



Roissy, 23 juillet 2011.

Cher(e)s collègues,

## INFORMATION SUR LA CORRECTION D'UN PNT SUR LA LCP

Depuis de nombreuses années, un de nos collègues se bat pour obtenir une correction de sa place sur la LCP.

La LCP existe à BRIT AIR depuis 1998 sous la forme actuelle. Elle est régie par l'accord d'entreprise selon des principes définis, écrits, pratiqués et acceptés de tous.

Par jugement prud'homal de Lyon du 29 avril 2010, il a été ordonné la modification du classement sur la LCP de ce pilote.

### **A ce stade, deux remarques s'imposent :**

- 1. Ce jugement ne concerne qu'un individu, dans le cadre d'une situation particulière et n'a donc aucune portée générale. C'est un jugement prud'homal classique réglant un litige entre un salarié et son employeur.**

Le juge rappelle dans ses minutes qu'il n'étudie que le cas de Mr X sur lequel il statuera. Il avait tout le loisir, s'il le jugeait nécessaire, d'étendre son jugement à l'ensemble des PNT de la compagnie ce qu'il n'a pas fait. La portée de ce jugement reste donc restreinte à la correction d'un pilote. Dans le même esprit, d'autres PNT pourraient demander une correction et ne pas l'obtenir, et ce n'est pas pour cela que ce premier jugement ne serait plus applicable... Les prud'hommes ne jugent que des cas individuels.

- 2. Ce jugement est une première instance, il ne peut en aucun cas faire jurisprudence auprès d'autres pilotes.**

Pour que l'on puisse parler de jurisprudence, il faut nécessairement que tous les recours aient été épuisés. Dans le cas présent, nous ne sommes que sur un jugement de première instance, qui peut être cassé en appel, voire en cassation. La dénomination de jurisprudence n'est utilisée que pour des jugements n'ayant plus de possibilité de recours et les rendant par là même définitifs. Dans ce cadre là, ni le pilote, ni la compagnie n'a souhaité faire appel de la décision. Il ne peut donc pas s'agir d'une jurisprudence en tant que tel.

Lors de la dernière commission paritaire, des demandes de modification d'autres pilotes ont été reçues. Au-delà du fait que la commission paritaire **n'a pas la possibilité de modifier les classements des PNT hors ordonnances judiciaires**, ces demandes n'avaient comme justification que l'ordonnance du Tribunal des prud'hommes de Lyon du 29 avril 2010 qui ne pouvait leur être appliquée.

Comme il a été décrit plus haut, cette ordonnance n'a qu'une portée limitée et ne fait pas jurisprudence.

D'ailleurs s'il en avait été autrement, la DOV aurait imposée les corrections demandées se retranchant derrière une décision judiciaire lui imposant de la faire, ce qui évidemment n'était pas le cas. **Pire que tout, ce sont les 300 autres PNT de la compagnie qui eux auraient dans ce cas là été fondés à demander réparation à la compagnie des modifications qui rappellent le, n'ont aucun cadre juridique.** Personne n'a la possibilité de modifier le classement de la LCP sur simple demande, la réception d'un simple courriel d'un des 300 autres PNT a suffi à le rappeler.

### **Que peut on désormais faire de cette décision ?**

### **Clairement pas grand-chose à part s'y soumettre évidemment et corriger le classement de notre collègue, ce qui a été fait.**

Il est évident que ceux qui penseraient avoir subi un préjudice, quel qu'il soit, peuvent individuellement aller devant le Tribunal des prud'hommes pour obtenir satisfaction. Nous les invitons donc à se rapprocher de leurs syndicats respectifs, certains syndicats apportant à leurs adhérents une protection juridique. Rappelons toutefois que le cas étudié est très particulier, et que les éléments apportés par le pilote restent bien plus complexes que l'absence d'un simple certificat comme le DA. Il existait bien des incohérences dans le calcul des points.

Il est aussi possible de modifier les textes qui régissent la LCP par la signature de nouveaux accords. Cela ne peut se faire, à notre sens, qu'après consultation et acceptation d'une majorité de PNT. **A ce sujet, nous avons demandé au bureau UFPL d'étudier la possibilité de passer à « l'ancienneté pure ». Le bureau SNPL a depuis 2004 un mandat pour le faire des adhérents SNPL de la compagnie.** Sur un sujet comme celui là, il faut, à notre sens, que les syndicats PNT représentatifs n'y soient pas opposés et que cette modification **soit validée par référendum.** Cela n'a jamais pu être fait car par le passé, le SPAC et l'UNAC y étaient fermement opposés. Le dossier a donc été relancé, mais il faudra bien entendu un consensus sur le sujet pour modifier le mode de calcul de la LCP.

Bons vols à tous.

Le Bureau ***SNPL BRIT AIR ALPA***