

Các cuộc biểu tình của những người lái xe tải đối với việc ngăn chặn luật lao động vào cảng của Oakland

20/07/2022

Trong nhiều ngày, một đoàn xe tải đã chặn các con đường phục vụ Cảng Oakland, làm tê liệt một trung tâm hàng hóa lớn ở Bờ Tây vốn đã bị cản trở bởi sự gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu. Cuộc biểu tình nhằm chống lại luật Lao động mà được cho là đe dọa sinh kế của lái xe tải.

Các cuộc biểu tình nhỏ hơn đã được tổ chức vào tuần trước tại hai cảng Los Angeles và Long Beach. Ngày 26/7, Cảng Oakland đã hoạt động lại bình thường tuy nhiên cảng này cũng thực hiện dựng rào chắn tại tất cả các bến trong trường hợp các cuộc biểu tình trở lại vào tuần tới. Cảng Oakland là một trong 3 cảng chính của Bờ Tây nước Mỹ. Nằm dọc cảng có hai đường sắt và ba bến container kết nối trực tiếp với hệ thống giao thông tới các trung tâm.



Trong nhiều ngày, một đoàn xe tải đã chặn các con đường phục vụ Cảng Oakland, làm tê liệt một trung tâm hàng hóa lớn ở Bờ Tây vốn đã bị cản trở bởi sự gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu.

Cuộc biểu tình nhằm gửi một thông điệp tới Thống đốc Gavin Newsom: Hãy giữ cho những người lái xe tránh xa luật lao động của California mà họ cho là đe dọa sinh kế của họ.

Các chủ xe tải, chủ yếu là chủ sở hữu và người điều hành độc lập, đang biểu tình phản đối Dự luật 5 của Hội đồng, một đạo luật được thông qua vào năm 2019 yêu cầu những người lao động hợp đồng trong một số ngành công nghiệp phải được phân loại là nhân viên có quyền lợi, bao gồm lương tối thiểu và lương làm thêm giờ.

Cùng với một liên minh của các nhóm thương mại, những người lái xe tải muốn ông Newsom ban hành một lệnh hành pháp về việc áp dụng luật 2019 đối với công việc của họ và đưa lao động và ngành công nghiệp vào bàn đàm phán về một con đường phía trước.

Đại diện của ông Newsom cho biết bang sẽ “tiếp tục hợp tác với các nhà vận tải và các cảng để đảm bảo hàng hóa được vận chuyển liên tục đến các cư dân và doanh nghiệp của California, điều này rất quan trọng đối với tất cả chúng tôi.”

Các cuộc biểu tình nhỏ hơn đã được tổ chức vào tuần trước tại hai cảng Los Angeles và Long Beach.

Trong một tuyên bố, Danny Wan, giám đốc điều hành của Cảng Oakland, cho biết ông hiểu rõ những biểu hiện của sự thất vọng. Tuy nhiên, ông cảnh báo chống lại sự chậm trễ nhiều hơn xung quanh các cảng, một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng đã xuất huyết từ cuộc xâm lược của Nga đối với Ukraine và các vụ khóa chặt Covid-19 ở Trung Quốc.

Ông nói: “Việc ngừng hoạt động cảng ở California kéo dài vì bất kỳ lý do gì sẽ gây thiệt hại cho tất cả các doanh nghiệp hoạt động tại các cảng và khiến các cảng ở California tiếp tục bị mất thị phần vào các cảng cạnh tranh”.

Khi ông Newsom ký dự luật thành luật, nó đã nhận được những lời chỉ trích ngay lập tức từ các công ty như Uber và Lyft, những người mà các nhà lãnh đạo lập luận rằng luật sẽ thay đổi doanh nghiệp của họ một cách nghiêm khắc đến mức có thể phá hủy họ.

Luật tiểu bang đã hệ thống hóa một phán quyết của Tòa án Tối cao California từ năm 2018 nói rằng, trong số những điều khác, mọi người phải được phân loại là nhân viên nếu công việc của họ là một phần thường xuyên trong hoạt động kinh doanh của công ty. Cả Uber và Lyft, cùng với DoorDash, đã nhanh chóng vận động hành lang cho một biện pháp bỏ phiếu cho phép các công ty kinh tế hợp đồng tiếp tục coi tài xế của họ như những nhà thầu độc lập.

Các cử tri California đã thông qua dự luật, Dự luật 22, vào năm 2020, nhưng năm ngoái, một thẩm phán Tòa án Cấp cao California đã ra phán quyết rằng nó vi hiến. Uber và Lyft nhanh chóng kháng cáo và được miễn tuân thủ Dự luật Hội đồng 5 trong khi các thủ tục tại tòa kết thúc.

Nhưng đó không phải là trường hợp của những người lái xe tải. Vào tháng 6, Tòa án Tối cao Hoa Kỳ đã từ chối xét xử thách thức của các tài xế xe tải ở California, những người theo luật mới được coi là nhân viên của các công ty vận tải đường bộ mà họ kinh doanh.

Gần 70.000 tài xế xe tải ở California làm việc với tư cách là chủ sở hữu và nhà điều hành độc lập, vận chuyển hàng hóa từ cảng đến kho phân phối. Các công ty vận tải và các tài xế phản đối lập luận - như Uber và Lyft đã làm - rằng nếu Luật Hợp đồng 5 được áp dụng cho họ, các tài xế sẽ ít linh hoạt hơn về thời gian và cách thức hoạt động của họ.

Những người ủng hộ luật nói rằng các công ty có thể chỉ cần đưa các tài xế vào làm nhân viên toàn thời gian hoặc bán thời gian và tiếp tục cung cấp cho họ lịch trình linh hoạt.

Đa số nhân viên vận tải cảng ở California là những người điều hành độc lập và không làm việc cho một công ty nào. Một số lượng nhỏ hơn các trình điều khiển được liên hiệp và được đại diện chủ yếu bởi các Teamster.

Matt Schrap, giám đốc điều hành của Hiệp hội Vận tải Hàng hóa Cảng, một nhóm thương mại cho các công ty vận tải phục vụ các cảng Bờ Tây, cho biết “sự thất vọng là không có con đường nào để mọi người có được sự độc lập.”

Ông Schrap nói: “Sự thất vọng đó đang bùng phát thành hành động.”

Lorena Gonzalez Fletcher, một cựu nghị sĩ tiểu bang, người từng là kiến trúc sư của dự luật lao động, bác bỏ ý kiến cho rằng việc áp dụng luật vào ngành vận tải đường bộ sẽ gây bất lợi cho các lái xe.

Bà Gonzalez Fletcher, người sắp nhậm chức người đứng đầu Liên đoàn Lao động California cho biết: “Các công ty xe tải này có mô hình kinh doanh phân loại sai người lao động. “Cách họ đã hoạt động là bất hợp pháp.”

Các cuộc phản đối của các nhà vận tải diễn ra khi Liên minh Kho vận và Đường dài Quốc tế đang tham gia đàm phán hợp đồng với Hiệp hội Hàng hải Thái Bình Dương, đại diện cho các bến tàu tại 29 cảng từ San Diego đến Seattle.

Farless Dailey III, chủ tịch Local 10 của hiệp hội bờ biển, nói rằng vì sự an toàn của bản thân, các thành viên của ông đã không cố gắng vượt qua khu vực xe tải bị phong tỏa.

“Họ không được trả tiền khi họ không tham gia,” anh nói. “Nhưng chúng tôi sẽ không đặt các thành viên của mình vào tình thế nguy hiểm để vượt qua hàng người lái xe tải.”

Các quan chức tại cảng cho biết nhà ga hàng hải lớn nhất đã bị đóng cửa kể từ hôm thứ Hai vì các cuộc biểu tình. Ba thiết bị đầu cuối khác nhỏ hơn đã hoạt động, nhưng với công suất hạn chế.

Christopher S. Tang, một giáo sư xuất sắc tại Đại học California, Los Angeles, Trường Quản lý Anderson, người nghiên cứu về chuỗi cung ứng, cho biết việc đóng cửa tại Cảng Oakland - hiện tại - không nên gây ra các vấn đề lớn cho người tiêu dùng.

Ông nói: “Tác động sẽ không đáng kể trong ngắn hạn. “Nhiều nhà bán lẻ đã dự trữ hàng tồn kho.”

Hôm thứ Năm, Ochoa người Đức, một người lái xe tải sống ở Oakland, đã đến cảng, như mọi ngày trong tuần này.

Khi tiếng còi từ xe tải vang lên trong nền, ông Ochoa nói qua điện thoại rằng ông đang kể vai sát cánh với những người lái xe tải khác. Một số băng áp phích được tổ chức với nội dung “Hạ gục AB 5 !!!” và “AB 5 Has Got to Go!”, anh ấy nói.

“Điều này đang lấy đi sự độc lập của tôi,” ông Ochoa nói. “Đó là quyền của tôi để trở thành một người lái xe độc lập.”

Noam Scheiber báo cáo đóng góp.

Nguồn:

<https://www.tinmoiz.com/cac-cuoc-bieu-tinh-cua-nhung-nguoi-lai-xe-tai-doi-voi-viec-ngan-chan-luat-lao-dong-vao-cang-cua-oakland-733177/>