



## TRAVAIL DISSIMULÉ PAR PROFIT

**Mots clés :** : Attentat 13 Novembre, Monopole, Entente, Code, Légalité, Syndicat, Convention collective, Assurance-voyage

Avoir un contrat d'assistance voyage est indispensable. En dehors de la prise en charge en cas d'accident médico-chirurgical en voyage, que cache-t-il à ceux qui l'achètent dans l'espoir de pouvoir vivre sereinement leur voyage ?

Ce contrat cache effectivement des dessous peu glorieux ! Voire même délictueux... Ils pourraient même interpeller les associations de consommateurs, friandes de ces petits commerces à scandale. Dans le cas de l'assistance-voyage, celui-ci est énorme ! Nous ne discuterons pas de la sur-assurance qui consiste à doubler un même contrat lors de l'achat d'un voyage, mais de ce que cache ce contrat d'assistance-voyage.

Sur le principe, dès lors que vous achetez et signez une assurance d'assistance voyage, il n'y a rien à craindre. Votre contrat vous assure d'être pris en charge en cas d'accident ou de maladie pendant votre voyage selon les clauses inscrites dans votre contrat. Il faut toutefois vérifier l'absence ou l'existence d'une clause d'antériorité, situation qui permet à l'assureur de refuser la prise en charge immédiate du rapatriement d'une maladie connue responsable de votre hospitalisation en voyage.

Alors, pourquoi parler d'un tel sujet ?

Auriez-vous payé un contrat dont la finalité, si elle respecte l'objectif recherché, s'avère plus coûteuse qu'elle devrait l'être si un contrat de base, à prestation égale, propre à toutes les sociétés d'assistance était appliqué ? Les lois du commerce interdisent l'entente entre les sociétés, une façon d'éviter les monopoles. Pourtant, un monopole bien caché, lié au comportement entrepreneurial des sociétés d'assurance-voyage, existe bien dans le microcosme de l'assistance ! Au détriment, forcément, des consommateurs globe-trotters.

Cette entente possiblement délictueuse relève de plusieurs sources.

**Création du syndicat des Sociétés d'assistance (SNSA)**

La première source trouve son origine dans la création du syndicat national des sociétés d'assistance (SNSA). Une de ses missions est d'organiser des réunions pluri-annuelles autour d'une même table de tous les directeurs médicaux des sociétés d'assurance inscrites. Une manière d'échanger sur les pratiques des unes et des autres ! Un échange qui n'est pas sans conséquence puisqu'il a donné le jour à une convention collective nationale sujette à caution.

### **Une convention collective nationale**

La deuxième source profite d'une convention collective nationale scélérate, formalisée pendant les années 90, exactement de 91 à 94, date de sa signature. Les conditions d'élaboration de cette convention collective sont certainement la face la plus obscure de cette entente organisée entre les sociétés d'assistance. L'enquête a de fait été interrompue...

La convention collective nationale de l'assistance a pour particularité de laisser entendre, à tort, aux sociétés d'assistance qu'elles n'ont pas à respecter le code du travail et de la santé publique. En effet, les sociétés d'assurances, fortes de cette convention collective, refusent de délivrer un contrat de travail écrit à leurs médecins et infirmiers transporteurs. Un écrit obligatoire, en ce qui concerne l'emploi d'un médecin, et indispensable dont l'objectif déterminé est de préserver l'indépendance du médecin transporteur dans l'exercice de son activité professionnelle. Une indépendance qui s'avère de fait totalement bafouée.

À cette entorse s'ajoute le dépassement de la durée légale du temps de travail. Une des mauvaises facettes compte tenu des risques que cela entraîne pour le transporteur comme pour l'assuré. Dans de telles conditions, tout transporteur, en l'absence de contrat écrit, ne peut s'opposer à un transport, aussi mal organisé soit-il. À moins de changer de métier... À ce refus et avec toute la mauvaise foi reconnue des employeurs confrontés à un conflit salarial, les sociétés d'assistance opposent aux médecins et infirmiers qui en font la demande, une simple attestation de travail se retranchant derrière les ordres de missions délivrés aux transporteurs. Un ordre de mission qui n'a de finalité que de faciliter le passage des douanes du matériel médical. Un débat houleux, toujours en la défaveur du transporteur, occupe de nombreuses affaires devant les Prud'hommes avec à la clé une condamnation pour licenciement abusif, sans cause réelle ni sérieuse pour non respect du code du travail mais toujours sans grand lendemain.

### **Un recrutement sujet à caution, au bord de l'illégalité**

Ce refus de délivrer un contrat de travail écrit s'explique surtout par la volonté de pouvoir ainsi favoriser le recrutement de salariés du privé ou de la fonction publique hospitalière pourtant soumis à une clause d'exclusivité d'exercice médical par des sociétés sous-traitantes. Ce qui entraîne une concurrence déloyale entre les salariés transporteurs des sociétés d'assistance-voyage « commanditaires » et ceux des sociétés sous-traitantes. Surtout si le personnel médical employé par les sous-traitants oublie de déclarer leur activité libérale comme j'ai pu le constater pour certains en tant que délégué de la CARMF ( Caisse autonome de retraite des médecins de France). N'oublions pas qu'au regard de la juridiction ordinaire et probablement civile et pénale, l'exercice de la médecine dès lors qu'elle s'exerce dans un cadre clandestin, devient illégale. L'absence de déclaration de toute activité professionnelle libérale, alors même qu'elle est réelle, est bien frappée d'illégalité. Ce mécanisme de recrutement par l'intermédiaire de société sous-traitantes et ces entorses déclaratives donnent lieu aux bases d'un travail dissimulé par profit.

### **La création de sociétés sous-traitantes**

Ces créations sont apparues étrangement, pendant l'écriture de la convention collective nationale de l'assistance pour la première et dès sa signature pour les suivantes. Tout aussi curieusement, elles ont vu le jour aux quatre coins de l'hexagone comme si cette disposition avait pour objectif de sectoriser le théâtre des opérations des compagnies d'assistance « commanditaires ». En effet, ces sous-traitants ont la particularité d'avoir été créés par d'anciens médecins directeurs et infirmiers des sociétés d'assistance. De plus, dans leur cahier des charges elles affichent des prestations en tout point similaires aux sociétés d'assistance-voyage. Pour autant, ces sociétés ne sont pas régies par le code des assurances et surtout ne sont pas inscrites au Syndicat National des Sociétés d'Assistance (SNSA). Une possibilité qui est pourtant écrite, noir sur blanc, dans la convention collective nationale. Il est clair que ces sociétés sous-traitantes n'auraient pu voir le jour sans l'aide des sociétés "mères", puisque seules ces dernières sont susceptibles de remplir leurs carnets de commandes.... À la hauteur des espérances de leurs créateurs.

### **Un modèle entrepreneurial délictueux**

L'appel à la sous-traitance est alors devenu pour les sociétés d'assistance-voyage une stratégie d'entreprise ! Quelle belle stratégie que de chercher à éviter par tous les moyens d'employer leurs propres salariés afin d'éviter de payer les charges patronales, seules sources de revenus pour nos caisses sociales et de retraites, complémentaires comprises ! Ne sont-elles pas en

cessation de paiements au fil des années et sources de conflits sociaux majeurs ? Cette accusation, non sans risque, amène à expliquer la dernière façon de procéder, celle d'un travail dissimulé par profit que ce modèle entrepreneurial induit.

L'emploi par des sociétés sous-traitantes de salariés du privé et de fonctionnaires de la fonction publique hospitalière payés en "cash" ou en chèque sans vérification de leur obligation déclarative comme cela est demandé à tout professionnel qui exerce une activité libérale est la pierre angulaire de cette entente... Les preuves sont là... Ce modèle sociétal délictueux a été confirmé lors d'une enquête de la gendarmerie de l'Air à l'occasion d'un crash aérien survenue en 2012 à la Martinique. À la demande des enquêteurs, la justice a été saisie. Toutes les preuves étaient entre leurs mains jusque'à ce qu'ils reçoivent un ordre de tout abandonner et de laisser le parquet de la Martinique s'en occuper. À ce jour aucun des protagonistes n'a été inquiété. Probablement un effet des cyclones... Les pluies violentes ont du noyer le dossier...

Dans cette affaire macabre, il est insoutenable que le pilote comme le malade aient payé de leur vie pour répondre au projet lucratif de l'équipe médicale, fonctionnaires de la fonction publique hospitalière employés à plein temps et touchant, de toute vraisemblance, la prime d'exclusivité. Des propos d'ailleurs avancés par les journalistes au lendemain de ce tragique accident.

De même, ils seraient intolérables que nos blessés suite à un attentat ne soient pas soignés par les docteurs et infirmiers X,Y,Z, occupés dans les cabines business des avions de ligne pour rapatriés des assurés d'assurance privée.

### **Conséquences pour la société française**

Ce modèle sociétal délictueux, dont l'économie pour les sociétés d'assurance est probablement très proche voire supérieure au milliard d'euros, a certainement coûté en contrepartie des milliards à nos caisses sociales.

Pour quelles raisons, politiques, a-t-on laissé faire et protéger un tel modèle entrepreneurial si pénalisant pour nos caisses sociales et de retraites ?

Envoyer le lien de la page à vos amis voyageurs pour que ce scandale soit connu du plus grand nombre. [www.voyage-aptitude-senior.fr](http://www.voyage-aptitude-senior.fr)



Autre lien sur le sujet, point de départ de mon enquête qui a duré 11 ans après un premier licenciement sans droit <http://univ.assistance.over-blog.-com/> . La découverte de ce système dans lequel était impliquée la première Assurance-voyage m'a valu un deuxième licenciement sans droit.

Lire la suite : Chronique N°2 : AUX CONFINS DE L'ILLÉGALITÉ

voyage-aptitude-senior.fr©création décembre 2007  
Mise à jour 2023 © Dr Ghislain Haicault de La Regontais