

Satt fire og en halv time i fly i Tromsø

Da tåke lammet trafikken på Tromsø lufthavn lørdag, måtte passasjerer til London vente inne i flyet i fire og en halv time.

Norwegians fly fra Tromsø til London hadde avgangstid 06.50 lørdag morgen. Først klokka 11.20 var flyet i lufta.

I mellomtiden satt passasjerene i flysetene sine og ventet. Årsaken var at lufthavnvakta ikke ville at passasjerene som skulle til London, skulle blandes med charterturister på vei til Samos og Kreta, melder Nordlys. Passasjerene til

London hadde vært gjennom Schengen-kontrollen på flyplassen. Etter at denne passkontrollen var gjennomført, forlot politiet flyplassen. Charterturistene trengte ikke å gå gjennom Schengen-kontrollen.

(NTB)

For mange egg i 2009

Prognosene viser at det vil bli produsert for mange egg til neste år.

Overproduksjonen er på cirka 2.100 tonn, skriver Nationen. Markedsregulatoren Nortura ser imidlertid ikke på de ekstra tonnene som noe problem.

- Vi venter ikke at det blir

nødvendig å sette ned prisene, verken til produsent eller forbruker, sier kommunikasjonssjef Nina Sundqvist. De samme prognosene viser at salget av kylling er i ferd med å flate ut etter den store økningen i forbruket de siste årene. (NTB)



OVERFLOD: 2009 vil det være flere egg på markedet enn det vil være etterspørsel etter.



HOGGES OPP: Norske redere sender skip til opphogging i stranda i Asia, under forferdelige forhold for arbeiderne. Miljøvernminister Erik Solheim er opprørt over det han mener

Glad for at red

Miljøvernminister Erik Solheim mener det er en skandale at norske redere sender skip til opphogging på stranda i Asia.

REDERSKANDALEN

Tekst: **Halldor Hustadnes**
hhu@dagbladet.no
Tore Bergsaker
tbe@dagbladet.no

Miljøvernminister Erik Solheim er opprørt over at norske skip fortsatt

hogges opp på strender i Bangladesh, under forferdelige forhold for arbeiderne.

- Det er en absolutt skandale, helsemessig, miljømessig og næringsmessig, sier han til Dagbladet.

Også i India hogges skip opp på stranda, men der er forholdene noe bedre.

Tvilsom næring

Magasinet omtalte i går opphoggingen av tre skip som inntil i vår



OPPRØRT: Miljøvernminister Erik Solheim.

var norskeide, på stranda i Chittagong i Bangladesh. Magasinet kunne ved selvsyn konstatere at bare få av arbeiderne brukte elementært verneutstyr som hjelm, vernesko og sveisebriller. Lite hindret kjemikalier fra skipet i å bli skyllet ut på stranda.

- Folk jobber under de absolutt mest utrygge forhold, uten kontroll med kjemikaliebruk. Det er en av de mest tvilsomme næringer som eksisterer noe sted i verden. Det er ille at ikke norske redere fram til nå har gjort mer for å bidra til at det blir bygget opp en anstendig næring på dette området, sier Solheim.

- Hva sier det om de norske

redernes holdninger, at de fortsatt sender skipene til de samme strendene?

Ingen unnskyldning

- De som gjør det den dag i dag, bryter med de aller mest grunnleggende prinsipper for næringslivets sosiale ansvar. Det går ikke an å unnskyldes seg, slik det ofte gjøres, med at det i realiteten har gått gjennom to-tre mellomledd før det

havner der, sier Solheim.

De børsnoterte rederiene BW Gas og Odfjell, som eide de tre skipene Magasinet omtalte i går, viste begge til at de hadde solgt skipene til noen andre, og at det var kjøperne som hadde sendt skipene til Bangladesh. Odfjell hevdet dessuten at rederiet ikke visste at kjøperen hadde tenkt å sende skipet til opphogging.

For ti år siden tok Norge opp

« Det er en av de mest tvilsomme næringer som eksisterer noe sted i verden

Erik Solheim, miljøvernminister

Reinås om det mulige SAS-oppkjøpet: - Det er opp til Lufthansa

Jan Reinås tror det kan gå mot en konsolidering i flybransjen. Eks-statsråd Torild Skogsholm vil ha Norge ut av SAS.

Tekst: Sol Gabrielle Larsen sgl@dagbladet.no

Fredag kom ryktene om at

det tyske flyselskapet Lufthansa ønsker å kjøpe opp SAS. I en pressemelding bekrefter selskapet at de har samtaler med andre aktører, uten å nevne navn. Tidligere konsernsjef i SAS, Jan Reinås, tror på videre konsolidering i bransjen.

- Denne prosessen har foregått lenge. I så hen- seende er det ikke unaturlig at slike spekulasjoner og diskusjoner om kjøp opp- står, sier han til Dagbladet. Han mener likevel det bare er Lufthansa som kan gi et mer fullstendig bilde

av spekulasjonene. - Det er de som er store og sitter på pengene. Tidligere samferdselsmi- nister Torild Skogsholm (V) er positiv til et eventuelt oppkjøp av SAS, men øns- ker samtidig at selskapet trekker ut Norge av avtalen.

- SAS Norge ser ut til å ha gått bedre enn resten av selskapet over tid nå. En slik ordning ville gagnet SAS og vært bra for Norge, sier hun til Dagbladet. Fremskrittspartiet mener en fusjon mellom SAS og Lufthansa er en god og

nødvendig løsning. - For meg er det like- gyldig om det står SAS eller Lufthansa på flyets haleror. Hovedpoenget er at vi får et godt flytilbud i Norge, sier andre nestleder i nær- ringskomiteen, Øyvind Korsberg, til NTB.



er en meget tvilsom næring.

Foto: Shahidul Alam

FØLG SAKEN

Rederskandalen

- Magasinet skrev lørdag om opp- hoggingen av ett skip som for få må- neder siden var eid av Odfjell-rederiet i Bergen, og to skip som var eid av det børsnoterte BW Gas, på stranda i Chittagong i Bangla- desh. Arbeiderne på opphoggingsstede- ne har minimalt med verneutstyr, får elendig betalt, og miljøgifter fra skipe- ne lekker direkte ut på stranda.
- De primitive for- holdene gjør at norske og inter- nasjonale redere får bedre betalt for skipene, enn det opphoggingssteder i andre land kan tilby.
- Det har nå gått ti år siden Norge lovt å rydde opp. Fortsatt vil det gå minimum fem år før en IMO- konvensjon om skipsopphogging som Norge tok initi- ativ til, kan tre i kraft.
- Konvensjonen kritiseres nå av miljøvernere, som mener at den ikke vil føre til forbedringer, men legalisere det som burde regnes som kriminell virk- somhet.

Disse norske båtene ble hugget opp i Bangladesh eller India i 2007 og 2008

BÅT	BYGGEÅR	HUGGESTED	ÅR	EIER
Berge Arrow	1978	India	2007	BW Gas ASA: John Fredriksen eier fem prosent av det tidligere Bergesen-selskapet
Havfru	1973	India	2007	
Havdrott	1978	Bangladesh	2007	
Berge Sword	1979	Bangladesh	2008	
Berge Eagle	1978	Bangladesh	2008	
Havpil	1977	India	2007	Champion Shipping AS: Reder Karl L. Kvalheim
Champion Trader	1978	Bangladesh	2007	
Champion Vincita	1982	Bangladesh	2007	HDS AS: Dag Bjørn Dybvik
Viscaya	1982	Bangladesh	2008	
Valetta	1982	Bangladesh	2007	Jo Tankers AS: Johan Odvar Odfjell Odfjell SE: Dan Odfjell
Jo Rogn	1980	India	2007	
Bow Maasstad	1983	Bangladesh	2008	Salhus Shipping AS: Per Heggen Hansen
Saturn	1976	India	2007	
Castor	1979	India	2007	
Merkur	1975	India	2007	
Lady	1978	India	2007	

Kilde: Lloyds register

20©08 Dagbladet GRAFIKK Dan Odfjell



John Fredriksen

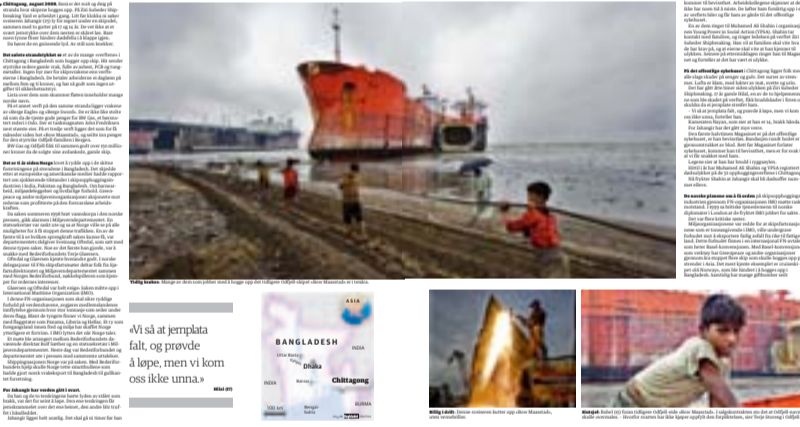


Johan O. Odfjell



Dan Odfjell

Det er ti år siden Norge lovet å rydde opp i de skitne forretningene på strendene i Bangladesh.



Dagbladet Magasinet i går, som i en 11 siders reportasje skrev om den livsfarlige industrien.

ere henges ut

skipsopphogging i FNs skipsfarts- organisasjon IMO (International Maritime Organization), etter me- dieoppslag og massive krav om opprydding. Etter flere års diplo- matisk tautrekking skal Norges forslag til en ny FN-konvensjon om skipsopphogging etter planen vedtas av IMO neste vår. Så vil det ta minst fem nye år før den kan tre i kraft. Solheim innrømmer at dette har gått altfor sakte.

- Det er opplagt at hvis de som hadde dødd på strendene i Bangladesh i stedet hadde vært aksjemeglere i New York eller journalister i Oslo, eller politi- kere, ville det ha tatt mye korte- tid, sier Solheim.

- Dette er ei glemt gruppe med få til å snakke for seg. Men redere kan ikke bare sitte og vente på in- ternasjonale avtaler. Jeg imøteser med stor glede at media henger ut de rederiene som er verstinger på området og holder fram som posi- tive eksempler de rederiene som forsøker å gjøre noe med det, fort- setter han.

- For slappe krav

Den nye konvensjonen stiller blant annet krav om at opphoggingsste- dene må autoriseres av landets myndigheter. Likevel mener Greenpeace og andre miljøvern- organisasjoner at den stiller altfor slappe krav til redere, og kritise-

rer at den ikke sier noe om at det bør bli slutt med opphogging på strender.

Solheim sier at han prøver å få

Norske redere vil ikke gå foran

- Vi kan ikke gå foran ale- ne, sier de norske redere som sender skip til opp- hogging på strender i Asia.

- Hele næringen må forbedre for- holdene, i et krafttak. Et enkelt lite rederi kan ikke påvirke situasjonen i Bangladesh. Vi kan ikke si at vi skal gå foran, et bitte lite rederi, og forandre verdenssituasjonen. Det håper jeg også Dagbladet forstår,

fortgang i å bedre situasjonen, blant annet med et planlagt bi- standsprosjekt i Bangladesh og en ordning som gjør at redere som

sier Dag Bjørn Dyvik i HDS as. Han mener at det også er positive sider ved opphoggingsindustrien i Bangladesh.

- Det er nok mye godt i dette og- så. Uten dette, hvor hadde de da vært? Hadde de vært døde av sult?, spør Dyvik.

- Flere hundre båter hogges opp hvert år, og det er ikke noe annet sted som har kapasitet til å ta de bå- tene. Da må hele systemet forand-

investerer i miljøvennlig skips- opphogging får det godkjent som miljøtiltak i rederiskatteordnin- gen.

res, sier Karl Lødrup Kvalheim i Champion Shipping i Bergen.

Han forteller at de fikk fem mil- lioner kroner for en båt som ble hogget opp i Norge etter en brann. Det frister ikke til gjentakelse. I Bangladesh tror han redieret ville fått rundt 25 millioner.

- Et lite rederi som vårt, om vi aldri så mye vil være miljøvennli- ge...da får Dagbladet betale mel- lomlegget, for å si det sann.

Sender skrapet gjen

Takket være juridiske smutthull og passive norske myndigheter kan rederne sende sitt gamle skrap til opphogging på strender i u-land.

REDERSKANDALEN

Tekst: **Halldor Hustadnes**
hhu@dagbladet.no

Tore Bergsaker
tbe@dagbladet.no

Internasjonalt lovverk forbyr eksport av farlig avfall ut av OECD-området. Men Dagbladet kan i dag avsløre at minst fire norske båter har seilt direkte fra en havn innenfor OECD til opphogging i Alang i India.

● Jo Tankers-båten Jo Rogn seilte 20. april 2007 fra Gebze i Tyrkia.

● BW Gas-skipet Berge Arrow seilte 17. april 2007 fra Piraeus i Hellas.

● BW Gas-båten Hesperus seilte 20. august 2003 fra Tampa i USA.

● Salhus Shipping-båten Saturn seilte 13. desember 2006 fra Gibraltar.

Smutthull i regelverket og passive norske myndigheter gjør at redere så langt har sluppet unna lovens lange arm.

Lørdag fortalte Magasinet

hvordan unge gutter på strendene i Bangladesh betaler med livet og helsen for at blant annet norske rederne skal få så mye som mulig for sitt gamle skrot.

Tvilsom praksis

Ifølge konvensjonen er det eksportstaten, altså det landet skipet seiler fra når det forlater OECD-området, som skal håndheve forbudet. Norge har også full anledning til å følge opp reglene på båter som seiler under norsk flagg.

En skipsmekler som selger båter for opphogging sier at han ikke kjenner til et eneste tilfelle der norske båter har fått trøbbel fordi de ikke har overholdt regelverket. Skipsmekleren vil være anonym.

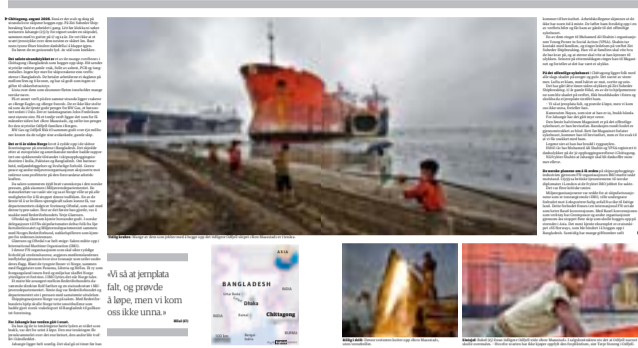
Heller ikke professor Erik Røsæg ved Institutt for sjørett i Oslo kjenner til et eneste tilfelle der norske myndigheter har håndhevet regelverket.

– Dette kommer i hvert fall godt inn under ordlyden i forbudet, sier Røsæg.

I tillegg til at reglene ikke håndheves, er det enkelt for rederiene å unngå bestemmelsene i konvensjonen. Loven forbyr eksport av avfall. Da blir spørsmålet når en båt går fra å være et skip til å bli avfall.

Jusprofessor Geir Ulfstein har utredet dette for Miljøverndepartementet. Han mener at båten blir avfall i det øyeblikket det er be-

Det er ti år siden Norge lovet å rydde opp i de skitne forretningene på strendene i Bangladesh.



Dagbladet Magasinet lørdag.

stemt at båten skal skrapes.

Går båten direkte fra et OECD-land og til opphogging, tyder alt på at beslutningen om skraping var tatt da båten var i OECD-området. Men når båten går innom et land utenfor OECD, blir det bortimot umulig å bevise når beslutningen om skraping ble tatt.

Ikke tilfeldig praksis

Dagbladet har gjennomgått en lang rekke norskeide og norskflaggede båter som er blitt sendt til opphogging de siste fem åra. De aller fleste går innom en havn utenfor OECD før de legger ut på sin siste reis til India eller Bangladesh. Professor Røsæg tror ikke dette er tilfeldig.

– **Grunnen er nok at de vil**

være helt sikre på at reglene ikke skal anvendes mot dem, sier han.

Dagbladet har vært i kontakt med rederiene med båter som er sendt til India for opphogging. Ingen av dem vil vedgå at det har foregått noe ulovlig.

SFT-direktør Ellen Hambro bekrefter at det er SFT som håndhever Basel-konvensjonen i Norge.

– Vi kan bare sørge for at disse reglene følges opp når båtene forlater norsk farvann som skrap. Det er det få båter som gjør, sier hun.

I motsetning til sjørettsprofessor Røsæg mener hun SFT ikke har anledning til å håndheve regelverket utenfor Norsk territorium.

FAKTA

Rederskandalen

- Magasinet skrev lørdag om opphoggingen av ett skip som for få måneder siden var eid av Odfjell-rederiet i Bergen, og to skip som var eid av det børsnoterte BW Gas, på stranda i Chittagong i Bangladesh. Forholdene til arbeiderne er forferdelige og miljøgifter fra skipene lekker direkte ut på stranda.
- Det har nå gått ti år siden Norge lovet å rydde opp.



HOGGES OPP NÅ: Det tidligere BW Gas-eier cirka fem prosent av det børsnoterte



DU ER FAKTISK IKKE GIFT MED
FORSIKRINGSSELSKAPET DITT
- bytt bilforsikring i dag!

Du har hørt det før, men vi sier det igjen: Det kan lønne seg å bytte bilforsikring! Codan er et av Skandinavias største forsikringsselskap, og vi jobber hele tiden for at våre kunder skal være riktig forsikret. Vi forstår ikke hvorfor bileiere er så trofaste mot forsikringsselskapet sitt. Derfor utfordrer vi alle til å ta en ringerunde i dag! Ringer du oss, og er en voksen og trygg sjåfør, er sjansene store for at det er penger å spare. Les mer på codanforsikring.no eller ring oss på **815 22 200** for et tilbud.

CODAN

nnom smutthull



SLAPT:
Fredrik Hauge er ikke fornøyd med Norges innsats.

Vil aksjonere mot rederne

– Pinlig, sier bellonaleder Frederic Hauge om at norske redere ikke har råd til å hogge opp skip miljøvennlig.

Nå varsler han aksjoner mot dem som hogger opp skipene sine under livsfarlige forhold på stranda i Bangladesh og India.

– Vi vil gjøre bedrifter som er avhengige av transport oppmerksomme på hvilke rederier som ikke vil gå foran. Vi legger opp til et system hvor samarbeidspartnerne våre i Bangladesh skal kunne ha ressurser til å avsløre og følge med på hvert eneste skip, sier Bellona-lederen. Han vil ta i bruk både anmeldelser og offentliggjøring.

For ti år siden lovet Norge å rydde opp i skipsopphoggingsindustrien. Frederic Hauge mener at Erik Solheim og miljøvernministrene før ham har latt byråkratiet styre den svært resultatfattige prosessen i FNs skipsfartsorganisasjon IMO.

Hauge frykter at en ny IMO-konvensjon som Norge har tatt initiativet til, bare vil gjøre vondt verre.

– Jeg er veldig redd for at de forslagene Norge går inn for i IMO er såpass slappe at vi bare kommer til å legitimere en virksomhet som er ulovlig.



skipet Berge Sword hogges nå opp i Chittagong i Bangladesh, under svært kummerlige forhold for arbeiderne. Tankmagnaten John Fredriksen rederiet BW Gas.

Foto: Shahidul Alam

www.if.no Tel 02400



anything happens to

Hjellegerde®

Om en skade skulle skje, kan ledelsen og de ansatte i Hjellegerde føle seg trygge på at vi hjelper dem raskt tilbake i normal drift. Men det viktigste for både Hjellegerde og oss er å forebygge at uhell og skader skjer. Det skaper trygghet for både ansatte og kunder. Hjellegerde tar sikkerhet på alvor, og vi er stolte av å være bedriftens partner i forsikrings- og sikkerhetsspørsmål.

Vil du vite mer om hva vi kan gjøre for din bedrift besøk du www.if.no/partner

Barn hogger norske båter

Barn helt ned i ni-årsalderen ofrer helse og skolegang på skipsopphogging i Bangladesh.

REDERSKANDALEN

Tekst: **Halldor Hustadnes**
hhu@dagbladet.no

Tore Bergsaker
tbe@dagbladet.no

De nådeløse forholdene beskrives i en fersk rapport om barnearbeid i skipsopphoggingindustrien i Bangladesh. Et av barna som omtales, Abul Kasem, var bare 15 år gammel da han måtte amputere en arm og et bein etter ei ulykke på stranda hvor skipene hogges opp.

Ifølge sykehusets opptegetninger skjedde ulykken den 6. august 2006. Ei jernplate falt fra et skip som lå på stranda og ble hogget

opp, og ødela armen og beinet til Abul Kasem. Han måtte amputere høyre arm og bein, og er nå avhengig av rullestol.

11 dødsulykker i år

– Før jeg begynte på opphoggingsverftene, likte jeg å gå på skolen. Nå er skolen en fjern drøm, forteller Abul Kasem i rapporten «Childbreaking yards», som offentliggjøres i dag.

Rapporten er laget av den verdensomspennende menneskerettsorganisasjonen International Federation for Human Rights i samarbeid med NGO Platform on Shipbreaking, hvor Bellona er med.

Den forteller om barn som ofrer liv og helse for å tjene penger til familien, og tapte muligheter til skolegang.

Skipsopphoggingindustrien regnes som en av verdens farligste. Organisasjonen Young Power in Social Action i Bangladesh har

hittil i år registrert 11 dødsulykker på stranda i Chittagong, i tillegg har svært mange blitt invalide.

For eierne av opphoggingsverftene er dette god butikk. Dagbladet har de siste fire dagene avslørt hvordan norske redere tjener fett på å sende sine utrangerte skip til opphogging på strendene i Bangladesh og India.

Ingen betaler bedre for utrangerte båter en opphoggingsverftene i Bangladesh. De har de siste åra fått en stadig økende andel av verdensmarkedet for skip som hogges opp. En viktig grunn er den billige arbeidskraften.

Lett å kontrollere

«Barn representerer billigere arbeidskraft som er lett å kontrollere og som sjelden forsvarer sine rettigheter», står det i rapporten.

De mange barna som er intervjuet forteller at økonomiske problemer tvang dem inn i den livsfarlige skipsopphoggingin-

FØLG SAKEN

Rederskandalen

• Magasinet skrev lørdag om opphoggingen av et skip som for få måneder siden var eid av Odfjell-rederiet i Bergen, og to skip som var eid av børsnoterte BW Gas, i Bangladesh.

• Forholdene for arbeiderne er forferdelige og miljøgifter fra skipene lekker ut på stranda.

• Det har nå gått ti år siden Norge lovet å rydde opp.

• Bellona-sjef Frederic Hauge frykter at kravene i en ny IMO-konvensjon er så slappe at de vil legitimere det som i dag er ulovlig virksomhet.

dustrien. Ofte var årsaken at faren døde eller at familien ble rammet av flom eller andre katastrofer. Ca. 30 000 personer arbeider med skipsopphogging i Chittagong i Bangladesh.



KVESTET: Abul Kasem er avhengig av rull

Manglende energi?

Fyll opp med Bio-Qinon Q10

– kroppens naturlige energi forsterker

Bio-Qinon Q10 tilfører ekstra "drivstoff" til kroppens celler i form av ren koenzym Q10. Dermed kan du helt naturlig holde kroppens energiproduksjon på topp og oppleve mer overskudd i hverdagen.

Bio-Qinon Q10 ble lansert i 1994 og var Norges første Q10 produkt. I dag er Bio-Qinon Q10 markedslederen med mer dokumentasjon for effekten enn noen andre. Prøv selv, så er du heller ikke i tvil.



Fåes kjøpt i Helsekostforretninger, Vita-butikker og Apotek.

Pharma Nord
www.pharmanord.no



estol etter ei stygg ulykke på opphoggingsstranda for to år siden.

Sint, sintere..

Søndag var Erik Solheim sint på norske redere som sender skip til opphugging i Asia. Etter å ha lest Dagbladets artikler om forholdene på verftene er han enda sintere

Miljøvernminister Erik Solheim er opprørt over norske redere ansvarfraskrivelse. Da Dagbladet snakket med ham før helga, svingte han slegga mot redere som selger båtene sine for opphugging på stranda i Bangladesh. Etter å ha lest helgas avsløringer var han enda sintere.

– Det er ganske sjokkerende. De sier at de bare selger skipet til disse mellomfirmaene, og så er man ferdige med ansvaret. Den går ikke. Man kan diskutere i det vide og det brede om Telenor kan stå ansvarlig for hva en underleverandør gjør i Bangladesh. Men å selge en hel båt til et firma og så løpe fra ansvaret, den går ikke, sier Solheim.

- Ikke vårt skip

Tankmagnaten John Fredriksen eier fem prosent av børsnoterte BW Gas, som i vår sendte to skip for opphugging under primitive forhold i Bangladesh.

Fredriksens høyre hånd Tor Olav Trøim viste til at Fredriksen ikke har operasjonell



ENGASJERT: Erik Solheim



Dagbladet Magasinet lørdag

innflytelse, og henviste til ledelsen i selskapet.

«Det er jo ikke vårt skip. Det er jo solgt til noen andre», sa BW Gas-sjef Jan Håkon Pettersen.

– Selvsagt kan den som selger til en mellommann stille krav til hvor og hvordan opphoggingen skal skje, sier Solheim.

– Vi oppfordrer norske redere til å ta med forpliktende klausuler i avtaler med oppkjøperne, som sikrer en forsvarlig resirkulering av skip, sier Rederiforbundets administrerende direktør Sturla Henriksen til Dagbladet.

Inn på teppet

Solheim avviser at han og hans forgjengere har latt byråkratiet styre arbeidet med skipsoppbygging, slik Bellona-sjef Frederic Hauge sa i Dagbladet i går.

– Dette er et område hvor Norge har stor internasjonal innflytelse, og det er en av grunnene til at jeg engasjerer meg så sterkt i det, sier Solheim.

Solheim kalte i går inn til et møte for å følge opp hvordan redere håndterer utrangerte skip.

DU ER FAKTISK IKKE GIFT MED
FORSIKRINGSSKAPET DITT
- bytt bilforsikring i dag!

Du har hørt det før, men vi sier det igjen: Det kan lønne seg å bytte bilforsikring! Codan er et av Skandinavias største forsikringsselskaper, og vi jobber hele tiden for at våre kunder skal være riktig forsikret. Vi forstår ikke hvorfor bileiere er så trofaste mot forsikringsselskapet sitt. Derfor utfordrer vi alle til å ta en ringerunde i dag! Ringer du oss, og er en voksen og trygg sjåfør, er sjansene store for at det er penger å spare. Les mer på codanforsikring.no eller ring oss på **815 22 200** for et tilbud.

CODAN



RETT FRA NETT

Kvarme og homobryllup

>>> Si din mening på db.no/debatt

DEBATT



Oslo-biskop Kvarme gir grobunn for hatvold ved å stoppe homobryllup, mener Justisministeren.

«Knut Storberget hardt ut mot Ole Christian Kvarmes forsøk på å stanse homobryllup». Dette er en utdelt innblanding i saker som angår den norske kirke og trosfriheten i Norge. Knut Storberget burde vite at homofile vielses er omstridt i kirken, og at

– Jeg håper Paven ender i helvete, og blir plaget av svære homodjevler, sa **Sabina Guzzanti**. Nå trues hun med fengselsstraff.



KRASS: Italienske Sabina Guzzanti tester grensene for samfunnskritisk humor. Foto: Scanpix

MIDT I DEBATTEN

KOMIKEREN SABINA GUZZANTI

har i flere år vært blant de mest hardtparkende kritikerne av Silvio Berlusconi måte å styre Italia på. Hun har fått millioner av fans i hjemlandet, men også kjent konsekvensene av at landets statsminister ikke er så fryktelig redd for å blande seg inn i hva slags humor som bør kringkastes til italienske lyttere og seere. Hun har følt seg sensurert tidligere, men i forrige uke nådde reaksjonene et nytt lavmål, da en romersk rettsinstans anklaget henne for å ha fornærmet paven. Med henvisning til en paragraf fra 1929, åpnes det for at Guzzanti kan dømmes til fem år i fengsel.



Simen Ekern
sek@dagbladet.no

BAKGRUNNEN ER GUZZANTIS opptreden på et mye omtalt protestmøte i juli, der flere profilerte opposisjonspolitikere, journalister og komikere deltok. Guzzanti sveipet innom flere ledende samfunnsaktører i sin tale fra scenen, men traff hardest da hun kritiserte Vatikanets forhold til homofili (Og spilte på rykter om at pave Benedict XVI selv er homofil): «Om tjuve år er Paven der han burde være - i helvete, der han blir plaget av svære homodjevler», sa Sabina Guzzanti. Og la til at djevlene kom til å være av den aktive, ikke den passive sorten.

REAKSJONENE VAR nokså krasse i sommer allerede, også fra venstresidens politikere og kommentatorer. Mange følte Guzzanti og hennes komiker-kolleger går så langt i sin samfunnskritikk at de gjør mer skade enn gavn, fordi de støter potensielt regjering-kritiske folk fra seg. Men når trusselen om fengsel dukker opp, står opposisjonen samlet. Den profilerte kommentatoren Curzio Maltese er ikke i tvil: Guzzantis pavevits var «en fornærmelse mot Guzzantis tilhengeres intelligens og mot hennes eget talent.» Men med nyheten om mulig fengselsstraff er vi tilbake til hekseprosessene, skriver Maltese, og ser fram til andre rettssaker i nær fremtid: «Kanskje vi bør ta opp igjen Galileos spørsmål – er vi helt sikre på at jorda går i bane rundt sola? Eller hva med spørsmålet om hvorvidt kvinner har sjel?» Og hva med Dante, som i sin guddommelige komedie forviste paven til en ublid skjebne i helvete – bør han ikke fjernes fra pensumlistene ved skolene i Italia, spør Maltese.

KAMPEN OM KIRKENES ROLLE i italiensk samfunnsliv har blusset opp igjen de siste årene, ikke minst takket være Pave Benedikt XVI's iver etter å påvirke italieneres holdning til viktige verdspørsmål. Selv om Guzzanti neppe ender i fengsel nå, er det ingen grunn til å tro at vatican-debatten blir mindre saftig i tida framover.

Norske rederier tar ansvar



Sturla Henriksen
Administrerende direktør
Norges Rederiforbund

REDERSKANDALEN: I en serie artikler de siste dagene påviser Dagbladet uakseptable forhold

ved opphugging av skip på stranden i Bangladesh. Rederiforbundet tar dette meget alvorlig. Forholdene som påvises er ikke forenlige med de standarder vi ønsker at norske rederier skal holde på områdene miljø, sikkerhet og sosialt ansvar. Vi arbeider aktivt for å gjøre noe med dette.

NORGES REDERIFORBUND ønsker at det stilles strenge interna-

sjonale krav til næringen. Generelt holder norske rederier meget høy teknologisk og driftsmessig kvalitet, og de ligger i forkant internasjonalt når det gjelder miljø, sikkerhet og sosialt ansvar.

DET VAR Norges Rederiforbund som i sin tid tok initiativ overfor FNs maritime organisasjon, IMO, for å utvikle et internasjonalt regelverk for resirkulering av skip.

Arbeidet med dette har tatt lang tid. Vi har derfor rådet våre medlemmer til allerede nå, før konvensjonen blir vedtatt, å følge de retningslinjer som forventes å bli gjort gjeldene.

Vi vil også gjøre hva vi kan for å bidra til et regelverk som reelt gir positiv effekt for arbeiderne på verftene i Bangladesh.

REDERIFORBUNDET ARBEIDER

70

LITT AV HV

Biler

SLIK UNGAR DU TRAE
www.zsuar.no
www.whistler.no
www.cruisecontrol.no

Diverse

AKSJESKAP FOR
Ingen krav til aksjekap
Var varson for usent
leverandører med høy
4 års erlating - over 2
www.firmahj
Ring 22 00 80 70

AKSJESKAP FOR
Ingen krav til aksjekap
Var varson for usent
leverandører med høy
4 års erlating - over 2
www.firmahj
Ring 22 00 80 70

Fotobokaviser 50% på
USB Internettid 199
Godt tilbud! www.soko

Pornografi for barn?

Barnebok «Tjuven» beskriver barns seksiv langtmmer inngående enn det som er vanlig i norsk barnelitteratur. Nå skaper boka debatt i bibliotekmiljøet. Det er forfatter Rune Belsvik glad for.

LITTERATUR-DEBATT

Ingen debattbok – jeg ville skildre hvordan barns naturlige lyst kan te seg i møte med for eksempel et pornobild. Jeg prøver

Dagbladet 11. september.

Å formidle småbarnsporno

Guri Fjeldberg
Litteraturkritiker

Ine Marit Torsvik Bertelsen
Litteraturformidler

SEX I BARNEBØKER: Med sin nye bok «Tjuven» presenterer Rune Belsvik småskolebarn for porno og skildrer tre klassekamerater (ca. 7 år?) som tilfredsstill seg seksuelt med utgangspunkt i et pornoblad. «Det kjem eit bilde av ei dame som ligg på rygg. Ho har føtene ut til sidene. Ho held fingrane slik at det går an å sjå opninga i tissen.»

DAGBLADETS ANMELDER Cathrine Krøger er negativ og mener boka bør utstyres med varseltekant.

Moraldebatten gnistrer på blogggen, mellom formidlere som ikke synes porno egner seg for leserne av lettlestbøker, og forfattere som forsvarer retten til å skrive hva de vil. Rune Belsvik sier at handlinga bygger på selvopplevde hendelser. Han mener at han har skrevet barnevennlig om seksualitet på en måte som kan fungere som motvekt til all porno som allerede florerer på gutterommet.

UANSETT HVILKEN side man velger i moraldebatten, kan vi være enige om at Belsvik har skrevet en bok som ikke passer for alle i gruppa boka lanseres for, 9-12-åringer. Barnebokforfatterne i dette landet har kjempet hardt for å overvinne kravet om at enhver barnebok skal passe for ethvert barn i en bestemt aldersgruppe.

Grensesprengende bøker er nødvendige for å løfte barnelitteraturen til et felt for pulserende skrivekunst. Da ender vi nødvendigvis opp med en del eksperimentelle bøker som trenger mye hjelp fra en litteraturformidler for å nå fram til nettopp sine lesere. Belsviks bok gir formidlerne en utfordring i særklasse.

BEHØVER MAN KJENNE barnebokfeltet for å bestemme hvilke bøker barn bør skånes for? Altfor mange bibliotekarer, lærere og foreldre har uttalt seg i denne debatten uten å ha lest boka. Det synes i overkant banalt når forfatteren beskyldes for å være en gris, mens litteratureliten stempler kritikerne som moralister. Vi må huske at formidlerne trenger den-

«Det synes i overkant banalt når forfatteren beskyldes for å være en gris.»

Storbergetets drøm om anarki



Espen Ottosen
Informasjonsleder i Misjonssambandet

HOMOBRYLLUP: Justisminister Knut Storberget støtter kirkelig anarki. Hans voldsomme utfall mot biskop Kvarme i går kan ikke leses annerledes. Og det bør være pinlig for en mann som skal være opptatt av lov og orden.

BISKOP KVARME er modig. Han har aldri holdt hemmelig sitt syn i spørsmålet om homofilt samliv – og har våget å fronte dette. Hans argumentasjon er hva Bibelen sier, og selv om splittelsen er dyp i Den norske kirke, er det ingen tvil om at han har sterkt støtte internasjonalt. For eksempel støtter den katolske kirke hans syn på homofilt samliv – en kirke med en milliard medlemmer. Det samme gjelder for en halv milliard pinsekristne.

BISKOPEN ER ALTSÅ kirkens

øverste leder i Oslo. I andre deler av samfunnet er vi ikke helt ukjente med at en leder overkjører underordnede – i hvert fall når disse handler stikk i strid med lover og regler. Kanskje til og med Storberget har opplevd å bli korrigert av statsministeren.

Likevel klarer ikke Storberget å vise et snev forståelse eller respekt for Kvarme. Biskopen har dessverre ikke et flertall av kirkens biskoper i ryggen, men han har et tydelig kirkemøtevedtak i denne saken. Foreløpig er det ikke mulig å foreta «vielses» av homofile i Den norske kirke. Dette visste også de som planla en slik seremoni Kampen kirke.

JUSTISMINISTEREN PÅSTÅR at Kvarmes handlinger kan føre til hat mot homofile. Det presterer han å si til en biskop som blant annet har bygd gode relasjoner til homoikonet blomster-Finn.

Min vurdering er derimot at justisministerens angrep på Kvarme er at det kan føre til hat og

ne debatten for å kunne gjøre jobben sin.

Langt flere må lese og uttale seg om «Tjuven» før vi kommer nærmere svaret på viktige spørsmål: Hvem passer eksperimentelle bøker slik som Belsviks bok for? Og hvordan presenterer man den for hvilken målgruppe?

mobbing mot kristne. Når ikke en gang en justisminister kan klare å vise toleranse overfor en biskop som arbeider for det han tror på og mener Kirken skal stå for, kan konsekvensene bli ubehagelige for dem som mener det ikke handler om fordommer å hevde at et homofilt samliv er noe helt annet enn et ekteskap mellom en mann og en kvinne.

INNAD I Den norske kirke har det vært et slags mantra å gjenta og gjenta at vi må vise respekt for ulike syn i homofilspørsmålet. Det er verdt en del ettertanke at justisministeren forventer at en biskop skal endre sitt syn bare fordi regjeringen har vedtatt en ny lov – mot kirkens solide flertall.

«Biskop Kvarme har blant annet bygd gode relasjoner til homoikonet blomster-Finn.»

for å etablere utviklingstiltak på verft i land som hugger opp gamle skip. Vårt initiativ har foreløpig resultert i at norske utviklingsmyndigheter, IMO og myndighetene i Bangladesh konkret planlegger forbedringer på verftene.

VI ØNSKER OGSÅ på dette området å sette en ny standard for internasjonal skipsfart.

