

# ‘Houd containers vol moordenaars buiten’

## Slechts weinigen delen Bush’ idee dat Dubai veilige koper is voor haventerminals in VS

Amerikanen huiveren bij het idee dat Dubai terminals in zes havens overneemt. De veiligheid van het land is in gevaar, menen velen. „Straks gaan die Arabieren hier ook vechtend over straat.”

Door onze correspondent  
Freek Staps

PORT NEWARK, 4 MAART. De Seaman’s Church in de haven van Newark heeft alles wat een havenarbeider nodig heeft. Biljarttafels, een geestelijke om begane zonden mee te bespreken en een morsige kantine om gezamenlijk de aanstaande koop van zes Amerikaanse haventerminals door Dubai als gevaarlijk af te doen. „Het is een natie van mensen die de hele tijd oorlog voeren, elkaar haten, elkaar doden”, zo omschrijft vorkheftruckchauffeur Bryant Tyre de Verenigde Arabische Emiraten. „We voeren niet zomaar oorlog tegen ze. En nu zetten wij de deur open en zeggen we: kom maar binnen met je containers en vermoord ons.”

Dat is nog een van Tyre’s subtielere uitspraken. Hij doet daarmee volgens peilingen nauwelijks onder voor 70 of zelfs 90 procent van de Amerikaanse bevolking die fel gekant is tegen de aankoop van terminals in zes grote Amerikaanse havens door Dubai Ports World. Het Britse Peninsular & Oriental Steam Navigation (P&O) verkoopt de terminals in de havens van New York, Baltimore, Philadelphia, Miami, New Orleans en Newark voor 5,7 miljard euro.

De donkere Bryant Tyre (60), die drie jassen over elkaar draagt, werkt in Port Newark, een van die zes havens, in de staat New Jersey. Hij opent elke dag tientallen van de 25.000 containers die dagelijks in de 361 Amerikaanse havens aankomen en zegt geen racist, wel bang, te zijn. „Ik vecht voor de veiligheid van de haven, van de stad. Voor we het weten, gaan die Arabieren hier ook vechtend door de straten.”

De Amerikaanse vuurstorm begon twee weken geleden toen duidelijk werd dat het Committee on foreign investment in the United States de noodzakelijke goedkeuring voor de overname had verleend zonder te verzoeken om een uitgebreid onderzoek van 45 dagen. Prominente senatoren maakten daarop duidelijk de overname te willen blokkeren. Volgens hen is Dubai onbetrouwbaar, omdat het in het verleden terroristen heeft geholpen. De Verenigde Arabische Emiraten waren een van de drie landen die de Taliban erkenden als officiële bestuurders van Afghanistan. En een van de kapers van de vliegtuigen waarmee op 11 september 2001 de aanslag op het WTC in New York werd gepleegd, kwam uit de Emiraten.

President Bush doet dit af als onzin. Dubai, en dus het overheidsbedrijf dat de terminals wil kopen, is juist een partner in de strijd tegen terrorisme, zegt hij. Dat idee wordt niet door iedereen gedeeld. Een paar voorbeelden: burgemeester Bloomberg van New York dreigt het contract met P&O over de passagiersterminal in New York niet te verlengen als dat over enkele maanden afloopt. En de bestuurder van de gezamenlijke havens van New York en New Jersey, overheidsbedrijf Port Authority, heeft aangekondigd de verhuur aan de containerterminal in New Jersey op te zeggen. Hij vindt dat hij de huisbaas is en dat hij niet akkoord hoeft te gaan met een nieuwe huurder. En haven-



Leden van de havenafdeling van de vakbond Teamsters hielden vorige week in Baltimore een protestactie tegen de overname van zes haventerminals door Dubai. (Foto AP)

### Containerterminals P&O die Dubai wil overnemen



bedrijf Eller & Co uit Miami, nu nog zakenpartner van P&O, bevecht de overname juridisch omdat Eller nu ‘onvrijwillig’ zaken moet doen met Dubai.

### ‘Ik neem de gok niet’

Ron Carver van de vakbond Teamsters: „De overname is een slecht idee. Dubai heeft een slechte reputatie inzake terroristen en nucleair materiaal. Bovendien wordt er terrorismegeld witgewassen en zijn vakbonden er verboden. Ik wil de gok niet nemen. Dat delen van havens hier al van buitenlanders zijn, is ook fout. Zij staan misschien niet bij de containers, maar hebben wel inzage in scheepsdocumenten. We verkopen onze vliegvelden toch ook niet aan buitenlandse maatschappijen.”

P&O Ports North America verkoopt de terminals aan Dubai. Verkoopmanager Frank Fogarty: „Er is veel verwarring. Amerikanen denken dat hele havens van ons zijn. Dat is niet waar. Wij zijn een commercieel bedrijf en niet verantwoordelijk voor veiligheid. Ik zie geen reden voor opwindings.”

Bijzonder aan de ophef is dat Amerikaanse havens al lang niet meer uitsluitend in Amerikaanse handen zijn. Behalve het Britse P&O zijn ook het Deense Maersk

en een Chinees bedrijf in de Verenigde Staten actief. En daarbij, zegt Liah Yoon van het ministerie van Binnenlandse Veiligheid aan de telefoon, „gaan bedrijven helemaal niet over veiligheid en terrorismebestrijding”. Dat doen de kustwacht en Yoons divisie, de Customs and Border Protection. Yoons ministerie heeft ambtenaren in ruim veertig havens overal ter wereld gestationeerd, waaronder in Rotterdam, die toezicht houden op containers die op weg zijn naar Amerika.

Daarnaast moeten schepen uiterlijk 24 uur voor aankomst in Amerika doorgeven welke haven ze willen binnenlopen en hoeveel en wat ze precies aan land willen brengen. Ten slotte hebben de Verenigde Staten overeenkomsten gesloten met 1.500 containerbedrijven die aan strenge eisen moeten voldoen.

In Amerikaanse havens zelf is ook toezicht. Zo gaat het alarm in Port Newark bij gescande containers 200 keer per dag af, zegt Yoon trots. Hoe vaak is dat vals alarm? „Heel vaak.” De scanapparaten zien bijvoorbeeld bramen en cranberry’s aan voor radioactief materiaal.

Want alle initiatieven van de overheid in Washington ten spijt is de veiligheid

van het containertransport bij lange na niet gegarandeerd. De regering heeft er minder geld voor uitgetrokken dan nodig is. Slechts een kwart van de bedrijven die de containers in het exporterende land vullen en afsluiten, doet dit volgens voorschrift. En voor verzegeling bestaan geen universele regels.

Als het schip dan onderweg gegevens doorstuurt, blijken deze vaak onvolledig, volgens controlerende overheidsinstanties en onderzoeksbureaus. Bovendien gaat er het nodige fout wanneer de gegevens daarna handmatig ingevoerd worden. Dat laatste gebeurt op aandrang van vakbonden die elektronische verwerking als baanbedreigend zien.

De havens waar de containers ten slotte aankomen hebben veiligheidsmaatregelen zoals hekken, camera’s en identificatie van werknemers slecht op orde. Daarna verlaat 63 procent van de containers ongescand per vrachtwagen of trein de haven.

Havenarbeider Tyre uit Newark heeft zelf ook geen training gehad in het herkennen van containers met gevaarlijke inhoud. „Als ik iets verdachts zie, roep ik mijn baas. Maar als er schietende terroristen uitkomen, is het misschien al te laat.”