



Commentaire d'arrêts CA Aix-en-Provence 23 mars 1992 et CA Paris 20 janvier 1989

Bertrand Vende, Hélène Turk

► To cite this version:

Bertrand Vende, Hélène Turk. Commentaire d'arrêts CA Aix-en-Provence 23 mars 1992 et CA Paris 20 janvier 1989 : Travail maritime international : conflit de juridictions et conflit de lois. *Neptunus*, 1999, 5 (2), pp.1-10. hal-03821196

HAL Id: hal-03821196

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03821196>

Submitted on 19 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Hélène TURK
Bertrand VENDE
DEA Sciences Juridiques de la mer
1998-1999

SEMINAIRE DE DROIT SOCIAL DES GENS DE MER

COMMENTAIRE D'ARRETS

C.A. d'Aix-en-Provence 9ème Ch., 23 mars 1992,
Birkenfeld c/ Del Chiaro

C.A. de PARIS 1ère Ch., 20 janvier 1989,
Thirion c/ Cie Comanau

Professeur : P. Chaumette

Le contexte d'internationalisation du droit du travail maritime n'est pas une nouveauté. Cependant, le développement du phénomène des pavillons de complaisance a précarisé encore la situation juridique et sociale des marins. Le contrat de travail régi par le droit international privé apparaît alors comme le seul outil de protection juridique du marin. Le développement du droit international privé n'a pas pris en compte la spécificité maritime. Ainsi, la jurisprudence est amenée à adapter les principes du droit international privé au droit social maritime pour garantir un minimum de protection des marins.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 janvier 1989, un marin français est employé par un armateur étranger à bord d'un navire battant pavillon étranger. Suite à un accident du travail survenu à bord du navire, le marin a engagé la responsabilité de l'armateur devant une juridiction française. Le marin fonde son action sur la Convention de l'Organisation Internationale du Travail n°55. Cette dernière impose à l'armateur de souscrire une assurance couvrant la prise en charge du travailleur accidenté à l'issue de la période de soins imposée à l'armateur. La juridiction française a engagé la responsabilité de l'armateur sur le fondement de cette convention internationale sans préoccuper de la ratification du texte par l'Etat du pavillon.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix en Provence du 23 mars 1992, le litige met en présence un marin italien employé par un armateur allemand sur un navire battant pavillon étranger et ancré dans le port français de Cannes. Le conseil des prud'hommes saisi du litige s'est reconnu compétent bien que le navire n'est pas de lien apparent avec la France. En appel, la Cour d'Aix en Provence a confirmé cette position.

Ces deux arrêts présentent deux problèmes juridiques traditionnels base du droit international privé : le conflit de juridictions et le conflit de lois. Comme cela est souvent le cas en droit international privé, les juges vont adopter une démarche pragmatique face au développement de la complaisance et à l'internationalisation du marché du travail maritime. Ainsi, ils vont déterminer successivement la compétence juridictionnelle (I), et la loi applicable aux conflits (II).

I. Détermination de la compétence juridictionnelle: razione loci et razione materiae.

Lorsque l'on est en présence d'un litige international, une des première question à aborder est la détermination de la juridiction compétente. Il y a trois types de compétence, mais deux nous intéressent ici, à savoir la compétence territoriale (A) et la compétence matérielle (B).

A. La compétence territoriale des juges français.

Dans nos deux arrêts les juridictions françaises se sont reconnues compétentes. Il existe divers textes s'agissant de la compétence internationale des juridictions françaises: les normes de droit interne qui sont concurrencées par les conventions liant la France c'est à dire les normes communautaires.

A.1) Les normes internes.

Tout d'abord, il existe les articles 14 et 15 du code civil affirmant le privilège de juridiction des ressortissants français. Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 Janvier 1989, la cour a appliqué ce principe car, en l'espèce, l'armateur et le pavillon du navire sont étrangers mais il s'agit bien d'un marin français. Il s'agit ici de l'article 14 qui fait référence aux demandeurs de nationalité française. Ainsi, un salarié français peut attirer devant les tribunaux français son employeur étranger même si le contrat n'a aucun point de localisation en France, ce qui semble être le cas ici. Ce principe fut notamment reconnu par la Cour de cassation le 19 Octobre 1959 dans l'arrêt Pelassa¹, qui affirmait l'extension à l'ordre international des règles françaises de compétence.

Mais ces textes n'ont qu'un caractère subsidiaire. En effet, selon la Cour de cassation², le privilège de juridiction ne peut s'appliquer que lorsqu'aucun critère ordinaire de compétence territoriale n'est réalisé en France. L'idée qui sous-tendait la décision était que le privilège de juridiction est assez mal accepté par les pays étrangers surtout quand il bénéficie à un français demandeur au procès, et ceci peut poser des problèmes d'application des jugements à l'étranger. Ainsi, dans l'ordre, on applique d'abord les règles de compétence issues du code du travail (Art.517-1³), et seulement après les articles du Code civil.

Dans l'autre arrêt qui nous est soumis, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence ne fait plus appel aux règles internes mais aux normes communautaires.

A.2) Les normes communautaires.

Habituellement, saisies de litiges concernant des marins étrangers travaillant à bord de navires battant pavillon étranger, mais situés provisoirement dans un port français, les juridictions françaises ont tendance à se déclarer incompétentes, soit en invoquant le caractère d'ordre public de la loi française, soit en invoquant le lieu de travail étranger. Justement, dans l'arrêt de 1992, le problème tourne autour du lieu de travail.

¹Cour de cassation, Ch.Soc., 19 oct. 1959, D. 1960.37.

² Cour de cassation 1ère Civ., 19.11.1985, Société Cognacs and Brandis from France, D 1986, IR 268.

³ Article 517-1 CT, al.1: "Le conseil de prud'hommes territorialement compétent pour connaître d'un litige est celui dans le ressort duquel est situé l'établissement où est effectué le travail."; Al.2: "Si le travail est effectué en dehors de tout établissement ou à domicile, la demande est portée devant le conseil de prud'hommes du domicile du salarié."; Al.3: "Le salarié peut toujours saisir le conseil de prud'hommes du lieu où l'engagement a été contracté ou celui du lieu où l'employeur est établi.".

S'agissant du droit communautaire en matière de compétence territoriale des juridictions, la référence est la convention de Bruxelles du 27 Septembre 1968. Elle a créé un "espace judiciaire européen" en matière civile et commerciale. Elle a pour objet essentiel l'alignement des Etats membres sur le plan de la compétence internationale. Elle s'applique lorsque le défendeur est domicilié sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté (ce qui est le cas ici puisque l'armateur est allemand). A l'origine, elle ne contenait aucune disposition spécifique concernant le contrat de travail, renvoyant au juge du domicile du défendeur. Selon la convention, pour tous les contrats, une personne domiciliée sur le territoire d'un état contractant ne peut être atraite que devant les juridictions de ce pays (art.2). Le demandeur ne saurait invoquer le privilège de juridiction qu'il tient ordinairement de son droit national (art.3). Toutefois, il peut préférer "le tribunal du lieu où l'obligation a été ou doit être exécutée" (art.5-1). La CJCE a précisé l'interprétation de cet article⁴ : l'obligation à considérer est celle "qui sert de base à l'action judiciaire", le lieu de son exécution devant être déterminé selon la loi applicable au contrat en vertu des règles de conflit de lois du juge d'abord saisi. Mais la réticence de certaines juridictions nationales à suivre cette interprétation à cause de la dispersion du contentieux de nombreux contrats qu'elle engendre et de ses inconvénients particuliers dans le cas du contrat de travail a conduit la cour à amender sa première doctrine en dégagant une solution propre à cette catégorie.

Ainsi, rendu à la demande de la cour de cassation française, un arrêt Ivenel c/Schwab de la CJCE du 26 Mai 1982 avait dit pour droit que "l'obligation à prendre en considération...est celle qui caractérise ce contrat". Cette solution qui retient le lieu d'exécution de l'obligation principale du contrat, c'est à dire le lieu où se manifeste le plus concrètement le lien de subordination, fut ensuite confirmée à plusieurs reprises notamment le 15 Janvier 1987 dans un arrêt Shenavai⁵ ou encore dans un arrêt du 15 Février 1989 Humbort c/ Société Six Construction Limited⁶.

La CJCE et les juridictions françaises furent ensuite confortées dans leur position par la convention de San Sébastian du 26 Mai 1989 (consécutive à l'adhésion de l'Espagne et du Portugal). Celle-ci introduit une innovation issue de la convention de Lugano du 16 Septembre 1988 entre la communauté européenne et l'AELE qui prévoyait une compétence spécifique : en matière de contrat de travail, l'employeur peut être attrait devant le tribunal de l'Etat où se trouve le lieu où le salarié exécute habituellement son travail. Ainsi dans notre affaire, le lieu d'exécution de l'obligation principale du contrat serait le port de Cannes puisque les juridictions françaises se sont reconnues compétentes.

Cette jurisprudence est assez critiquable car le salarié italien de notre arrêt a été embauché en tant que marin, normalement par le biais d'un contrat d'engagement maritime, et le travail d'un marin se fait à bord d'un navire, or ici le navire est immatriculé à l'étranger. Le lieu d'exécution du contrat de travail devrait être le navire. Mais, vraisemblablement, les juges ont dû considérer que l'ancrage constituait un lien territorial suffisant avec la France pour considérer que le travail était effectué en France.

Ainsi, considérant que le lieu du travail se trouve en France, les juridictions ont pu faire appel à l'article 517-1 du code du travail donnant compétence au conseil de prud'hommes du lieu de l'établissement où s'exerce le travail. Mais c'est faire abstraction des spécificités du droit maritime. En effet la compétence du conseil de prud'hommes en première instance du 19 Juillet 1991 est assez critiquable.

B. La compétence matérielle critiquable du conseil de prud'hommes de Cannes.

Le conseil de prud'hommes de Cannes s'est reconnu compétent pour juger du conflit opposant le marin italien et l'armateur allemand. La cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 23 mars 1992, ne lui a pas donné tort; on peut pourtant s'interroger sur la compétence du conseil.

⁴ Arrêt CJCE du 6 Oct. 1976 Etablissement de Bloos et Société Tessili, RCDIP, 1977,p.751 et 770.

⁵ Au recueil 1987 p. 239.

⁶ Au recueil 1989 p. 358.

S'agissant ici d'une compétence *ratione-materiae*, il ne s'agit plus de prendre en considération les conventions européennes, mais plutôt de considérer les critères nationaux d'attribution de compétences juridictionnelles. Le décret français du 20 novembre 1959, en matière de litige maritime, c'est à dire litige découlant du contrat d'engagement maritime et non pas du travail à terre, donne compétence aux juges d'instance pour les litiges marin-armateur et aux tribunaux de commerce pour les litiges capitaine-armateur (en raison du caractère commercial de l'activité de capitaine). Ici il s'agit d'un litige marin-armateur, le juge d'instance aurait dû être compétent. Comment expliquer alors la compétence du conseil de prud'hommes reconnue par la cour d'appel ? Cette solution résulte probablement de la volonté des juridictions d'unifier le contentieux du travail, qu'il soit terrestre ou maritime.

En effet, en reconnaissant le conseil de prud'hommes (juridiction compétente en matière de conflit de travail terrestre) compétent pour juger d'un conflit de travail maritime, la cour d'appel aligne le maritime sur le terrestre. En fait de plus en plus de dispositions relatives au travail terrestre ont été appliquées au travail maritime (par exemple en ce qui concerne les institutions représentatives du personnel, les comités d'hygiène et de sécurité ou encore la durée du travail ou les congés payés).

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence pose donc en réalité la question de savoir si, compte tenu de cette évolution, le conseil de prud'hommes ne mérite pas plus de trancher en première instance tous les litiges de travail qu'ils soient terrestres ou maritimes. Peut-être est-elle également un peu nostalgique de l'ancienne institution des prud'hommes-pêcheurs de Méditerranée, ou bien peut-être tient-elle à appliquer, en matière maritime, le principe selon lequel la justice du travail doit être rendue en première instance par des élus des justiciables ?.

Les deux Cours d'appel s'étant reconnues compétentes pour être saisies du litige, elles devaient ensuite décider de la loi applicable au conflit

II - La désignation de la loi compétente

La Cour d'appel de Paris dans une démarche singulière rejette la loi du contrat alors que celle d'Aix reste silencieuse sur cette question (A). Les solutions adoptées par ces cours d'appel quant à leurs compétences comme au fond soulèvent des interrogations quant à l'avenir du droit social dans le climat actuel de concurrence internationale exacerbée (B).

A. L'éviction de la loi du contrat

Si dans le silence de l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix, on peut envisager qu'elle ait opté pour la loi du contrat (A.1). En revanche, la Cour d'appel de Paris se montre explicitement pour l'application de la loi du for (A.2).

A.1) Le cheminement envisageable de la Cour d'Aix

Diverses lois semblent pouvoir s'appliquer : celle du pavillon (non précisée dans l'arrêt), celle de l'employeur (la loi allemande), celle de l'employé (loi italienne), celle du port d'attache où une juridiction s'est reconnue compétente (loi française).

La Convention de Bruxelles concerne la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Elle ne porte donc aucune mention quant à la loi applicable. Mais, son esprit général est en faveur de l'exécution du contrat conformément aux principes du droit international privé.

Dès lors, on peut penser que c'est la loi d'autonomie⁷ qui trouvera à s'appliquer, c'est à dire la loi que les parties ont choisi ou, à défaut de volonté explicite, celle du pays où elles ont entendu localiser l'opération. C'est ainsi qu'un marin français embarqué sur un navire algérien s'est vu appliquer malgré tout le droit français, dans la mesure où la compagnie algérienne s'était engagée à maintenir les conditions de travail françaises⁸..

Dans le silence total des parties, le contrat de travail pourra être rattaché à la loi qui présente les liens les plus déterminants⁹ avec le travail. En l'espèce, l'employeur étant allemand on peut penser que le contrat aura été domicilié en Allemagne, mais il peut aussi s'agir de la loi du pavillon. La décision apparaît surtout novatrice en matière de compétence juridictionnelle. La Cour d'appel de Paris apporte elle une solution singulière quant à la loi compétente pour un fait juridique (un accident du travail) et non un contrat.

A.2) Le cheminement complexe de la Cour de Paris

. L'exclusion de la loi traditionnelle de conflit

Le droit du travail terrestre ne reconnaît pas le principe de *lex loci delicti* (loi du lieu où le fait incriminé s'est produit) en matière d'accidents du travail. En effet, la Cour de cassation dans un arrêt du 26 mai 1921¹⁰ a affirmé le principe selon lequel la responsabilité dérivée d'un accident du travail est soumise à la loi du contrat de travail. En droit international privé comme on l'a vu, la loi du contrat est la loi dite d'autonomie.

La Convention de Rome de 1980 (entrée en vigueur le 1er avril 1991) est venue tempérer cette position en affirmant que la loi compétente est celle choisie par les parties ou celle du lieu de travail habituel, et pour les travailleurs exerçant dans différents pays celle du lieu où est situé l'établissement d'embauche. Le principe demeure celui du libre choix de la loi applicable par les parties contractantes, qui ne peuvent cependant échapper à la protection minimale que constitue la loi du lieu d'exécution du travail¹¹.

En droit maritime, les choses ne sont malheureusement pas aussi simples. En effet, comme le souligne Patrick Chaumette¹², il y a un éclatement de la loi applicable à la relation de travail par rapport à celle applicable au contrat de travail. Il en résulte que la loi applicable en matière d'accidents du travail n'est pas forcément la même que celle applicable au contrat. La jurisprudence, après quelques tergiversations, considère que les accidents commis à bord sont du ressort de la loi du pavillon, alors que ceux commis à terre sont du ressort de la loi du lieu de l'accident (le principe de la *lex loci delicti* s'applique alors). De plus, il est fréquent que le juge renvoie à la loi d'autonomie lorsque celle-ci est plus avantageuse¹³. La Cour d'appel va suivre cette logique de recherche de la loi la plus avantageuse.

⁷ CORNU (G) "Vocabulaire juridique" P.U.F. :

« Loi d'autonomie: loi compétente pour régir l'acte juridique (plus spécialement le contrat), ainsi nommée par référence au rôle de la volonté (c'est la loi que les parties ont choisie ou, à défaut de volonté explicite, celle du pays où elles ont entendu localiser l'opération). »

⁸ Cass. Soc. 16 Novembre 1993, SNTM Hyproc c/ Turin, publié en annexe dans l'article de DEPREZ (J) "La loi applicable au contrat de travail international ", R.J.S., Mai 1994, p.245.

⁹ LYON-CAEN (G. et A.) "Droit social international et européen", Dalloz, 8ème édition 1993, 360 p.

¹⁰ Cour de cassation, Chambres réunies 26 mai 1921, R.C.D.I.P. 1921, p.501.

¹¹ KASSIS (A) "Le nouveau droit européen des contrats internationaux", LGDJ 1993, 598 p.

CHAUMETTE (P) "L'internationalisation du travail maritime- L'impossible encadrement ? ", D.M.F. 1994, p.675.

¹² HESSE (Ph-J), BEURIER (J-P),CHAUMETTE (P)... "Droits maritimes", Tome 1, Juris-Service 1995, p.431.

¹³ Par exemple C.A. Rouen 5 décembre 1991, D.M.F. 1992, p.377. (Voir ultérieurement dans l'exposé II - B). De même Cour suprême des Etats Unis 25 mai 1953, Lauritzen v Larsen, R.C.D.I., 1954, p 166. Cité par JAMBU--MERLIN "la loi applicable aux accidents du travail", R.C.A.D.I., 1983, tome II, p 257.

. La substitution de la Cour d'appel de Paris

La Cour d'appel de Paris considère l'armateur responsable sur le fondement de la Convention O.I.T. n°55¹⁴. Celle-ci dispose en effet que la responsabilité de l'armateur ne cesse, après une période de 4 mois suivant l'accident du travail, que s'il existe un régime de protection sociale. La Cour constate l'absence de dispositions sociales dans la loi du pavillon et reconnaît ainsi l'armateur responsable. Elle applique la convention O.I.T., sans se préoccuper si l'Etat du pavillon l'a ratifiée.

Sans l'exprimer, la Cour d'appel va substituer la loi du for (loi française) à celle du pavillon conformément à la notion d'ordre international public. Cette règle, consacrée par la Cour de cassation¹⁵, permet aux juges de substituer la loi du for à la loi désignée par la règle de conflit lorsque celle-ci se heurte à certains principes ayant une valeur importante en droit interne (en l'occurrence la protection sociale des marins). Dans l'arrêt, la cour ne fait pas de référence explicite à cette notion. Elle constate simplement l'absence de dispositions sociales dans la loi du pavillon.

Les juges français reconnaissent donc bien la loi du pavillon comme applicable. Mais, sa défaillance en matière de protection sociale lui vaut d'être écartée au profit de la loi française. De plus, au-delà même de l'importance en droit interne de la protection sociale, les juges constatent que la Convention O.I.T. n°55 prévoit au plan international des dispositions relatives au régime de protection sociale, renforçant donc la légitimité de cette notion.

Dès lors, la ratification de la convention O.I.T. par l'Etat du pavillon apparaît comme indifférente. La substitution par la loi du for qui a reconnu ce texte (la France a ratifié cette convention¹⁶) apparaît donc comme la justification de l'usage de cette convention internationale par la Cour d'appel.

B. Vers une jurisprudence de plus en plus protectrice ?

Ces deux arrêts illustrent les difficultés des juges face à l'internationalisation du travail maritime. Ils apparaissent comme les derniers protecteurs et garants d'un droit maritime du travail, face à un droit des Etats du pavillon souvent inexistant du fait de la complaisance. Les moyens pour parvenir à une justification garantissant le maintien d'un minimum de protection sociale sont divers. Ainsi, les juges vont jouer sur le droit communautaire, sur la notion d'ordre international public (pour l'arrêt de la Cour d'appel de Paris), sur la loi d'autonomie (comme ce fut le cas postérieurement pour une décision de la Cour d'appel de Rouen¹⁷).

Dans cette affaire, la Cour d'appel de Rouen a reconnu la loi du contrat de travail comme applicable pour un accident du travail d'un marin étranger (grec) embarqué sur un navire d'un armateur grec, immatriculé dans un Etat de complaisance (le Panama). Les juges ont reconnu la loi grec comme loi d'autonomie pour éviter l'application de la loi du pavillon qui devient une fiction lorsqu'il s'agit d'un pavillon de complaisance.

Le recours à la loi du contrat pour les accidents du travail apparaît pour certains¹⁸ regrettable. En effet, l'indemnisation des accidents du travail est rarement un simple problème de responsabilité contractuelle. Elle met en jeu bien souvent des problèmes de droit de la sécurité sociale. La stabilité des raisonnements jurisprudentiels n'est donc pas de mise, et conduit parfois à une confusion entre loi du contrat et droit de la sécurité sociale. On peut cependant se féliciter que cela se fasse au bénéfice des marins.

¹⁴ Signé le 29 Octobre 1939. Sur les différentes conventions de l'O.I.T., on pourra voir VALTICOS (M) "Droit international du travail", Dalloz, 2ème édition 1983, pp.484- 490.

¹⁵ Cour de cassation, Civ., 25 mai 1948 Latour, R.C.D.I.P. 1949, p.89.

¹⁶ L'obligation de soins de l'armateur est contenue en droit français dans le décret-loi du 17 juin 1938 modifié le 25 janvier 1987, et l'article 79 du Code du travail maritime.

¹⁷ C.A. Rouen 5 décembre 1991, D.M.F. 1992, p.377 et 3 Mars 1994, D.M.F. 1994, p.660. Observations CHAUMETTE (P).

¹⁸ C'est le cas du professeur CHAUMETTE (P) dans ses observations sous ces deux arrêts de la C.A. de Rouen (note 10).

Le contexte du marché international des gens de mer laisse perplexe quant aux suites de telles décisions, où des juges occidentaux se reconnaissent compétents et cherchent à appliquer leur droit national. On peut craindre à terme que les marins issus de pays où les juridictions se montrent soucieuses de protéger leurs intérêts sociaux ne se voient exclus du marché du travail. Après les offres d'emploi "hors-ENIM" verra-t-on des offres ciblées uniquement sur certaines nationalités. La situation de pénurie d'officiers ne durera pas indéfiniment. La mise en place d'un nouveau pavillon français¹⁹ ne pourra résoudre à elle seule toutes ces questions.

¹⁹ Ouest France 21 Janvier 1999 page "Marine".

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux et spécialisés :

CHAUMETTE (P): *Le contrat d'engagement maritime*, C.N.R.S. Droit, 1993 , 314 p.

CORNU (G) : *Vocabulaire juridique*, P.U.F. 1996, 886 p.

HESSE (Ph-J), BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), TASSEL (Y), MESNARD (A-H), REZENTHEL (R) : *Droits maritimes*, Tome I, Juris-Services, 1995, 462 p.

KASSIS (A) : *Le nouveau droit européen des contrats internationaux*, L.G.D.J., 1993, 598p.

LYON-CAEN (G. et A.) : *Droit social international et européen*, Dalloz, 1993, 360 p.

VALTICOS (M): *Droit international du travail*, Dalloz, 2ème édition 1983, 683 p.

Articles :

ANTONMATTEI (P-H) : "Conflits de juridiction en droit du travail", *Juris-classeur travail*, fasc.94-20, 1994, pp.3-10.

BERAUD (JM) : "Les recours juridictionnels dans les rapports de travail international", *Droit social*, n°6, Juin 1987, pp. 519-525.

CHAUMETTE (P) : L'internationalisation du travail maritime: l'impossible encadrement", *DMF*, Nov. 1994, pp. 675-694.

CHAUMETTE (P) : Observations sous C.A de Rouen 5 Décembre 1991, *DMF*, 1992, p.377 et 3 Mars 1994, *DMF*, 1994, p.660.

CHAUMETTE (P) : "La dispersion du contentieux du travail maritime", *ADMA*, tome 8, 1985, pp. 155-183.

COUSIER (P) : "Conflits de lois en droit du travail", *Juris-classeur travail*, fasc.94-10, 1996, pp.11-12.

DEPREZ (J) : "La loi applicable au contrat de travail international", *Revue de Jurisprudence Sociale*, Avril 1994, pp.235-246.

DEPREZ (J) : "Relation internationale de travail et compétence juridictionnelle : jurisprudence française et communautaire", *RJS*, 1989, pp.539-551.

JAMBU-MERLIN (R) : "La loi applicable aux accidents du travail en droit international et en droit communautaire", *RCADI*, 1983, tome II, pp.241-294.

JEAMMAUD (A) : "Rapport de travail international et compétence prud'homale", *Droit social*, n°11, Nov.1989, pp.729-737.

Jurisprudence :

Cass. Soc., 16 novembre 1993, SNTM Hyproc c/ Turin, RJS, mai 1994, p.245.

CA Rouen, 5 décembre 1991, Diaurond, DMF 1992, pp.377-383.

CJCE, 15 février 1989, Humbort c/ Société Six Construction Limited, Rec. 1989, p.358.

CJCE, 15 janvier 1987, Shenavai, Rec. 1987, p.239.

Cass. Civ., 19 novembre 1985, Société Cognacs and Brandis from France, D. 1986, IR 268.

CJCE, 26 mai 1982, Ivenel c/ Schwab, Rec.1989, p.358.

CJCE, 6 octobre 1976, Etablissement de Bloos et Société Tessili, RCDIP, 1977, p.751 et 770.

Cass. Soc., 19 octobre 1959, Pelassa, D. 1960, p.37.

Cass. Civ., 25 mai 1948, Latour, RCDIP, 1949, p.89.

Cass.Ch.R., 26 mai 1921, RCDIP, 1921, p.501.