саобраћају, међу којима су: билатерални споразуми (уговори) између држава, општи услови пословања и тарифе међународних транспортера, типски уговори и др. Ипак, најзначајнија правна регулатива ове врсте саобраћаја јесу међународне конвенције. У овој области, најпознатија је Конвенција о уговору за међународни превоз робе у друмском саобраћају (друмом)-CMR. Конвенцију су прве потписале државе: Белгија, Немачка, Француска, Луксембург, Холандија, Аустрија, Пољска Шведска и Швајцарска. У Конвенцији се наводи да је иста сачињена 19. маја 1956. године на енглеском и француском језику и да су оба текста равноправна (оригинална) (члан 51. Конвенције). Конвенција се могла потписати у Женеви до 31. августа 1956. године, док се после овог рока могло приступити Конвенцији. Ратификација или приступање вршили су се депоновањем ратификационих или приступних инструмената код Генералног секретара Организације Уједињених Нација (Јанковец, 1999. год.). Конвенција CMR измењена је 1978. године Протоколом којим је замењена обрачунска јединица одговорности друмског превозиоца (Вилус и др. 2008, стр. 389).

Циљ Конвенције је да се изједначе правила националних законодавстава у области превоза робе у друмском саобраћају и олакша међународни промет робе. Овај циљ утврђен је у преамбули Конвенције која гласи: „Да се на једнообразан начин регулишу услови у међународном робном превозу, нарочито у погледу докумената који се употребљавају у овој врсти саобраћаја, као и у погледу одговорности превозника“. Значајно је решење које је предвиђено у Конвенцији, да се спор између страна уговорница који је настао поводом тумачења или примене ове Конвенције а који се није могао решити њиховим споразумом, може изнети пред Међународни суд правде, да би га он расправио(члан 47. Конвенције). На овај начин решен је значајан проблем, који постоји код већине конвенција из области међународног привредног права, да свака страна потписница конвенције тумачи поједине одредбе конвенције онако како то одговара њиховим интересима.

## **ПОДРУЧЈЕ ПРИМЕНЕ КОНВЕНЦИЈЕП (члан 1. Конвенције)**

Конвенција CMR примењује се:

1. на све уговоре о превозу робе, уз накнаду, возилима друмског саобраћаја, уколико се место утовара (преузимања) робе и место њене испоруке налазе у различитим земљама,
2. уз услов да је макар једна земља (било земља отпреме или земља опредељења) потписала Конвенцију,
3. без обзира на домицил и националност уговорних страна.

Под возилима друмског саобраћаја подразумевају се: аутомобили, тегљачи и полуприколице и др. Конвенција има и одређене изузетке по питању примене. Наиме, иста се не примењује на превозе који су извршени по међународним поштанским конвенцијама, на превоз мртвих особа и на селидбене превозе (члан 2. ст.4. Конвенције).

## **ЗАКЉУЧЕЊЕ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ (члан 4. и даље Конвенције)**

Уговор о превозу у међународном друмском саобраћају закључује се неформално, тј. усмено, простом сагласношћу воља. Дакле, уговор се сматра закљученим када је постигнута сагласност о битним елементима уговора између овлашћених лица. Постојање уговора о превозу и његов садржај потврђује се товарним листом кога издаје превозник и кога потписују пошиљалац и превозник.(члан 4. Конвенције). Друга функција међународног друмског товарног листа је да послужи као доказ да је превозилац примио робу на превоз. Уговор о међународном друмском превозу робе, с обзиром да је неформалан, сматра се закљученим и пре него што је издат товарни лист.

Конвенцијом је прописан обавезан садржај товарног листа (члан 6. Конвенције). Наводимо неке од битних елементе товарног листа и то:

- место и датум његовог издавања,
- име и адреса пошиљаоца, - име и адреса превозника,
- место и датум утовара робе и предвиђено место за испоруку,
- име и адреса примаоца робе,
- назив робе, врста амбалаже, означање да је роба, евентуално, опасна,
- број комада робе, њена ознака и тежина,
- трошкови на име превоза који обухватају: превознину, царинске трошкове, споредне трошкове и др.
- упутства у погледу царинских формалности и др.

У товарни лист могу се, као факултативни, унети, као корисни, и следећи подаци:

- о забрани претовара робе,
- у ком периоду треба да се изврши превоз,
- упутство у погледу осигурања робе (Тошић, стр. 261-275)
- све друго што је корисно за превоз.

Правило је, да товарни лист попуњава пошиљалац робе, који је због тога и одговоран за тачност и потпуност уписаних података у товарни лист. Превозилац може ставити примедбу на товарни лист уколико сматра да број колета и њихове ознаке нису тачне односно уколико има примедбе на стање робе и амбалаже. Товарни лист се издаје у три оригинална примерка и то: по један за пошиљаоца и превозника и трећи који прати робу у превозу (Царић и др., 1979, стр. 293). Уколико се товарни лист неправилно попуни или се изгуби, односно не буде ни издат, уговор о превозу и даље постоји. Дакле, товарни лист представља само писмено које је доказно средство да је уговор закључен, као и садржину уговора о превозу у друмском саобраћају. Товарни лист у међународном друмском превозу робе не представља хартију од вредности, мада према конвенцији CMR постоји могућност товарни лист који означава

својину робе и на тај начин се индиректно указује да се може и издати товатни лист као хартија од вредности на основу које се може вршити пренос својина на тој роби (члан 1. тачка 5. Конвенције). Од маја 2008. године, према додатном протоколу Конвенције CMR могуће је користити електронски теретни лист – eCMR (члан 1. и даље додатног Протокола о Конвенцији CMR). Од фебруара 2017. Трговинска асоцијација Данске за друмски транспорт робе осмислила је решење eCMR товарног листа а користи се у Француској, Шпанији и Холандији. Прво прекогранично коришћење eCMR-а обављено је јануара 2017. између Шпаније и Француске.

### **РАСПОЛАГАЊЕ ПОБОМ У ТОКУ ПРЕВОЗА (члан 12. до 15. Конвенције)**

Када добије товарни лист, пошилацац може да располаже робом, тако што ће тражити од превозника да:

1. обустави превоз,
2. измени одређено место испоруке или
3. робу испоручи другом лицу од оног које је означено у товарном листу (Ђуровић, 2004, стр. 414).

Наведено право пошилаоца престаје да постоји кад је други примерак товарног листа предат примаоцу или када прималац, по приспећу робе на место одређено за испоруку, тражи да му се роба испоручи, уз претходно измирење свих својих обавеза из уговора о превозу. Да би пошилацац могао да располаже робом неопходно је: да поднесе на увид први примерак товарног листа, на коме су уписана нова упутства која се дају превознику; да превозиоцу накнади трошкове и штету коју повлачи извршење обог упутства; да располагање робом не онемогућава нормално обављање превозиочевих послова, као и да не наноси штету пошилаоцима или примаоцима осталих пошилики; упутство о располагању пошилике не проузрокује деобу те пошилике (односно да се пошиликом у целини и на јединствен начин). Уколико превозилац не може да изврши упутство пошилаоца у вези располагања робом која се превози, настаје његова обавеза да обавести пошилаоца, под претљом накнаде штете која је услед тога наступила. Када се роба превози до места испоруке, те се иста не може испручити било због погрешне адресе примаоца или због тога што је прималац одбио да прими робу, обавеза превозиоца је да тражи упутства од пошилаоца робе, у смислу шта даље да ради са робом.

Уколико превозилац констатује да постоје сметње, било које врсте, за испоруку робе у месту опредељења, тада превозилац може одмах да прода робу за рачун лица које има право да располаже том робом, након чега се сматра да је превоз обављен. Превозилац може да прода робу која је лако кварљива и уколико су трошкови чувања несразмерно високи према вредности робе, односно уколико није добио никакво упутство од лица које је влашћено за располагање робом. Од продајне цене робе наплаћују се, најпре, трошкови који терете робу (трошкови превозиоца, складиштарина и сл.), док се остатак ставља на располагање лицу које је овлашћено да располаже робом. Начин на који се врши продаја робе утврђује се законом или пословном праксом места где се роба налази.

### **ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА (члан 17-28. Конвенције)**

Превозилац одговара за:

1. губитак робе (потпун или делимичан),
2. штету на роби која се догодила у току превоза,
3. задоцњење у испоруци робе.

Превозилац се ослобађа од одговорности уколико докаже да је до губитка, штете или задоцњења дошло:

1. кривицом лица које има овлашћење да располаже робом ,

2. услед мане саме робе,
3. услед околности које превозник није могао да отклони.

Превозилац се не може ослободити своје одговорности због тога што је роба превезена возилом које је у лошем стању и није адекватно за такву врсту превоза, односно због грешке лица које је изнајмило возило или послуге (члан 17. Конвенције). Превозилац се може ослободити одговорности кад губитак или оштећење проистекне из:

- употребе отвореног возила непокривеног цирадом, кад је ово било изричито уговорено и наведено у товарном листу;
- употребе лоше амбалаже за робу која је по својој природи подложна кварењу оштећењу, кад није запакована или је лоше запакована;
- манипулације, утовара, слагања или истовара робе од стране пошиљаоца или примаоца или лица која раде за рачун пошиљаоца или примаоца;
- природе неке робе подложне по самој својој природи, било да се ради о потпуном или делимичном губитку, било да је у питању оштећење а нарочито: ломљење, рђање, унутрашње кварење које долази од себе, калирање, цурење, нормални растур или напад глодара и сл.
- разлога непотпуности или неисправности ознака или бројева колета;
- превоза живих животиња, под условом да докаже да је предузео све мере које је био обавезан да предузме, с обзиром на околности, као и да се у свему придржавао посебних упутстава која су му могла бити дата (члан 17. тачка 4. Конвенције).

Приликом разматрања задоцњења у испоруци робе можемо констатовати да постоји:

- а) Задоцњење кад роба није испоручена у уговореном року и
- б) Задоцњење када рок није био уговорен али с обзиром на околности, ефективно трајање превоза прелази време, које је под нормалним условима, потребно за постизање пуног товара и које се време може оправдано одобрити експедитивном превознику (члан 19. Конвенције).

Сматра се да је роба која се превози нестала кад није испоручена у року од тридесет дана после истека уговореног рока, а у случају да рок није био уговорен, у року од шездесет дана после преузимања робе од стране превозника. Да би наплатио новац на име накнаде штете за насталу робу, лице које је овлашћено да располаже робом, не треба ту чињеницу да доказује уколико наступи напред описано задоцњење робе. Овакво решење погодује лицу које треба да наплати штету, пошто скраћује време које је потребно за наплату исте. Дакле чини потупак накнаде штете рационалнијим и ефикаснијим.

Лице које је овлашћено за располагање робом, у време када му се исплати штете за несталу робу, може писмено да захтева да буде бавештено уколико роба буде пронађена у следећих годину дана по исплати накнаде штете. Када роба буде пронађена, лице које је овлашћено да располаже робом може тражити да му се иста врати, с тим што је у обавези да врати средства која је добио на име накнаде штете, уз могућност да задржи право на накнаду штете због задоцњења у испоруци робе. Уколико лице овлашћено за располагање робом не тражи повраћај робе која је накнадно пронађена у року од једне године или је роба пронађена после више од године дана од дана исплате накнаде штете, превозилац је овлашћен да располаже робом у складу са прописима који важе у месту где се роба налази (члан 20. Конвенције). Накнада штете због губитка робу (потпуног или делимичног) обрачунава се према вредности те робе у месту и у време њеног преузимања.

Вредност робе се одређује према њеној берзанској цени а ако ње нема онда према тржишној цени. Уколико не постоје ни једна ни друга цена (претходне две цене), тада се вредност одређује према уобичајеној вредности робе исте врсте и квалитета (члан 23. ст. 1. и 2. Конвенције). Поред вредности робе која је изгубљена, превозилац је дужан да плати превознину, плаћену царину и друге трошкове који настану приликом превоза робе. Када превозилац задоцни са превозом робе, те из тога настане штета за лице које је овлашћено да

располаже робом, тада оштећени има право на накнаду штете која није већа од цене превоза. Пошиљалац може да одреди износ на име посебног интереса за испоруку у случају губитка оштећене робе или за прекорачење уговореног рока, на тај начин што ће такав износ унети у товарни лист. Да би пошиљалац остварио наведено право, дужан је да за то плати додатну цену у висини која се уговори. Интереси на припадајућу накнаду обрачунавају се по 5% годишње и теку од дана кад је извршена писмена рекламација превознику, односно уколико није извршена рекламација од дана поднете тужбе суду. Из претходно изложеног, закључујемо да се ради о принципу објективне одговорности, што указује да превозилац одговара без обзира на своју кривицу, уколико постоји узрочно-последична веза између радње превозиоца и штете која је настала, осим уколико превозилац докаже да је штета настала из неких других разлога који су предвиђени конвенцијом а који су изван домаћаја превозиоца.

### **ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ДРУГЕ ( члан 3. и 29. ст.2. Конвенције)**

Превозилац сноси одговорност за проузроковану штету чињењем, односно нечињењем (пропуштањем) свих лица која су у његовој служби, било да су у радном односу код њега, као превозиоца, или су ангажовани по неком другом правном основу у циљу пружања услуга које су потребне за извршење превоза.

### **РЕКЛАМАЦИЈЕ И ТУЖБЕ**

#### **Рекламације због оштећења или губитка робе (члан 30. Конвенције)**

Претпоставља се да је прималац испоруке примио робу у стању које је наведено у товарном листу ако није ставио примедбу на стање робе у време њене испоруке уколико се ради о очигледном губитку или оштећењу. Када се ради о пријему робе код које се одмах уочавају оштећења и губици, те прималац није у року од седам дана од дана испоруке, рекламирао стање робе (губитак и оштећење) претпоставља се да је робу примио у стању које је наведено у товарном листу, док се не докаже супротно. Прималац је дужан да примедбе на стање робе, које нису очигледне, упутио у писменом облику.

#### **Рекламације због закашњења (члан 30. ст.3-5. Конвенције)**

Рекламације које су учињене због задоцњења у испоруци које су учињене у року од три недеље (21 дан) од дана стављања робе примаоцу на располагање, дају право примаоцу да тражи и оствари накнаду штете која је настала због кашњења у испоруци робе. Прималац и превозилац робе, према Конвенцији, имају обавезу да узајамно омогуће један другом проверу и увид у све што је потребно да би се утврдило право стање ствари у поступку рекламације у погледу оштећења, губитка робе или у случају задоцњења, као и за потребе подизања тужбе, ради решења спора.

#### **Тужбе (члан 31-32. Конвенције)**

Уколико се спорна ситуација, која је настала поводом рекламације, не може решити договором између странака, тада се било која страна може тужбом обратити надлежном суду земље оне уговорне стране за коју су се определиле те уговорне стране (уговорена надлежност). Може се уговорити онај суд:

1. где тужени има своје стално место становања (када је у питању физичко лице), где је седиште дирекције, филијале или представништва преко кога је уговор о превозу закључен, или
2. који се налази у месту преузимања робе или где се налази место испоруке.

Тужба за остваривање права, која су наведена у Конвенцији, може се подићи у року од једне године. У случају да постоји превара, тада рок за застарелост износи три године и то:

1. од дана када је роба била испоручена, кад је у питању делимичан губитак, оштећење робе или кашњења у превозу,
2. у случају потпуног губитка, застарелост тече почев од тридесетог дана по истеку уговореног рока а ако рок није уговорен, почев од шездесетог дана по преузимању робе од стране превозиоца,
3. у свим осталим случајевима, почев од истека рока од три месеца од дана закључења уговора о превозу.

Рок застарелости за подизање тужбе не тече за време писмене рекламације. И у овој Конвенцији важи начело „*ne bis in idem*“, што значи да се након изречене пресуде по питању решавања спорова који могу да настану у случајевима који су предвиђени Конвенцијом не може поново поднети по истој правној ствари. Изузетно се то може учинити када се одлука суда не може извршити у земљи где је поднета нова тужба.

### **СУКЦЕСИВНИ ПРЕВОЗ (члан 34-40. Конвенције)**

Под сукцесивним превозом подразумева се превоз робе од стране више превозника који они обављају на основу једног закљученог уговора. Сваки превозник, који учествује у сукцесивном превозу, приликом преузимања робе од претходног превозника, истом издаје потврду о тој чињеници и у дубликату товарног листа уписује своје пословно име и адресу, као и евентуалне примедбе на стање робе и њене амбалаже. Када се приликом сукцесивног превоза роба изгуби, оштети или се деси задоцњење у превозу, може се поднети тужба за накнаду штете у овом случају против било којег превозиоца, појединачно. Оштећени може подићи тужбу истовремено, по свом избору, против више превозиоца. Превозилац који је исплатио износ на име накнаде штете, која је настала приликом сукцесивног превоза, има право да тражи регрес од осталих превозилаца сразмерно делу њихове одговорности, те уколико је то немогуће утврдити, свако од њих одговара сразмерно делу накнаде који му припада. Уколико један од превозилаца не може да плати свој део због инсолвентности, његов део који треба да плати на име накнаде штете, расподељује се на остале превозиоце, сразмерно њиховој висини награде за превоз. Конвенцијом је предвиђена могућност да превозиоци уговоре другачије него што је то предвиђено Конвенцијом како би се решило питање плаћања накнаде штете која је настала у току сукцесивног превоза. Осим претходно наведене могућности да се питање штете реши на другачији начин од решења које је предвиђено у Конвенцији, у Конвенцији није дата могућност да се друга питања уреде слободном вољом учесника у сукцесивном превозу. Можемо констатовати, да је већи део одредби Конвенције императивног карактера.

### **ЗАКЉУЧАК**

Конвенција о уговору за међународни превоз робе у друмском саобраћају – CMR, која је усвојена 1956. године у Женеви, веома је значајан формални извор права у области друмског саобраћаја. Конвенцијом се на једнообразан начин регулишу услови уговора о међународном робном друмском превозу. Посебно је значајна регулатива са којом се уређују форма, садржина и употреба докумената у друмском саобраћају, као и у делу који се односи на одговорност превозилаца. Конвенцијом је разрешено питање решавања спорова између уговорних страна у међународном превозу робе у друмском саобраћају, који настају у поступку тумачења или примене Конвенције, на тај начин што се такав спор може изнети пред међународни суд правде, да би се расправио. У Конвенцији је утврђено да се уговори за међународни транспорт робе закључују неформално, тј. усмено, простом сагласношћу воља, а да се такав уговор потврђује издавањем товарног листа. На овај начин се смањују формалности око закључења уговора и убрзава посао превоза робе. У доброј мери уређено је и питање располагања робом у току превоза у смислу да се: превоз може обуставити, изменити место испоруке робе или роба испоручити другом примаоцу а не оном који је првобитно био назначен у товарном листу. Робом, у току превоза, може да располаже и

превозилац на тај начин што ће је продати када се појаве било које сметње које онемогућавају да се роба испоручи у месту одредења.

Када је у питању одговорност превозиоца за: губитак робе, штету на роби која настане у току превоза или за закашњење у испоруци, битно је нагласити да је Конвенцијом утврђена претпостављена одговорност превозиоца. Оваква врста одговорност подразумева да је превозилац дужан да надокнади штету увек, уколико не докаже да је иста настала: кривицом лица које има овлашћење да располаже робом, услед мане саме робе или услед околности које превозник није могао да отклони, односно под посебним околностима које су предвиђене у Конвенцији.

Превозилац сноси одговорност и за проузроковану штету чињењем, односно нечињењем свих лица која су у његовој служби, по било ком основу. У Конвенцији је утврђена претпоставка пријема робе у исправном стању, односно у стању како је то наведено у товарном листу, док се не докаже супротно, ако прималац робе у року од седам дана од дана преузимања робе не стави примедбу (не изврши рекламацију) на оштећење или губитак те робе. Рекламације које су учињене због задоцњења у испоруци које су учињене у року од три недеље од дана стављања робе примаоцу на располагање, дају право примаоцу да тражи накнаду штете која је настала по овом основу. Када се спор, који је настао поводом рекламације, не може решити договором између странака, тада се било која страна може тужбом обратити надлежном суду земље оне уговорне стране за коју су се определиле те уговорне стране, како би им он решио спор.

У Конвенцији је посебно регулисан сукцесивни превоз под којим се подразумева превоз робе од стране више превозника који они обављају на основу једног закљученог уговора. У овом делу Конвенције, детаљно, је прописано на који начин се утврђује одговорност превозника у овој врсти превоза, како они одговарају и како се међусобно регресирају. Допушта се да сукцесивни превозиоци и другачије уговоре своју одговорност на име накнаде штете због губитка или оштећења робе, као и због кашњења у испоруци, од оне која је утврђена Конвенцијом. На крају, можемо констатовати да се јер реч о Конвенцији која је великом обиму допринела да се отворена питања у међународном друмском превозу робе реше на адекватан начин. Решења из Конвенције преузела су многа национална законодавства и уградила их у своја законска решења. Код нас су такође, у Закон са којим регулише област друмског саобраћаја, унете одредбе Конвенције и на тај начин избегнут је дуалитет прописа и свакако, њихова колизија.

## ЛИТЕРАТУРА

Вилус Ј и др.: Међународно привредно право, Правни факултет у Новом Саду, Нови Сад, 2008. год.

Ђуровић Р.: Међународно привредно право, Савремена администрација, Београд, 2004. год.

Јанковец И.: Привредно право, Службени лист, Београд, 1999. год.

Царић С, Трајковић М. и др.: Саобраћајно право, Привредна штампа, Београд, 1979. год.

Тошић И: „Основне карактеристике CMR конвенције“, Страни правни живот, Београд <https://www.stranipravnizivot.rs/index.php/SPZ/article/download/124/123/>, приступљено: 12.

07. 2019.

Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом (француски: „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“ - енглески: „Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road“) - „Службени лист ФНРЈ“ – међународни уговори и други споразуми, бр.11/58. [https://www.paragraf.rs/propisi/uredba\\_o\\_ratifikaciji\\_konvencije\\_o\\_ugovoru\\_za\\_medjunarodni\\_i\\_prevoz\\_robe\\_drumom.html](https://www.paragraf.rs/propisi/uredba_o_ratifikaciji_konvencije_o_ugovoru_za_medjunarodni_i_prevoz_robe_drumom.html). приступљено: 12.07.2019.

Додатни протокол уз Конвенцију CMR у вези са електронским теретним листом.

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_en), приступљено: 12. 07. 2019.

## INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS IN ROAD TRAFFIC ACCORDING TO THE CMR CONVENTION

Jelena Milosavljević<sup>1\*</sup>, Ognjen Bakmaz<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Vojvođanska banka Novi Sad, Trg slobode 7, 21000 Novi Sad, Serbia,  
jelena.milosavljevic@voban.rs*

<sup>2</sup>*High School of Business Services, Cara Lazara, Sokolac, East Sarajevo, Bosnia and Herzegovina,  
ognjen@vub.edu.ba*

### ABSTRACT

The paper analyzes the very important Convention on the Contract on the International Transport of Goods in Road Traffic - CMR, examining, first of all, the documents used in this type of traffic, as well as the liability of the carrier. The paper presents the area of application of the convention, the conclusion and execution of the transport contract, the bill of lading (function and content), complaints and lawsuits, successive transportation, etc. At the end of the work, in conclusion, it points to the importance of the Convention that it has for international road freight and goods transportation.

**Keywords:** convention, commodity, comrade, responsibility, lawsuits.