
M.E.S., Numéro 131, Vol.1, novembre – décembre 2023

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mise en ligne le 08 novembre 2023



Revue Internationale des Dynamiques Sociales
Mouvements et Enjeux Sociaux
Kinshasa, novembre - décembre 2023

LES DOCUMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE A L'EPREUVE DU DROIT OHADA

par

Elie NGUEJI NGUEJI

*Professeur Associé, Faculté de Droit,
Université de Kinshasa*

Résumé

Le contrat de transport de marchandises est juridiquement formé dès l'échange des consentements entre le transporteur et l'expéditeur et sa validité est subordonnée à l'établissement d'un écrit ou d'un document. Les documents de transport routier de marchandises jouent un rôle important dans la conclusion et dans l'exécution du contrat. Ils sont émis par le transporteur pour faire constater l'existence du contrat de transport. Du côté de l'expéditeur, il sert à faciliter le déplacement de la marchandise. Toutefois, il importe de noter que l'existence et/ou l'exigence de ces documents n'influe pas sur la nature consensuelle et moins encore sur la validité du contrat. En matière de transport routier, on distingue d'une part, les documents contractuels qui sont émis par le transporteur et, d'autre part, les documents d'accompagnement qui sont émis par l'expéditeur chaque fois qu'on voudrait répondre aux droits et aux obligations communes des parties lorsqu'il est question d'un contrat de transport de marchandises.

Mots-clés : *documents, transport de marchandises, route, droit OHADA*

Abstract

The contract for the carriage of goods is legally formed upon the exchange of consents between the carrier and the shipper and its validity is subject to the establishment of a writing or document. Road freight transport documents play an important role in the conclusion and execution of the contract. They are issued by the carrier to establish the existence of the transport contract. On the sender's side, it serves to facilitate the movement of the goods. However, it is important to note that the existence and/or requirement of these documents does not influence the consensual nature and even less the validity of the contract. In terms of road transport, we distinguish on the one hand, the contractual documents which are issued by the carrier and, on the other hand, the accompanying documents which are issued by the sender each time we wish to meet the rights and the common obligations of the parties when it comes to a contract for the carriage of goods.

Keywords : *documents, transport of goods, road, OHADA law*

INTRODUCTION

L'acte uniforme OHADA en matière de contrat de transport de marchandises par route est défini comme étant « un contrat par lequel une personne physique ou morale, le transporteur, s'engage principalement et moyennant rémunération, à déplacer par route, d'un lieu à un autre et par le moyen d'un véhicule, la marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée expéditeur »¹.

Et d'aucuns n'ignorent que le contrat de transport se forme initialement entre l'expéditeur et le transporteur (voiturier) et éventuellement le commissionnaire de transport. Ainsi, le contrat de transport routier est de nature consensuelle, dès lors qu'il se forme par le seul échange de consentement des parties sur la nature et dans le prix de la prestation². Autrement dit, l'acte uniforme consacre un principe consensualiste pour la formation du contrat puisqu'il est disposé que ce dernier est formé dès que le donneur d'ordre et le transporteur sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu³. Cela signifie, d'une part, qu'il est

¹ Article 2, b de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

² Lire SHOTSHA KATSHUNGA J.-P., Cours inédit de *Droit des transports*, 3^{ème} graduat, Faculté de Droit, Université de Kinshasa, 2016-2017, p. 52.

³ Article 3 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

juridiquement formé, dès l'échange, des consentements et, d'autre part, que sa validité n'est que subordonnée à l'établissement d'un écrit.

L'une des caractéristiques de la réglementation des contrats de transport de marchandises est l'importance donnée aux différents documents qui servent de preuve ou de l'existence du contrat de transport, même si ces documents varient en fonction du mode de transport. C'est dans ce cadre que l'on distingue les documents de transport aérien, maritime, fluvial, ferroviaire et terrestre de marchandises.

Les documents de transport routier de marchandises qui intéressent cette étude, occupent une place importante ou jouent un rôle important dans la conclusion et dans l'exécution du contrat. Ils sont émis pour l'exécution du contrat de transport ou pour la circulation de la marchandise. Notons, en effet que leur existence ou leur exigence n'influe nullement sur la nature consensuelle ou sur la validité du contrat.

En transport routier, les documents sont classés selon qu'ils sont des documents contractuels et/ou des documents d'accompagnement. De ce qui précède, il est important d'analyser les dispositions relatives aux documents de transport de marchandises par route. Pour cela, notre plan d'analyse comprend deux points. Le premier point traite du document de transport selon le décret du 19 janvier 1920 alors que le second point analyse les différents documents de transport terrestre dans l'AUCTMR à l'exception de cette courte introduction et de la conclusion qui met un terme à cette étude.

I. LE DOCUMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LE DECRET DU 19 JANVIER 1920 SUR LES COMMISSIONNAIRES ET SUR LES TRANSPORTEURS

Il s'agit de la lettre de chargement, qu'il nous importe ici de décrire et de clarifier ses exigences. Celle-ci est un document qui contient et qui indique les différents éléments essentiels du contrat tels que convenus entre le transporteur et l'expéditeur. Ainsi donc, la lettre de chargement est remplie en double exemplaire dont l'un est destiné à l'expéditeur et signé par le transporteur et l'autre, remis au transporteur et signé par l'expéditeur⁴. Le caractère consensuel du contrat de transport implique qu'il se forme, dès l'accord des parties, sur les éléments essentiels. En matière commerciale, le transporteur et l'expéditeur peuvent faire la preuve du contrat par tous moyens, même outre contre le contenu des écrits établis à l'occasion d'un transport⁵. Et l'article 10 du décret du 19 janvier 1920, sur les commissionnaires et les transporteurs dispose que « le contrat de transport se constate par tous moyens de droit et notamment, quant aux marchandises, par la lettre de chargement »⁶. Ainsi doit-on comprendre qu'en droit congolais ancien, c'est-à-dire d'avant l'avènement du droit OHADA, le contrat de transport se constatait par tous moyens de droit. Il pouvait s'agir d'un reçu ou d'une quittance de paiement. Ce qui ne doit pas étonner étant donné qu'en matière commerciale comme cela a été précisé ci-haut, la particularité ressort de l'adverbe « notamment » qui indique que de manière particulière, dans le cas des marchandises, la preuve qui est exigée n'est autre que la lettre de chargement, dont l'analyse du contenu et le rôle qu'elle joue est importante.

1.1. Du contenu de la lettre de chargement

La lettre de chargement indique :

- le lieu et la date de chargement ;
- le nom et le domicile de l'expéditeur ;
- le nom et l'adresse du destinataire ;
- le nom et le domicile du transporteur ;
- le moyen de transport utilisé ;

⁴ SHOTSHA KATSHUNGA, J.-P., *Op.cit.*, pp. 20-21.

⁵ MONSENEPWO MWAKWAYE, J., *Harmonisation du droit congolais avec le droit Ohada des transports : Essai de mise en conformité du droit congolais avec le droit Ohada*, Editions Universitaires Africaines, 2012, p. 36.

⁶ KUMBU ki NGIMBI, J.-M., *Droit des transports*, GALIMAGE, Kinshasa, 2010, p. 21.

- la nature et le poids ou contenance des objets à transporter, le nombre et les marques particulières des colis ;
- le délai et le prix de transport ou les conditions réglementaires auxquelles se réfèrent les parties⁷.

1.2. Les rôles de la lettre de chargement

La lettre de chargement joue un double rôle, elle peut être utilisée comme instrument de preuve et comme instrument de crédit.

1.2.1. Lettre de chargement comme instrument de preuve

Tout en ayant une fonction essentiellement probatoire, la lettre de chargement peut également être utilisée comme un instrument de crédit. Elle tient lieu de reconnaissance de la prise en charge et revêt donc un caractère administratif.

La fonction probatoire de la lettre de chargement est précisée à l'article 10 du décret du 19 janvier 1920 précité. L'article 3 du même texte ajoute que « la lettre de chargement (...) fait foi entre toutes les parties intéressées au transport et vis-à-vis des tiers, y compris les assureurs ». C'est donc que le rôle probatoire et celui de la preuve dont il est question, est non seulement celle de l'existence du contrat et de son exécution mais aussi celle de l'état de la marchandise. La lettre de chargement fait preuve, par les mentions qui y sont apportées, tant contre la partie qui les apporte que contre celle qui les subit, soit expressément, soit implicitement.

En défaut de n'avoir pas exprimé des réserves dans la lettre de chargement par le transporteur, les mentions relatives aux quantités ou au nombre de colis, à leurs marques et numéros, à leur poids, à leur état apparent et à leur conditionnement, font preuve contre lui. Cette preuve par présomption vaut même lorsque le transporteur n'a pas effectivement vérifié l'état de la marchandise au moment de la prise en charge.

S'agissant d'un fait, le transporteur peut en rapporter la preuve, par toutes voies de droit, que les mentions de la lettre de chargement étaient inexactes et que l'état apparent de marchandises qu'il aurait dû alors vérifier ne correspondait pas à l'état réel. Et si le transporteur n'a pas eu l'occasion de vérifier la marchandise (conteneurs), il sera présumé s'en être remis à la foi de l'expéditeur. Il devrait prouver qu'il n'y a pas eu substitution et dès lors qu'il y a eu erreur dans les mentions et descriptions lors de la prise en charge.

2.2.2. Lettre de chargement comme instrument de crédit

La lettre de chargement combine les caractères de la lettre de voiture et du connaissance, c'est-à-dire qu'elle est à la fois, comme la lettre de voiture, un simple mode de preuve et, comme le connaissance, un instrument de crédit visible par endossement. Il faut cependant préciser que la lettre de chargement ne joue ce rôle que si les marchandises à transporter sont effectivement sorties des mains de l'expéditeur.

Aux termes de l'article 12 du décret du 19 janvier 1920, la lettre de chargement peut être nominative, au porteur ou à l'ordre. Elle prouve aussi la prise en charge de la marchandise par le transporteur qui est responsable de marchandises dont il se charge de transporter. Il en fournit une reconnaissance à l'expéditeur.

La lettre de chargement a un caractère administratif dans la mesure où elle constitue un document nécessaire à l'exécution du contrat de transport. En effet, comme le transport est une activité qui s'effectue sur le domaine public et forme un maillon important dans le circuit économique, il est particulièrement surveillé par l'autorité publique qui le soumet à certaines formalités à des fins de contrôle ou de statistique. La lettre de chargement constitue à cet effet le moyen approprié.

⁷ *Idem*

II. DES DOCUMENTS DE TRANSPORT TERRESTRE DANS L'AUCTMR

Nous allons distinguer le document contractuel des documents d'accompagnement.

2.1. Du document contractuel

Le document contractuel est celui qui matérialise l'accord de volonté intervenu entre parties. Il s'agit principalement de la lettre de voiture qui est prévu par l'article 3 de l'acte uniforme. C'est un document usuel qui constate le contrat et fournit toutes les indications nécessaires à son exécution.

2.1.1. De la définition de la lettre de voiture

La lettre de voiture est définie selon l'acte uniforme comme « l'écrit qui constate le contrat de transport de marchandise »⁸. Cette définition conforte donc l'idée que ce contrat n'est pas nécessairement formé par écrit, ce dernier étant seulement un instrument de preuve du contrat. C'est ainsi que l'existence et la validité de ce contrat ne sont pas subordonnées à la rédaction d'une lettre de voiture, il reste consensuel et existe même en l'absence d'un écrit qui le constate⁹.

2.1.2. De l'émetteur de la lettre de voiture

L'acte uniforme ne contient aucune disposition relative à l'identité de l'émetteur de la lettre de voiture. L'article 5, paragraphe 2 se borne simplement à déterminer le nombre d'exemplaire en indiquant que « l'original est remis à l'expéditeur ». Mais nous pouvons en déduire que c'est celui qui « remet » le document qui l'émet (le transporteur) pour le transférer à celui qui va le recevoir (l'expéditeur). Cette solution est confortée par les dispositions de l'article 23, paragraphe 3 de l'acte uniforme sur le transport successif qui précise expressément que le « transporteur « émetteur de la lettre de voiture » doit être avisé de toute réserve émise par le transporteur intermédiaire. La lettre de voiture doit être établit en trois exemplaires de façon à fournir un titre à chaque participant. L'original reste chez l'expéditeur, une copie est conservée par le transporteur tandis que l'autre accompagne la marchandise pour être remise au destinataire¹⁰.

2.1.3. Des mentions de la lettre de voiture

La lettre de voiture établie dans le cadre d'un transport routier de marchandises doit contenir les mentions obligatoires et facultatives¹¹.

Les mentions obligatoires sont les suivantes :

- les lieu et date de son établissement, le nom et l'adresse du transporteur ;
- le nom et l'adresse du transporteur ;
- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;
- les lieu et date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
- la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ; le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;
- les instructions requises pour les formalités en douane et autres ; les frais afférents au transport : prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat.

L'AUCTMR distingue les mentions facultatives légales et les mentions facultatives conventionnelles. Les mentions facultatives légales sont celles que la lettre de voiture peut comporter si le contrat comprend les modalités correspondantes. Il s'agit de :

- l'interdiction de transbordement ;

⁸ Article 2, e de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

⁹ Cfr article 4, alinéa 4 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

¹⁰ Cfr article 5 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

¹¹ Cfr article 4-1 et 2 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

- les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
- le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;
- la déclaration par l'expéditeur, contre paiement d'un supplément de prix convenu, de la valeur de la marchandise ou d'un montant représentant un intérêt spécial à la livraison ;
- les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ;
- le délai de franchise pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule ;
- la liste des documents remis au transporteur.

Quant aux mentions facultatives conventionnelles, le législateur OHADA donne aux parties, la possibilité de porter sur la lettre de voiture toute indication qu'elles jugent utiles, par exemple, l'insertion d'une clause attributive de compétence¹². Autrement dit, les mentions facultatives conventionnelles ne sont pas limitatives, puisque les parties peuvent en ajouter d'autres¹³ en vertu du principe de l'autonomie de la volonté. En tout état de cause, le défaut de mentions (absence ou irrégularité) n'affecte ni l'existence, ni la validité de la lettre de voiture¹⁴.

2.1.4. *La forme de la lettre de voiture*

Au sujet de la forme de la lettre de voiture, la question est de savoir si la lettre de voiture peut être établie sur support électronique en plus du support papier classique. La référence au document électronique ne fait l'objet d'aucun doute puisqu'elle apparaît dans l'article 2 (c) qui définit l'écrit comme étant « une suite de lettres, de caractères, de chiffres ou de tout autres signes ou symboles dotés d'une signification intelligible et mis sur papier ou sur un support faisant appel aux technologies de l'information ».

2.1.5. *Du rôle de la lettre de voiture*

L'acte uniforme dispose que la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur¹⁵. La doctrine renchérit dans le même sens, en soulignant que la lettre de voiture joue un rôle essentiellement probatoire. Elle établit jusqu'à preuve du contraire, la conclusion du contrat et ses conditions telles qu'elles y sont mentionnées¹⁶. Elle peut fournir aussi des indications fort utiles, en particulier sur les caractéristiques de la marchandise. En principe, il appartient à l'expéditeur de fournir des informations sur la marchandise qu'il souhaite faire transporter, que ce soit sa quantité, son poids, mais aussi ses particularités (fragilité, dangerosité) apparentes ou non apparentes. L'acte uniforme précise en outre que l'expéditeur répond des conséquences et des dommages que supporterait le transporteur du fait de l'inexactitude ou de l'insuffisance des informations. C'est la raison pour laquelle le transporteur peut vérifier l'état de la marchandise et porter sur la lettre de voiture ses réserves concernant l'état de celle-ci au départ.

La force probante de la lettre de voiture n'est pas absolue, puisque ses mentions sont susceptibles de preuve contraire¹⁷. Cependant, il faudra établir une certitude. La primauté reconnue à la lettre de voiture exclut que l'on écarte ses mentions sur la foi d'un simple doute quant à leur exactitude¹⁸. Des modes de preuve autres que la lettre de voiture peuvent évidemment être retenus. L'existence du contrat, l'état des marchandises pouvant être prouvés

¹² Article 27 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR.

¹³ Cfr article 4-3 de l'AUCTMR.

¹⁴ Cfr article 4-4 de l'AUCTMR.

¹⁵ Cfr. article 5 alinéa 1^{er} de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

¹⁶ BON GARCIN (I), BERNADET (M) et RHEINARD (Y), *Droit des transports*, coll. « Précis » Dalloz, 1^{ère} édition 2010, Paris, p. 411.

¹⁷ LACASE (N.) et PUTZEYS (J.), L'acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, *Ohadata* D-04-06.

¹⁸ KENGUEP, E., *Droit des transports OHADA et CEMAC*, édition CRAF, Douala, 2012, p. 141.

par tous moyens. La lettre de voiture conserve néanmoins une primauté par rapport à ces autres modes de preuve, en raison de la présomption qui s'y attache¹⁹.

2.2. Des documents d'accompagnement

Les documents d'accompagnement sont pour lesquels l'expéditeur est tenu de remettre au transporteur pour faciliter et accompagner le déplacement de la marchandise. Ces documents sont susceptibles d'être présentés lors des multiples contrôles effectués pendant le trajet par les administrations de douane, eaux et forêts. Autrement dit, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires pour un transport international en vue de l'accomplissement des formalités de douane²⁰.

L'article 6 de l'acte uniforme ne vise que les documents de douane pour les cas de transport inter-Etats mais, à la vérité, d'autres documents tels que les attestations médicales, les certificats phytosanitaires et de salubrité qui sont souvent indispensables. Outre les formalités de douane nécessaires dans les transports inter-Etats, l'article 6 de l'acte uniforme fait référence à toutes les autres formalités administratives requises avant la livraison de la marchandise.

Le transporteur n'a pas l'obligation de vérifier si ces documents sont exacts ou suffisants. En conséquence, en cas d'inexactitude ou d'insuffisance des documents, le transporteur est présumé ne commettre aucune faute. L'expéditeur doit être, par conséquent, tenu responsable de tout dommage, comme une attente prolongée du véhicule à la frontière, qui pourrait résulter à l'égard du transporteur des irrégularités des documents de douane²¹. En revanche, si le transporteur commet une faute, comme la perte ou l'utilisation inexacte de ces documents, il en sera tenu responsable. L'indemnité qu'il peut être amené à verser ne peut cependant dépasser celle qui serait due en cas de perte de la marchandise²².

La liste des documents qui doivent se trouver à bord des véhicules a connu dans d'autres pays étrangers comme la France, dans le passé, des changements importants : récépissé, feuille de route, ordre de mission, document de suivi, ces documents ont laissé place aujourd'hui à un document unique : la lettre de voiture²³. Cette affirmation de Jean-Paul Shotsha Katshunga qui classe la lettre de voiture dans la catégorie des documents d'accompagnement ne semble pas convaincante. A notre avis, tel que nous l'avons clairement soutenu dans cette étude, il existe deux catégories de documents de transport, à savoir, les documents contractuels et les documents d'accompagnements.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse sur les documents de transport en droit congolais harmonisé, il se dégage que les termes utilisés par les deux législateurs sont différents. Même si au fond ils désignent les mêmes documents au regard du contenu. Voilà pourquoi, nous devons noter que la lettre de chargement prévu par le législateur congolais dans le décret du 19 janvier 1920, sur les commissionnaires et les transporteurs, ne peut être utilisée que sur le plan national. Par ailleurs, la lettre de voiture prévu comme document de transport dans l'acte uniforme OHADA est utilisable dans les transports nationaux et internationaux des marchandises par route, conformément à l'esprit et à la lettre de l'article 1^{er} de l'acte uniforme OHADA.

Par ailleurs, l'article 10 du Traité OHADA dispose : « Les actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les Etats parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure ». C'est ainsi que chaque législation nationale devrait, par conséquent, tenir compte des dispositions des actes uniformes. Tel est le cas des articles 10 à 15 et 22, du décret du 19 janvier 1920, sur les commissionnaires et les transporteurs qui évoquent la

¹⁹ *Idem*.

²⁰ Article 6 alinéa 1^{er} de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

²¹ Article 6 alinéa 2 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

²² Article 6 alinéa 3 de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

²³ SHOTSHA KATSHUNGA, J.-P., *Op.cit.*, p. 145.

lettre de chargement qui devront laisser la place à l'application des dispositions prévues dans l'acte uniforme. Toutefois, il est bien entendu que les autres dispositions du décret du 19 janvier 1920 continueront de s'appliquer lorsque les conditions de l'article 10 du Traité ne sont pas remplies.

En définitive, cette étude constitue une mise en conformité du droit uniforme OHADA avec le droit national, afin de mettre fin, une fois pour toute, aux problèmes d'interprétation et d'application des droits nationaux des Etats et du droit uniforme issu de l'OHADA car, l'unification du droit des affaires par l'OHADA est une œuvre sans précédent dans l'histoire du droit moderne africain en raison de l'étendue de son champ d'application et de son caractère systématique.

Rappelons pour terminer que les documents de transport utilisés en transport routier se résument en documents contractuels (qui prouvent de l'existence du contrat entre parties) et en documents d'accompagnement (qui favorisent le bon déroulement de l'activité de transport, et qui sont susceptibles d'être présentés lors des multiples contrôles effectués pendant le trajet par les administrations de douane, eaux et forêts).

BIBLIOGRAPHIE

I. Textes conventionnels

- Traité relatif à l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique, signé à Port-Louis au Sénégal, le 17 octobre 1993, tel que révisé à Québec (Canada) le 17 octobre 2008.
- Convention du 19 mai 1956 relative au Contrat de transport international des Marchandises par Route (CMR).

II. Textes légaux

- Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006 telle que modifiée par la loi n° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution de la République Démocratique du Congo.
- Acte uniforme du 22 mars 2003 relatif aux Contrats de Transport des Marchandises par Route (AUCTMR), in Journal Officiel OHADA n° 13 du 31 juillet 2003.
- Décret du 19 janvier 1920 sur les Commissionnaires et les Transporteurs, B.O., 1920.

III. Ouvrages

- AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports*, éd. Ellipses, Paris, 2012.
- BEYA SIKU (G.), *Droit des transports : Institutions de transport et Contrat de transport de marchandises*, Presses Universitaires du Congo, Kinshasa, 2022.
- BOKALLI (V.E.), SOSSA (D.C.), *OHADA droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruxelles, Bruylant, coll. « Droit Uniforme Africain », juriscope, 2006.
- DE WOLF (P.) et VEROUGSTRAETE (I.), *Le droit de l'OHADA : son insertion en République Démocratique du Congo*, éd. Bruylant, Bruxelles, 2012.
- KENGUEP (E.), *Droit des transports OHADA et CEMAC*, édition CRAF, Douala, 2012.
- KUMBU ki NGIMBI (J-M), *Droit des transports*, Galimage, Kinshasa, 2012.
- MONSENEPWO MWAKWAYE (J.), *Harmonisation du droit congolais avec le droit Ohada des transports : Essai de mise en conformité du droit congolais avec le droit Ohada*, Editions Universitaires Africaines, 2012.
- PAULIN Christophe, *Droit des transports*, édition Litec, Paris, 2005.
- SHOTSHA KATSHUNGA (J-P), *Traité de droit des transports : Transports des marchandises par route en harmonie avec l'AUCTMR, Ferroviaire, Aérien, Fluvial, Maritime et Multimodal*, Tome I, Editions KATSHI, Kinshasa, 2017.

IV. Cours

- BEYA SIKU (G.), *Droit des transports*, 3^{ème} graduat, Faculté de Droit, Université de Kinshasa, 2020-2021.

- NGUEJI NGUEJI (E.), *Droit des transports*, 3^{ème} graduat, Faculté de Droit, Université de Kinshasa, 2021-2022.

V. Articles

- AKAM AKAM (A.), L'information dans le contrat de transport de marchandises par route : le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA, in *Formation des juristes camerounais en droit OHADA*, du 11 au 22 avril 2011.
- BROU KOUAKOU MATHURIN, Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA, in *Penant*, n° 845, octobre-décembre 2003.
- ONDO-MVE (A.), L'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route, in *Hébo Informations*, Libreville, n° 490 du 14 -28 août 2004.