



Petroleum

PC 117

De **17**
chauffeurs
van **ESSO**
23 jaar
WEERWERK
tegen een
MULTINATIONALE
reus

ABVV

Algemene Centrale

Samen sterk

www.accg.be

De **17**
chauffeurs
van **ESSO**

23jaar

WEERWERK

tegen een
MULTINATIONALE

reus

Le Chiffon rouge

**Accroche à ton cœur un morceau de chiffon rouge
Une fleur couleur de sang
Si tu veux vraiment que ça change et que ça bouge
Lève-toi car il est temps**

**Allons droit devant vers la lumière
En levant le poing et en serrant les dents
Nous réveillerons la terre entière
Et demain, nos matins chanteront**

**Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter
Le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie**

**Accroche à ton cœur un morceau de chiffon rouge
Une fleur couleur de sang
Si tu veux vraiment que ça change et que ça bouge
Lève-toi car il est temps**

**Tu crevais de faim dans ta misère
Tu vendais tes bras pour un morceau de pain
Mais ne crains plus rien, le jour se lève
Il fera bon vivre demain**

**Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter
Le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie**

Dit is het verhaal van de koppige strijd van 17 chauffeurs die het opnamen tegen hun werkgever, de multinationale reus ESSO. Samen maakten ze een vuist om hun rechten te krijgen, ze beten door tot ze hun gelijk haalden. Ze vochten voor hun job, voor hun bestaanszekerheid, en voor een cao die de werkgever aan zijn laars lapte.

Het doet denken aan 'Le Chiffon Rouge', het lied van Michel Fugain uit 1977 dat de strijd voor werk in Frans Lotharingen aanvuurde. Het lied zinderde nog jaren na, je hoort het hier. En je vindt de tekst van het lied hier.

Walter Simonet en Jean-Michel Brunin, twee vakbondsafgevaardigden van de Algemene Centrale ABVV vertegenwoordigden hun makkers in een conflict dat 23 jaar zou aanslepen, van 1990 tot 2013. Zij vertellen hoe ze de zaak uiteindelijk tot een goed einde brachten.



De naam ESSO is afgeleid van de uitspraak van de letters "S" en "O", de afkorting van Standard Oil. Zo heette het bedrijf tot 1911. Het werd opgericht in 1870 door John D. Rockefeller in Amerika. Hij was een van de grootste rooibaronnen van zijn tijd. Zijn naam staat vandaag nog synoniem voor ongeziene hebzucht en rijkdom.

In 1911 werd de trust Standard Oil Company opgedeeld in 34 aparte bedrijven waarvan Standard Oil van New Jersey het hoofdbedrijf werd. Vandaag is het bedrijf bekend onder de naam EXXON.

De multinational staat van bij zijn oprichting vijandig tegenover de vakbonden. Bij syndicale acties in Amerika werd werknemers huis en haard afgenomen door Standard Oil. Enkele keren vielen er doden, neergeschoten door privé-milities en zelfs door de ordemacht. Rockefeller dulde geen vakbonden in zijn industriële vestigingen. Toch werd Rockefeller ertoe gedwongen om er andere sociale relaties op na te houden. De publieke opinie zette hem onder druk en die druk werd fors opgedreven door W.L. Mackenzie King, een politicus die later eerste minister van Canada werd. Maar Rockefeller vond wel een oplossing naar zijn eigen smaak. Hij startte een 'integratiepolitiek', wat neerkwam op bedrijfssyndicalisme, de autoritaire formule van sociale controle die ook gehanteerd werd onder het Italiaanse fascisme en het Duitse nazisme.

Nog altijd liggen goede sociale relaties heel moeilijk bij EXXON. J.D. Jones, de voorzitter van de Amerikaanse mijnwerkersvakbond formuleerde het op een congres in 1993 als volgt: "Nog steeds regeert de erfenis van Rockefeller en co op het gebied van de sociale relaties. Alleen in landen met een sterke vakbond en een goede sociale- en arbeidswetgeving wordt EXXON gedwongen om op een verantwoorde manier te werk te gaan".

Ook de houding van het bedrijf tegenover het klimaatvraagstuk laat niets aan de verbeelding over. Al sinds 1977 weet de petroleumreus op basis van eigen studie en onderzoek dat de CO²-uitstoot leidt tot de opwarming van het klimaat. Maar men deed daar niets mee. Sterker nog, om de aandeelhouders te vriend te houden, verzette de maatschappij zich tegen elke overheidsmaatregel om de klimaatopwarming tegen te gaan. Ze sloot haar studie- en onderzoekscentrum en ze bracht scherpe kritiek uit op het Kyoto-protocol van 1997. EXXON betaalde allerlei comités van zogenaamde deskundigen om twijfel te zaaien rond het klimaatvraagstuk.

ESSO of EXXON, twee vlaggen voor dezelfde lading

De 17 chauffeurs werkten voor Esso Marketing. Dat was een onderdeel van ESSO Belgium. Het stond in voor de opslag van petroleumproducten, voor de verkoop ervan en ook voor de distributie. Daar zorgden de chauffeurs voor.

ESSO Marketing had een eigen ondernemingsraad, een comité voor preventie en bescherming op het werk, en een syndicale delegatie waar Walter Simonet en Jean-Michel Brunin in actief waren.

ESSO Belgium is vandaag nog altijd een divisie van EXXONMOBIL. Maar ESSO of EXXON, het doet er niet toe, de twee vlaggen dekken dezelfde lading. Het is een petroleumreus die al in 1870 werd opgericht door John Rockefeller. De afkorting van Standard Oil gaf S O en werd al snel ESSO. De multinational die nu de naam EXXON draagt heeft het nooit begrepen gehad op vakbonden en goede sociale relaties. Winstbejag is van bij de oprichting de enige drijfveer. Ook vandaag blijkt dat nog uit de vele pogingen van EXXON om maatregelen tegen de klimaatopwarming te dwarsbomen.

De 17 chauffeurs van ESSO Belgium

Bausier Willy	Panis Albert
Brunin Jean-Michel	Simonet Walter
De Blocq Robert	Smets Roger
Deligne Christian	Thayse Jean-Claude
Franck Christiaan	Van Bouwel John
Hendrickx Ronny	Van Durmen Alex
Herbel Willy	Van Genderen Paul
Laureyn Raoul	Vrelust Paul
Mertens Jacques	

Christian Deligne, Ronny Hendrickx, Jean-Claude Thayse, John Van Bouwel en Alex Van Durmen overleden tijdens de procedureslag. Paul Vrelust overleed na de procedureslag.

De samenwerking tussen een Waalse en een Vlaamse syndicalist

Begin 1987, zo rond 5.30 uur in de ochtend komt er in het ESSO-depot in Antwerpen een telefoontje binnen voor Walter Simonet. De oproep komt van Jean-Michel Brunin die met veel Waalse colère en in zijn Doorniks dialect probeert uit te leggen dat hij geen werkhandschoenen krijgt van het bedrijf. Behalve het woord 'gants', het Frans voor handschoenen, begrijpt Walter er geen gebenedijd woord van. Ten einde raad stuurt hij Jean-Michel door naar Fons Bellen, een ACV-afgevaardigde in Brussel die hem beter zou kunnen helpen in het Frans.

Maar Walter vergeet de naam niet. Wanneer kort daarna sociale verkiezingen worden georganiseerd dringt hij er bij Jean-Michel op aan om zich kandidaat te stellen voor de ondernemingsraad. Jean-Michel wordt verkozen en wordt ook lid van de syndicale delegatie.

Een onbegrijpelijk telefoongesprek over 'gants' lag zo aan de oorsprong van een intense samenwerking. Walter en Jean-Michel hebben samen het reilen en zeilen in de ESSO-depots op de voet gevolgd en elkaar altijd op de hoogte gehouden van besprekingen en beslissingen.

Wat Jean-Michel en Walter dan wel aan elkaar klonk? Het zijn twee koppigaards die een gevoel voor rechtvaardigheid en solidariteit delen en die betrokkenheid aan de dag leggen, 'commitment' zoals men dat tegenwoordig met een Engels woord noemt.

17 werkmakers, 2 vakbondsafgevaardigden

De 17 chauffeurs hadden allen een speciaal ADR-rijbewijs voor het transport van gevaarlijke stoffen. Zij werkten in een tweeploegenstelsel, in depots verspreid over het ganse land. Voor hen begonnen de moeilijkheden in 1993, toen de directie op de proppen kwam met nieuwe werkroosters. Het ging er haar vooral om het rendement op te drijven. Dat blijkt al snel wanneer in november van datzelfde jaar een eerste groep van 12 mensen wordt ontslagen. Daar volgt een jarenlange juridische strijd op die we hier verder uit de doeken doen.

De twee vakbondsafgevaardigden waren de Franstalige Michel Brunin uit Doornik en de Nederlandstalige Walter Simonet uit Antwerpen. Beiden zijn nog altijd lid van de Algemene Centrale ABVV.

Ook het ACV had een afgevaardigde. Eerst was dat Fons Bellen en toen die in 1992 met pensioen ging werd hij opgevolgd door Paul Vrelust. Maar het initiatief voor het syndicale werk werd overgelaten aan de vertegenwoordigers van de Algemene Centrale ABVV. Paul Vrelust stapte in 1993 trouwens over naar de Algemene Centrale ABVV.

De koermannen als ruilmiddel

Eind 1988 liet de directie voor een eerste keer blijken dat ze een probleem hadden met hun chauffeurs. Na een ondernemingsraad nam adjunct-directeur Marannes, Walter Simonet apart om af te tasten hoe hij tegenover een nieuwe arbeidsorganisatie zou staan.

Het jaar daarop kwam de zaak op snelheid. De vakbondsafgevaardigden hadden vastgesteld dat de koermannen, de collega's die ter plaatse bleven in de depots, allemaal een verschillend loon kregen. Naast hun basisloon van geschoolde arbeider kreeg de ene een toeslag, de andere niet, al naar gelang de grillen van de plaatselijke baasjes. De vakbondsafgevaardigden wilden een eind maken aan die willekeur en vroegen voor iedereen een zelfde loon met een zelfde toeslag.

De directie toonde zich bereid het voorstel in overweging te nemen. Maar toen ze erover rond de tafel gingen kwam de aap uit de mouw. Want de gelijkschakeling van het loon van de koermannen werd alleen aanvaard als ook een nieuwe arbeidsregeling voor de chauffeurs overeengekomen werd.

Om aan die listige ruil te ontkomen probeerde Walter Simonet alsnog een overeenkomst voor de koermannen uit de brand te slepen met een verlaging van de loonafpraak. Maar de directie weigerde resoluut. Pas in 1992 werd een akkoord bereikt over het loon van de koermannen. Zij kregen de voorwaarden van overgeschoolde arbeider + 2,5%.

Een toprooster op een A4'tje

Begin 1990 gaf de directie aan de syndicale delegatie te verstaan dat er in Nederland een atypische arbeidsregeling bestond voor de chauffeurs, tot grote tevredenheid van de directie en de werknemers. Voor de eerste keer viel het woord 'toprooster'. Directielid Van De Weijer bezorgde de syndicale delegatie geregeld A4'tjes met zulke atypische uurroosters, maar geen enkel van die voorstellen werd aanvaard.

Op 27 september legde de directie het definitief te onderhandelen 'toprooster' op tafel. Als lokmiddel werd voorgesteld minder te werken voor hetzelfde loon, maar elke 6de week moest men wel een zaterdag werken.

De directie eiste strikte geheimhouding van de besprekingen. Tijdens de rechtsgang achteraf beweerden de advocaten van ESSO dat die zwijgplicht geëist werd door de syndicale afvaardiging. Een manifeste onwaarheid.

Er volgden zware onderhandelingen die tot november 1992 zouden duren. De syndicale delegatie had een berekening gemaakt over een gans jaar en daaruit bleek dat een chauffeur een verlies van 100.000 Belgische frank zou lijden. Bijgevolg wilde de delegatie duidelijke parameters zien voor de berekening van werkuren, vakantiedagen, ziekteperiodes en dies meer. Voor de directie was het enige stokpaardje de kostprijs van het transport die in haar ogen veel te hoog was.

Opnieuw kwam adjunct-directeur Van De Weijer op de proppen met een A4'tje waarop hij een theoretisch voorbeeld had uitgewerkt. Daarbij ging het over 1 vrachtwagen die zou functioneren met 3 chauffeurs. Men zou 175 dagen per jaar

werken, met een dagtaak van 9,5 uren, in 2 ploegen. Maar van duidelijke parameters die alle mogelijke situaties in een werkjaar in rekening brachten was nog altijd geen sprake. Namens de vakbondsdelegatie heeft Walter Simonet de directie toen vriendelijk verzocht haar huiswerk opnieuw te maken. In plaats daarvan kwam zij 14 dagen later met krek hetzelfde voorstel. Veel meer minachting kun je maar moeilijk laten blijken. Maar dat maakte geen indruk op de vakbondsafgevaardigden, zij wezen het voorstel af wegens onvoldoende uitgewerkt. Een maand later was het weer prijs, een A4'tje, een theoretisch voorstel vol tegenspraak, en onvermijdelijk weer een afwijzing door de vakbondsafvaardiging.

Besparen met foute berekeningen

Toen kwam er toch een voorstel dat in de buurt van de realiteit kwam. De berekening had eindelijk oog voor vakantiedagen, feestdagen en PET-dagen, vrije dagen verbonden aan het ploegenstelsel. Maar om het voorstel uit te voeren was er een pool-chauffeur nodig, een chauffeur die moest bijspringen in 6 depots. En ook dan nog klopte de berekening van de arbeidsuren langs geen kanten.

Toen Walter en Jean-Michel na wat rekenwerk zwart op wit bewezen dat het voorstel niet realiseerbaar was, gooide de directie het op een andere boeg. Nu argumenteerde ze dat haar topooster wel degelijk mogelijk was aangezien er al chauffeurs in zo'n systeem functioneerden. En inderdaad, er waren enkele chauffeurs die een afwijkend uurrooster hadden dat gelijkenissen vertoonde met het fameuze topooster. Alleen bleek bij nazicht dat zij niet correct werden betaald. Later zou de Inspectie van

de Sociale Wetten de foutief betaalde lonen, feestdagen en overuren van die mensen trouwens nog rechtzetten. En uiteraard overtuigde het argument niet, integendeel, het wekte nog meer argwaan.

Laat het wel duidelijk zijn dat de syndicale delegatie altijd bereid geweest is te onderhandelen over het toprooster. Maar de fouten moesten er uitgehaald worden en de chauffeurs mochten niet het slachtoffer worden van een verkeerd ingeschatte uurregeling.

Nu werd het even stil. Walter maakte van die pauze gebruik om contact op te nemen met de werknemers in Nederland en te vragen hoe het toprooster bij hen werkte. Maar hij kreeg geen antwoord. Veel zou het misschien niet geholpen hebben want de Nederlandse wetgeving is totaal anders dan de onze.

In 1992 legde Walter in naam van de syndicale delegatie een nieuw voorstel op tafel. Het voorzag in een 3-ploegenstelsel dat begon op zondagavond om 22 uur en eindigde op zaterdagmorgen om 6 uur. De grote flexibiliteit dus. De directie wees het voorstel af wegens te duur, ze wilde koste wat het kost het toprooster doorvoeren. Ze wist heel goed waarom, het was een besparingsmaatregel. Niet voor niets onderstreepte ze te pas en te onpas dat vervoer door derden veel goedkoper was dan eigen transport.

Stukje bij beetje begon de directie nu de chauffeurs te informeren over de invoering van een nieuw uurrooster. De vakbondsafgevaardigden hadden zich tot zwijgplicht moeten engageren, maar de directie begon wel ongegeneerd te communiceren.

Eind 1992 vroeg de vakbondsafvaardiging om een formeel en algemeen informatiemoment over het toprooster te organiseren.

Alle chauffeurs en koermannen werden uitgenodigd voor een vergadering in het Crest-Hotel in Antwerpen waar ze een uiteenzetting kregen van de heer Van Melkebeke, de voorzitter van de ondernemingsraad. Walter mocht ook het woord nemen namens de syndicale delegatie, al had de directie zich daar eerst fors tegen verzet. Hij toonde op plakkaat voorbeelden van uitgewerkte uurregelingen in het nieuwe toprooster. Op die manier konden de chauffeurs duidelijk zien wat de gevolgen zouden worden van de atypische uurregeling.

Laaiend enthousiast kon je de chauffeurs na deze bijeenkomst niet noemen. Toch hield de directie vast aan haar toprooster. Voor haar was het eigen transport immers te duur, er moest en er zou bespaard worden, punt uit.

Het grote strijdpunt: werkzekerheid en bestaanszekerheid

Nu wilde de syndicale delegatie van de directie wel weten of de werkzekerheid wel degelijk verzekerd bleef voor de chauffeurs, op korte en ook op lange termijn. Ze vroeg het voor alle zekerheid, want echt zorgen hoefde de delegatie zich daar niet over te maken. Zo dacht ze toch. Er moest niet onderhandeld worden over werkzekerheid. Immers, er was een Koninklijk Besluit dat de bestaanszekerheid vastklonk. Het werd om de twee jaar hernieuwd en is vandaag trouwens nog altijd in voege. Het bepaalt dat er in de sector geen beroep mag worden gedaan op derden voor werk dat door het eigen personeel kan worden uitgevoerd. Dat gold dus ook voor het transport.

Toch groeide de ongerustheid. Niemand kon ernaast kijken dat er alles aan gedaan werd om het eigen transport zeer duur te maken. Zo vertrok men geregeld met halve ladingen, vaak werden slechts kleine hoeveelheden gelost, er moesten absurde en foute transporten uitgevoerd worden.

Tot april 1993 werd er nu onderhandeld over de invoering van het toprooster. Nog altijd met zwijgplicht voor de syndicale delegatie, zelfs de leden van de ondernemingsraad werden in het ongewisse gelaten.

Op 28 april 1993 hield de directie een vergadering met een beperkte syndicale delegatie, Walter, Jean-Michel en Paul Vrelust, en de gewestelijke secretarissen van de 2 vakbonden van Antwerpen, Urbain Tempelaere voor de Algemene Centrale ABVV en François Convens voor het ACV. Zeer tot ongenoegen van de delegatie vroeg Convens de directie om een ontwerp van cao op te maken. De directie ging daar op in en stuurde op 8 mei

een cao-ontwerp over het toprooster naar de twee Antwerpse vakbondssecretarissen. Langs de zijde van de Algemene Centrale werd het ontwerp grondig onderzocht en was men voorbereid op een hartige discussie. Maar wanneer de onderhandelaars op 2 juni weer rond de tafel zitten dringt François Convens van het ACV er meteen op aan om het ontwerp zonder enige wijziging voor te leggen aan de chauffeurs en de koermannen. Niet alleen de mensen van de Algemene Centrale, ook de vakbondsafgevaardigde Paul Vrelust van het ACV was daar bijzonder ontstemd over.

Als klap op de vuurpijl bepaalde de directie eenzijdig dat het voorgelegde cao-ontwerp niet meer van kracht zou zijn indien de prijs van het transport buiten haar wil zou stijgen. Ze wist toen al dat er in 1994 een nieuwe belasting op vrachtvervoer zat aan te komen. Op die manier werd het pad richting ontslagen nog eens verder geëffend.

Het ontwerp van CAO was te nemen of te laten. Walter drong aan op een 2/3de meerderheid, zodat er later geen discussie mogelijk zou zijn, maar de directie weigerde dat en hield het bij een meerderheid van 60%. Walter, Jean-Michel en Paul Vrelust hebben dan alle depots aangedaan om de chauffeurs en de koermannen te laten stemmen. Het ontwerp van cao werd met 98% verworpen door alle chauffeurs en koermannen.

Een Koninklijk Besluit legt uitbesteding van werk aan derden aan banden

Op 28 maart 1975 wordt een Koninklijk Besluit getekend door koning Boudewijn en de toenmalige minister van Tewerkstelling en Arbeid, A. Califice, dat verscheen in het staatsblad op 10 mei 1975, met volgende tekst :

Koninklijk Besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de overeenkomst van 3 september 1960, betreffende de bestaanszekerheid, bekrachtigd op 27 februari 1975 als collectieve arbeidsovereenkomst door het Nationaal Paritair Comité voor de petroleumnijverheid en –handel.

Er staat in artikel 2,1 b)

Beperking van de aanwending van arbeidskrachten buiten de onderneming,

dit wil zeggen dat aan derden geen werken mogen toevertrouwd worden die te allen tijde door het personeel van de onderneming werden uitgevoerd. Door werken verstaat men niet alleen de onderhouds-en productiewerken, maar eveneens het vervoer, het laden en lossen van aardolieproducten en hun derivaten.

De volgende stap: een trap onder de broek

We schrijven 1993. Wanneer blijkt dat de chauffeurs van ESSO het toprooster met een atypische werkorganisatie haast voltallig afwijzen is voor de directie de stap naar het einde gezet. Een einde dat niet eens iedereen verrast want al in februari circuleerden geruchten over een ontslagronde onder de Antwerpse chauffeurs.

Op 12 juli wordt meegedeeld aan de ondernemingsraad dat het transport met eigen chauffeurs wordt afgebouwd. Op 20 juli wordt een overleg gehouden over die afbouw met de syndicale delegatie. Op 29 juli komt er een tweede overleg. Een voorstel van de delegatie voor het behoud van het transport wordt afgewezen. De directie verklaart dat het toprooster gezien de economische omstandigheden niet meer rendabel is en dat er bijgevolg gekozen wordt voor de afbouw. De syndicale delegatie wijst nogmaals op het Koninklijk Besluit dat de bestaanszekerheid garandeert in de sector, en stelt dat een afbouw moet bekeken worden op zeer lange termijn. De vakbondsvertegenwoordigers herinneren ook aan de afspraken die gemaakt waren toen de depots van Hasselt en Gent werden gesloten. Toen had ESSO gegarandeerd dat er geen jobs van chauffeurs of koermannen meer zouden verloren gaan als er nog eens depots zouden gesloten worden. Maar de directie blijft bij haar besluit, elk voorstel van de syndicale delegatie stuit op een botte afwijzing.

Op 11 augustus ontvangt de delegatie de lijst van de betrokken chauffeurs en koermannen. Een lijst vol onjuistheden die meteen terug naar de afzender gaat. De delegatie grijpt het moment opnieuw aan om een gesprek op gang te brengen over herschikkingen, overplaatsingen en brugpensioen. 25

werknemers die de leeftijd van 50 hebben bereikt zouden zo kunnen gaan. Maar men blijft doof aan de andere kant van de tafel.

Op 26 augustus maakt de directie duidelijk dat wat hen betreft het brugpensioen vanaf 50 veel te duur is. Tegelijk wordt aangekondigd dat de koermannen uit het afbouwplan worden gelicht. Alleen de chauffeurs worden ontslagen. En over die ontslagen wil de directie geen verdere onderhandelingen meer voeren.

De chauffeurs bijten van zich af

Het heikele dossier wordt nu door de Algemene Centrale ABVV voorgelegd aan het Paritair Comité voor de petroleumnijverheid. Maar dat comité neemt geen standpunt in.

Langs de kant van het ACV wordt er op 8 oktober een vergadering met de leden belegd in Elewijt. Daar blijkt dat de leden het helemaal niet eens zijn met hun vakbondssecretaris François Convens, en hun nationaal verantwoordelijke Van Genechten. Zij hadden hen uitdrukkelijk verboden welk akkoord dan ook te ondertekenen met ESSO, maar nu bleek dat er achter de schermen wel een en ander was bekokstoofd. Achteraf werd duidelijk dat de ACV-leiding inderdaad al een voorakkoord had getekend over de afbouw van het eigen transport en de ontslagen. Het ACV had de chauffeurs in de steek gelaten, ook haar eigen leden.

Op vrijdag 25 oktober 1993 wordt om 5 uur 's morgens het depot van Brussel bezet door de chauffeurs. Zij willen overleg afdwingen. Walter en Jean-Michel gingen ervan uit dat de actie slechts 1 dag zou duren, maar de chauffeurs sturen aan op een langere bezetting. Walter wint meteen advies in bij Urbain Tempelaere, de vakbondssecretaris van de Algemene Centrale in Antwerpen die juist op dat moment een syndicaal congres van de petroleumsector bijwoont. Urbain verbergt zijn bezorgdheid niet. "Jullie weten toch waar jullie aan beginnen?", zo luidt zijn reactie. Maar hij schenkt zijn militanten het volle vertrouwen en dekt de actie in, wat inhoudt dat zij een legaal karakter krijgt en dat er stakingsvergoedingen worden betaald. De bezetting krijgt dezelfde dag nog aandacht van de openbare zender, maar in het VTM-journaal wordt er met geen woord over gerept, ook al had het privékanal een reportageploeg ter plaatse gestuurd.

Maandagochtend, we zijn dan 28 oktober, brengt de directie

de chauffeurs ervan op de hoogte dat er al een akkoord is met het ACV over de invoering van brugpensioen. Een verdere bezetting heeft dus geen zin, zo stelt ze. Alleen kan er geen tekst worden voorgelegd. Bovendien hadden de chauffeurs al lang gewaarschuwd dat ze geen overeenkomsten achter hun rug wilden zien afsluiten, zonder enig overleg. De bezetting wordt voortgezet. Ze zou 6 dagen duren. Al die tijd werd de veiligheid van de depots gegarandeerd, hulpdiensten konden steeds het depot binnen. De uiteindelijke ontruiming gebeurde in alle kalmte.

Op 2 november, tijdens een congres van de Algemene Centrale ABVV wordt grondig van gedachten gewisseld met Michel Nollet, de voorzitter van de centrale en tegelijk als secretaris bevoegd voor de petroleumnijverheid. Er wordt overeengekomen het collectief ontslag van de chauffeurs voor de rechtbank aan te vechten. In AC-info, het militantenblad van de Algemene Centrale ABVV, schrijven Nollet en algemeen secretaris Dan Plaum een krachtig standpunt over de zaak.

Ondertussen had ESSO stappen gezet bij Miet Smet, in die tijd minister van Tewerkstelling en Arbeid, om het statuut van bedrijf in technische en economische moeilijkheden te krijgen. Dat liep niet van een leien dakje. Het was wachten op een onderhoud tot 23 december, en half januari 1994 moest de minister nog eens aan de mouw worden getrokken. Op 21 februari 1994 kreeg ESSO eindelijk de erkenning, voor één jaar, vanaf november 1993. Merkwaardig, want dat wil zeggen met terugwerkende kracht.

Standpunt in het militantenblad AC info, uitgegeven in die periode

De militanten uit de petroleumsector stonden dikwijls aan de spits van de sociale strijd. Zij realiseerden van bij aanvang een doorbraak inzake arbeidsduurvermindering. De strijd die zij voerden voor de wettelijke bescherming van syndikale delegatie leidde uiteindelijk tot resultaten en een beter wettelijke bescherming voor alle vakbondsmilitanten.

Vandaag ondervinden zij opnieuw dat de patroons, door beroep te doen op de burgerlijke rechtbanken bij sociale conflicten, de macht van hun syndikale organisatie willen breken. De strijdbaarheid en de samenhang van de petroleumarbeiders zijn een voorbeeld en een hulp voor alle arbeiders

De rechtse pers, de media en het patronaat beseffen dit maar al te goed. Zij beschuldigen de petroleumarbeiders dan ook van korporatisme. Tijdens de laatste petroleumstaking trokken heel wat journalisten hun vergeelde dossiers opnieuw uit hun archieven om te beweren dat de petroleumarbeiders alleen aan zichzelf en hun inkomen denken en niet solidair zijn met de duizenden werklozen.

Het echte korporatisme wordt echter door de werkgevers georganiseerd. De werkgevers waren immers bereid veel geld op de CAO-tafel te leggen. De werkgevers weigerden te onderhandelen over arbeidsduurverkorting, onderaanneming en de beperking van interimarbeid en bijkomende aanwervingen.

Daarom weigerde de AC de CAO te ondertekenen. Daarom verdedigt de AC met hand en tand de chauffeurs van ESSO tegen afdankingen. Daarom kiest de AC samen met de petroleumarbeiders voor solidariteit.

Dan Plaum,
Nationaal sekretaris

Michel Nollet
Voorzitter

ESSO wreekt zich op Walter Simonet

Zodra de ontslagen eraan kwamen stapte Walter Simonet naar de rechtbank om zijn ontslag aan te vechten. Als syndicaal afgevaardigde en lid van de ondernemingsraad en van het CPBW kon hij immers niet zo maar aan de deur worden gezet. Die rechtszaak ging van start op 2 januari 1994.

Walter was gerechtigd om met brugpensioen te gaan, maar in de overeenkomst daarover stond een heel speciaal artikel 5. Het bepaalde dat Walter Simonet "uitdrukkelijk geen andere vorderingen zou stellen naar aanleiding of uit hoofde van de beëindiging van zijn arbeidsovereenkomst". Nu was niet alleen zijn wederindienstneming gevraagd, er werd in de rechtsgang ook een cassatieverzoek ingediend. Daarop heeft ESSO laten weten dat de toekenning van het brugpensioen verviel indien er daadwerkelijk een cassatievoorziening kwam. Walter heeft geen overeenkomst brugpensioen getekend. Hij werd met ingang van 20 juli 1994 ontslagen, met een wettelijke opzegtermijn van 56 dagen. Het betekent dat de cao van de Petroleumnijverheid die een veel langere opzegtermijn voorzag, niet werd nageleefd. Zo nam Esso wraak op de woordvoerder van de syndicale delegatie.

De ontslagen worden gewraakt

Op 18 november 1993 worden al de eerste 12 chauffeurs ontslagen die niet in aanmerking komen voor het brugpensioen. Dit zijn dus naakte ontslagen. In maart 1994 begint men dan met de ontslagen van de chauffeurs die op brugpensioen kunnen gaan. Het is op dat moment dat alle leden van het ACV overstappen naar de Algemene Centrale-ABVV.

Onmiddellijk na de ontslagen van zowel de chauffeurs als de beschermde chauffeurs (Jean-Michel was de laatste) werd hun wederindienstneming gevraagd door de Algemene Centrale.

Voor Walter reserveerde de directie een heel aparte behandeling.

Tijdens een bijeenkomst in Brussel met Paul Lootens die ondertussen Michel Nollet had opgevolgd als nationaal secretaris voor de petroleum, wordt overeengekomen een proefdossier op naam van Jean-Michel in te dienen bij de Arbeidsrechtbank van Eerste Aanleg te Doornik. Voor alle andere chauffeurs worden ook dossiers opgesteld, maar er zou eerst uitgekeken worden wat het proefdossier oplevert alvorens ook die in gang te zetten.

Zes jaar procederen in eerste aanleg om je ontslag aan te vechten

De eindeloze procesgang, alleen nog maar voor de zaak van Jean-Michel Brunin verliep als volgt. En dan gaat het hier alleen over de eerste aanleg, daarna volgde nog de beroepsprocedure.

1. 02/12/1994 : het dossier werd teruggestuurd naar de algemene rol door de tegenpartij (Esso)
2. 01/12/1995 : het dossier werd teruggestuurd naar de algemene rol door de tegenpartij (Esso)
3. 31/01/1997 : het dossier wordt verwezen naar een buitengewone zitting op 16/06/1997
4. 16/06/1997 : het dossier wordt weerhouden en gepleit, en zal verder gaan op 05/09/1997
5. 05/09/1997 : het dossier is teruggestuurd naar de algemene rol
6. 07/01/2000 : het dossier is teruggestuurd naar de algemene rol
7. 02/06/2000 : het dossier is teruggestuurd naar de algemene rol
8. 06/04/2001 : het dossier wordt doorgestuurd naar 15/06/2001
9. 15/06/2001 : het dossier wordt gepleit en de rechtbank houdt het dossier in deliberatie en zal oordelen op 21/09/2001
10. 21/09/2001 de rechtbank heeft geoordeeld.

De zaak in eerste aanleg nam dus zes jaar in beslag.

Van de ene rechtszitting naar de andere

Als Walter en Jean-Michel dachten dat het hele avontuur stilaan naar zijn einde liep, vergisten ze zich dubbel en dik. Nu begon het nog maar echt. Vanaf nu brachten ze uren door bij advocaten, liepen ze de gangen plat van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, gingen ze informatie inwinnen bij specialisten in arbeidsrecht en in financiën, zaten ze rond de tafel met professor Marc Rigaux van de Universiteit van Antwerpen, pleegden ze overleg en maakten ze ook wel ruzie op de Algemene Centrale-ABVV en bij de juridische diensten van de vakbond. En daar tussenin hielden ze altijd contact met alle chauffeurs. Door de jaren heen en over de taalbarrière heen zijn die nauw met elkaar bevriend gebleven.

De Procesronde van Jean-Michel begon op 2 december 1994 in Doornik. Een eerste uitspraak kwam er op 21 september 2001. Hij werd in het ongelijk gesteld.

Volharden en rustig blijven, dat was de opdracht, vele jaren lang. Walter en Jean-Michel gingen naar alle rechtszittingen en werden altijd vergezeld van een aantal collega-chauffeurs. Elke zitting werd ook telkens voorbereid met de advocaat. Het werd een eindeloze processie. Want vergeet niet dat er daarna nog de beroepsprocedures kwamen.

Het was wel niet allemaal kommer en kwel. Er waren ook wel eens vrolijke momenten, zoals die keer dat Walter en Jean-Michel verloren liepen in het ministerie van Arbeid en Tewerkstelling.

Een vrolijke herinnering

Het was niet altijd kommer en kwel, Walter en Jean-Michel hebben ook vrolijke herinneringen aan de hele rechtsgang. Zoals die keer dat ze bijna op schoot zaten bij de minister.

Beiden waren ondertussen gekende gezichten op het ministerie van Arbeid en Tewerkstelling in Brussel. Tijdens een van de bezoeken om opzoekingen te doen in de archieven werden ze verwezen naar een lift in het gebouw die ze nog niet hadden genomen. Maar het gebouw in de Belliardstraat was een doolhof. Zij stapten uit de lift en kwamen terecht in een gang waar tot hun grote verwondering rood vasttapijt lag. Zij vonden een deur met de naam bibliotheek, zij daar binnen, alles was er fijn geordend. Echter wat ze zochten was er niet te vinden. Achteraf bleek dat zij niets vermoedend op het kabinet van de Minister waren beland. Zij hadden alleen spijt dat ze niet om een koffie waren gaan vragen...

Bij het eerste vonnis in de zaak van Jean-Michel kwam de arbeidsrechtbank van Doornik op de proppen met wel een heel merkwaardig besluit: "De koning heeft dus zijn macht overschreden door de cao van 27 februari 1975 verbindend te maken". Met andere woorden, niet de chauffeurs maar een algemeen bindende cao werd hier gevonnist.

Ondertussen bouwde ESSO zijn hele transport volledig af en gaf het in handen van derden. De schippers die ook voor het vervoer van petroleum instonden werden van hun taak ontheven en herplaatst in de raffinaderij. Ook de chauffeurs in Nederland en in het Groothertogdom Luxemburg werden bedankt.

In beroep, in cassatie

Het beroep in het dossier van Jean-Michel werd ingeleid op 8 februari 2002 in Mons. Het zou nu nog 3 jaar duren voor er een uiteindelijke uitspraak kwam, tot 7 januari 2005. Het ene uitstel volgde op het andere, altijd te wijten aan uitzonderlijke omstandigheden: een levensbedreigende ziekte van de ene rechter, het overlijden van een andere rechter. Je moet maar ongeluk hebben.

In 2004, tijdens de beroepsprocedure, vroeg de tegenpartij te bewijzen dat de chauffeurs financiële schade hadden geleden na het ontslag.

Walter en Jean-Michel hebben dan de chauffeurs kopies gevraagd van hun belastingaangiften vanaf hun ontslag tot 2004. Er werd een specialist ingeschakeld om te berekenen wat de chauffeurs zouden verdiend hebben indien ze niet waren ontslagen, en dat te vergelijken met hun reële situatie na hun ontslag. Tot grote consternatie van de juridische dienst van het ABVV legden Walter en Jean-Michel beenharde cijfers op tafel. Het inkomensverlies van een gewezen chauffeur liep op tot 130.000 euro. En dan werden de bijkomende voordelen in actieve dienst niet eens mee in rekening gebracht.

Maar het hielp niet. Ook het arrest in beroep was negatief voor Jean-Michel.

Wat nu? Naar het Hof van Cassatie stappen? Meteen trok het ABVV in Doornik dat het dossier van Jean-Michel behartigde, aan de alarmbel. Wie ging dat dure grapje betalen? Caroline Copers, die toen voorzitter was van de Algemene Centrale ABVV in Antwerpen, zorgde voor een oplossing. Er werd overeengekomen de kosten gelijk te verdelen onder de afdelingen van Antwerpen,

Brussel en Doornik.

Maar nu moesten ook nog de advocaten ervan overtuigd worden dat het de moeite loonde om in cassatie te gaan. Die waren daar hoegenaamd niet van overtuigd. Toen een advocaat opmerkte dat de zaak bij voorbaat verloren was schoot Jean-Michel in een Waalse colère. Alle argumenten ter verdediging kwamen er in één lange adem uit. Dat maakte indruk op een van de advocaten, meester Cécile Draps. Zij kreeg al het bewijsmateriaal meteen in handen. Op basis daarvan vond meester Draps dat er wel degelijk grond tot cassatie was.

Het grote keerpunt

Dat werd het keerpunt. Op 11 september verbrak het Hof van Cassatie het arrest in beroep dat in Mons was geveld. Eindelijk een overwinning! Niet alleen voor de chauffeurs van ESSO, maar voor alle werknemers die in de toekomst voor een rechtbank beroep zouden moeten doen op een bekrachtigde cao.

Het dossier van Jean-Michel werd nu verwezen naar het Hof van Beroep in Brussel. Het werd ingeleid door meester Françoise Vandenbossche. De uitspraak van het Hof van Cassatie werd gevolgd. Jean-Michel kreeg een schadevergoeding toegewezen. Het arrest werd geveld op 12 februari 2009. De zaak was begonnen op 2 december 1994!

En nu nog de dossiers van de overige 16 chauffeurs. Vijf onder hen waren in die 15 jaar al overleden. Walter en Jean-Michel zijn er blijven op toezien dat de rechten van de weduwen en de

kinderen werden gevrijwaard.

ESSO voelde nattigheid. Er was nu een juridisch precedent dat nog 16 keer kon herhaald worden, voor elk van de chauffeurs. Daar had het bedrijf geen baat bij en dus maakte het een voorstel tot dading over aan het hoofd van de juridische dienst van ABVV-Antwerpen, Karel Hendrickx. Een dading houdt in dat er een akkoord wordt gemaakt onder de partijen zodat de rechtsgang kan worden stopgezet.

Maar de chauffeurs wijzen het voorstel af, en ook de daaropvolgende voorstellen. Ze voelen zich gesterkt door het vonnis ten voordele van Jean-Michel en willen de dossiers van alle chauffeurs voor de rechter brengen. De rechtsgang begint op 22 september 2011. De eerste vonnissen vallen in Brussel: van de drie dossiers die daar worden behandeld eindigen er twee met een positief resultaat.

De ontknoping: ESSO betaalt iedereen schadevergoeding

De gerechtelijke weg was dus niet zonder risico's, ze zou lang duren en net zoals in Brussel zou niet iedereen er zijn gelijk mee halen. Herman Baele die ondertussen federaal secretaris voor de petroleumsector was geworden, stelt in 2012 voor om in overleg te gaan met ESSO . De chauffeurs geven hem een mandaat om tot een vergelijk te komen, onder welbepaalde voorwaarden, en met de afspraak dat ze op de hoogte worden gehouden over de vorderingen van de gesprekken.

Na moeilijke en lange gespreksrondes met de vertegenwoordigers

van Esso komt er in juni 2013 uiteindelijk een voorstel van dading uit de bus. Het wordt goedgekeurd in Brussel, door alle chauffeurs en ook door de weduwen en erfgenamen van de overleden collega's.

Voor Walter en Jean-Michel was de kous daarmee nog altijd niet af. ESSO legde nog een obstakel op. Alle betrokkenen moesten de dading per handtekening aanvaarden. Iedereen, zo niet ging de overeenkomst niet door. En dus zijn onze twee vakbondsafgevaardigden iedereen gaan opzoeken die niet naar Brussel was gekomen. Het bracht hen zelfs tot in Frankrijk om alle nodige handtekeningen onder het akkoord te verzamelen.

En dan stak er nog een doorn in de voet. De overeengekomen schadevergoedingen werden wel betaald, maar de bijhorende documenten bleven achter. Weer eens leefde ESSO de overeenkomst niet na zoals het hoort. Er moest zelfs opnieuw gedreigd worden dat er verwijlintersten zouden geëist worden voor de maanden dat er op de documenten moest gewacht worden.

Walter en Jean-Michel hebben vanaf 1993 jaarlijks vier en soms ook meer vergaderingen gehouden met de chauffeurs. En dat lukte, ook al kwamen ze uit de vier windhoeken van ons land. Er werd gezorgd voor een tolk, bijeenkomsten hadden eens plaats in Antwerpen, en dan weer in Doornik of in Brussel. Iedereen deed een kleine bijdrage in de kosten.

En vandaag komen die chauffeurs nog altijd geregeld bijeen.

Een woordje van dank

Bij dit hele verhaal hoort een woordje van dank. Walter, Jean-Michel en al hun collega's konden hun zaak niet winnen zonder de hulp van vele mensen. Zij zijn iedereen bijzonder erkentelijk daarvoor. Alle namen afdrukken is zohaast onmogelijk, maar dat doet niets af aan de dankbaarheid.

We vermelden wel al diegenen die in de loop der jaren het dossier ter harte namen en het in de juiste richting stuurde, want zij stonden mee in de vuurlinie:

De vakbondssecretarissen :

Michel Rapaille	Dan Plaum
Daniel De Guissme	Patrick Lodewijckx
Urbain Tempelaere	Bruno Verlaeckt
René Geybels	Herman Baele
Paul Lootens	Caroline Copers
Michel Nollet	Marc Goblet

Marc Rigaux : gewoon hoogleraar emeritus UA

Francoise Vandenbossche : advocaat

Cécile Draps : ere-advocaat

Anneke Snoekx et Nicole Naert : fiscale raadgevers

Anja Fierens : tolk

Marie-José Wellens : raadgever sociaal recht

En we vergeten ook Karel Hendrickx niet, die op de juridische dienst van het ABVV zorgde voor de coördinatie.

