

Philippe Chanfreau, FL, överlärare i matematiska ämnen
Navigationskolan, Högskolan på Åland

Reseberättelse från resa till IMO DSC14 i London 21 - 25.9.2009

Denna reserapport är riktad till kollegerna på Högskolan på Åland. En torrare version kommer jag senare att skicka till andra intressenter.



IMO-byggnaden i London vid Themsen

Bakgrund

År 2007 tog Svenska sjöfartsverket initiativet att förnya den existerande IMO-koden för timmerdäckslaster (Revision of the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes). Arbetet koordineras av sjöfartsverket men huvuddelen av arbetet gavs åt Mariterm AB i Höganäs, vars VD Peter Andersson är en gammal bekant här i huset. Han och Sven Sökjer-Petersen jobbar med projektet på Mariterm. En specifik uppgift åtog sig Högskolan på Åland (närmast undertecknad), nämligen att ta fram underlag för dimensionering av stöttor för timmerdäckslaster. Ingen har tidigare forskat i hur timmerdäckslaster uppför sig och hur starka stöttorna bör vara i alla olika upptänkliga fall. Uppgiften skulle visa sig vara mycket omfattande.

I september 2007 deltog undertecknad tillsammans med Peter Andersson och representanter från svenska sjöfartsverket i mötet DSC12 (Sub-committee on Dangerous goods, Solid cargoes and Containers, 12th session) vid IMO i London. Då presenterades projektet vid en "lunchpresentation". projektet godkändes formellt att sättas igång, att ledas av Sverige och en korrespondensgrupp tillsattes. I september 2008 deltog jag i DSC13 och var Finlands representant i den arbetsgrupp som på stället diskuterade korrespondensgruppens papper. Då hade jag redan jobbat med projektet i form av att ha deltagit i fullskaleförsök i Sundsvall i februari 2008, gjort egna modellförsök i Mariehamn och härlett de första formlerna. Under vårterminen 2009 byggde jag ut modellerna och gjorde fler försök, främst med paket med sågat virke. Efter mycket slavande fick jag en rapport färdig i slutet av juni. Den finns som bilaga till

denna rapport och skickades som en officiell inlaga till IMO från Finland inför mötet DSC 14 i september 2009. ([BILAGA – se rapporten \[pdf\]](#))

Finansieringen av mitt deltagande i projektet har varit lite osäker och ryckig. I inledningsskedet beviljade forskningsnämnden mig sedvanlig nedsättning för forskning inom tjänsten. Sjökapten Björn-Olof Erikson var med i början på ett hörn och fick också en mindre nedsättning. I maj 2008 fick man veta att det var slut med det och jag hänvisades till extern finansiering. För läsåret 2008-2009 såg det bra ut med understöd från olika håll: Sjöfartsstiftelsen, Sjöfartsverket, Alandiabolagen, Förb för Befr av Åländsk sjöfart, Eriksonska fonderna. En del av detta räcker utöver ett läsår men i år ser det mycket magrare ut och med tanke på att projektet dessutom förlängs med ett år och tiderna är dåliga ser det för tillfället inte så bra ut.

*Piri-Reiz-kartan från 1513
troligen delvis ritad med hjälp av
pre-kolumbianska upptäckter. Denna
kopia hänger på en vägg i IMO-huset.*



DSC14

Jag kom till London på söndag kväll. I hotellobbyn träffade jag Jyrki Vähätalo, finska delegationens ledare. M.a.o. var detta års finska delegation samlad, eftersom Bo Fagerholm som brukar vara med hade förhinder. Peter Andersson visade sig ligga i hög feber med matförgiftning. Han skulle inte kunna vara med. Sven Sökjer-Petersen var på kommande och skulle hålla ställningarna.

Tanken var att timmerlastkoden skulle tas upp under måndagen – först presenteras av Sverige, sedan skulle Kanadas och USA:s inlagor (med invändningar) presenteras, sedan Sveriges rapport från fullskaleförsöken i Sundsvall (där Björn-Olof och jag också var med) och sist Finlands inlaga om modellprover och formler. Efter det skulle diskussion vidta och sedan skulle man besluta om en arbetsgrupp som skulle diskutera igenom och föreslå lösningar på tvistefrågor. Men programmet drog ut på tiden och Timret kom upp först på tisdag förmiddag.

Jyrki är frankofil och brukar alltid läsa upp sina anföranden i plenum på franska. Finska delegationen uttalar sig med andra ord alltid på franska i plenum. Jag hade tänkt att jaha jag skriver väl det på franska då. Men sen kändes det ganska konstigt att redogöra på franska för en [rapport](#) som bara fanns att tillgå på engelska, speciellt som jag inte behärskade vokabulären på annat än engelska. Så jag beslöt att på franska dra de inledande artigheterna och påpekan det att jag representerade förutom Finland, också de självstyrande Ålandsöarna samt att [rapporten](#) kom från sjöfartsprogrammet på Högskolan på Åland (*l'Académie Maritime de l'Université de sciences appliquées de Åland*) (icke minst för att göra gott intryck för den franska ordförandedamen) och sedan byta till engelska när jag pratade om själva [rapporten](#). Allt simultantolkas ändå till engelska, franska, ryska, spanska och kinesiska.



Ordförande Mme Olga Lefèvre på stora skärmen; Finländska delegationen vid DSC14 september 2009

Vinterns korrespondensgruppsrapport presenteras kort av Sveriges Johan, Kanada talade länge börjande från artigt beröm som övergick till inbäddad svidande kritik uttryckta som "concerns". USA var mera fåordig men hade samma budskap som Kanada. Sveriges Sven tog det också kort. Sedan var det min tur. Jag tittade kort mot ordförande, tryckte på mikrofonknappen och tittade snabbt ner på mitt två sidor långa anförande för att inte behöva se mitt enorma ansikte i den 2*3m stora skärmen på väggen. När jag avslutade den franska delen med att säga att jag till skillnad från finska delegationens vanor kommer att redogöra för rapporten på engelska – [rapporten](#)s språk, tittade jag kort på ordförande och såg henne skratta. Det var ett internt skämt som knappast någon mer än Jyrki och ordförande förstod. Jag tror jag "fick några poäng".

Sedan blev det en diskussion och många understödde Kanadas och USA:s reservationer, bl.a. Chile ("exportador de madera", (visste nån att Chile exporterar trävaror?)), och Bahamas (varifrån dök de upp?) som visade oväntat hög profil. Grekland däremot lät riktigt tillmötesgående mot all förmodan (dem hade Peter varit mest rädd för – inte för att de har

något med saken att göra men de brukar se som sin uppgift att lagga kappar i hjulen enligt honom). Sedan beslutades det om timmerlastarbetsgruppen som skulle ordföras av australiensaren Groves, liksom ifjol. I arbetsgruppen talades det bara engelska.

Timmerarbetsgruppen (working group for the revision of the code for safe transport of timber deck cargoes)

Ur askan i elden. Kanada och USA var ganska aggressiva denna första dag (tisdag) då arbetsgruppen satt ända till kl 20. Svenska gruppen var tre man stark, men det var tre unga män mot en gammal barsk kaptan från vardera nordamerikanska land. Nordamerikanerna fick igenom ett eget kapitel. Dessutom skulle hela koden delas upp i del A och B, den ena för "users" och den andra för "designers". De barska kaptenerna fortsatte att racka ner på detaljer i det svenska förslaget till text, fast de ju skulle få sitt " eget " kapitel. Jag (=Finland) hade inte mycket att bidra med på tisdagen, jag var inte tillräckligt insatt i den delen och inte tillräckligt snabbtänkt.

Timmerarbetsgruppen var större i år; kring 20 personer. Sverige som har huvudansvaret hade 3-4 representanter, Kanada 1-2, Bahamas 2, organisationen ICHCA med 2-3 medan Australien (ordförande), Finland, USA, Kanada, Republiken Korea, Kina, Spanien, Norge, Japan, Förenade kungariket, Ryska federationen hade en representant var.

- a) Som jag ser det bottnar en hel del av motsättningarna i de olika parternas svårighet att förstå varandras lastsäkringsmetoder och synsätt vilket i sin tur beror på stora skillnader i traderna (Stilla havet jämfört med de europeiska vattnen). Vi är från två vitt skilda världar i det avseendet. Motsättningarna stärks av att man inte känner varandra (så bra) personligen, vilket medför en viss misstänksamhet. Sverige vill få in alla nya säkringsmetoder som används i europeiska vatten och reglera deras användning på ett säkert sätt. Många av dessa finns inte alls omnämnda i den gamla koden. Däremot innehåller den gamla koden noggranna beskrivningar av lastsäkringsmetoder som tedde sig så arbetsdryga och gammalmodiga att vi trodde i början att ingen längre använde dem. Men det är just det de gör på Stillahavstraden! Det påpekade först Björn-Olof att de gjorde och sedan var Sven en sväng till stilla havskusten och skrev en rapport om lastning av trävaror där. När å andra sidan kanadensarna hör talas om spännband och lastning av stockar tvärskepps utan annat än friktion som säkring ser de rött och blir rädda för att det skall börja användas hos dem också med fler olyckor som följd.

Skillnaderna mellan "The Pacific Trade" och "The European Trade" är bl.a. följande:

- Stora fartyg med stora däckslaster – små fartyg med små däckslaster
- Långa sjöresor – korta sjöresor
- Enligt utsago "a successful trade" med få (kända) incidenter – flera missöden de senaste åren.
- Säkring främst med kätting, wiggelwire, top-over-lashing, stöttor;arbetsdryga metoder – säkring med stöttor och ofta med spännband ("webb lashing"); snabbare metoder.

- b) En annan principiell motsättning kommer fram när Sverige försöker få in tydliga kvantitativa regler (ofta i form av formler) för olika typer av utrustning. Den gamla koden (som Nordamerikanerna egentligen är helt nöjda med för egen del) innehåller däremot luddiga uttryck som "sufficient strength" för att reglera styrkan på t.ex. stöttor. Det är ett mysterium hur deras utrustning har dimensionerats! Man kan ana att det baserar sig enbart på erfarenhet. Denna värdefulla erfarenhet finns väl i så fall nedskrivna någonstans – eller kanske inte? Om så är fallet borde det finnas med i den nya koden. De ovan nämnda motsättningarna förkroppsligades på tisdagen i de två gamla barska kaptenerna å ena sidan och de tre unga ingenjörerna (och den gamle matematikern) å andra sidan.

Peter sade vid ett annat tillfälle att man i inledningen av projektet borde ha bjudit med kanadensarna mera explicit. Då skulle de ha känt sig delaktiga från början och inte haft behov av att gå till anfall.

- c) Ett tredje eventuellt problemområde kan vara språkförbistringen. Samma begrepp kan uppfattas olika eller åtminstone lite olika på vardera sidan av atlanten. Som exempel lade jag märke till att uttrycket "hog lashing" hade uppfattats av svenskarna och av mig som i första hand en surring som löper mellan de övre ändorna av två mitt emot varandra placerade stöttor, med som syfte bl.a. att dessa stöttor skulle stöda varandra. I likhet med hur man gör på timmerlastbilar. Jag (=Finland) bad att få en definition på det i Kanada och USA. Där placeras "hog lashings" LÖST (!) mellan motstående stöttor på olika höjder i timmerlasten. Dessa läggs aldrig överst!!? Syftet med dessa kunde de inte med säkerhet förklara, men det var åtminstone inte att motstående stöttorna skulle få stöd av varandra! Snarare skulle det vara att rastriangeln i stocklasten på detta sätt splittras.

Onsdagen var bättre

På onsdagen hade Peter med möda stigit ur sängen och släpat sig till arbetsgruppen. Det var en helt annan stämning. Antagligen dels för att han var där och dels för att USA och Kanada var lugnare när de i stort sett fått som de velat. Och så förde vi en hel del informella paussamtal och de tidigare så barska kaptenerna blev hur mysiga som helst!

Jag letade efter det finska dokumentet "Recommendations for Safe Transportation of Round Wood Deck Cargoes within the Baltic Sea, (Helsinki 2004)". Där beskrivs bl.a. hur man lastar stockar tvärskepps utan annat än friktion som säkring. Ryske Evgeny Karpovich sa att "det där är ryska metoder som finnarna kopierat genom att titta på ryska båtar genom kikare". Sven hade dokumentet, jag fick en kopia, skrev ut och gav den till Kanadas och USA:s representanter så att de skulle se vad vi delvis talade om. När jag gav pappren till dem sade jag att det inte är lastsäkringsmetoder jag speciellt förespråkar men att det är en beskrivning av förekommande metoder på Östersjön och att man försökt reglera när de får användas och hänvisande till Karpovich ord sa jag att jag gärna "give the russians the credit". De tog tacksamt och intresserat emot kopiorna med kommentarer som "scary business" och "I wouldn't recommend this even in the lakes". En representant för ICHCA ville också ha kopior.



Lång, tidsödande men artig munhugning om detaljer i förslagstexten förekom. Kanada och USA ville oftast ändra så att det skulle bli säkrare och förståeligare. Det var uppenbart att de för länge sedan glömt sin skolmatematik. Ryska delegaten begärde ofta ordet och det var ofta svårt att förstå vad han menade. Han försvarade sig med att han talar engelska bara "en vecka i året". Vid ett tillfälle ville han stryka en regel om att tvärstuvade stockar skulle hindras från att glida genom en liten kant nertill. På ryska båtar har man inga sådana kanter och det går bra, dessutom skulle det vara onödigt dyrt att svetsa dit kanter på alla båtarna. Texten luddades till så att alla skulle vara nöjda.

Feedback på rapporten

Jag fick en viss feed-back på [rapporten](#). Karpovich som också jobbat med modellförsök tyckte om min undersökning av kraftfördelning med hjälp av (en gammal) skummgummi (-madrass). Han var uppenbart irriterad över att inte ha kommit på metoden själv. Den nu så mysige kanadensiske kaptenen Mike Fothergill höll upp min [rapport](#) och frågade "are you responsible for this?" – "I am afraid so", sa jag och svalde. - "Great work! Nobody has done any research in this before! ... But I would like to see some vibrations taken into account...." Ja, det kändes ju ganska bra. Fast hur kunde han med säkerhet veta att ingen forskat i detta tidigare? Det var nästan precis de ord jag hade använt i min presentation, peppad av Peter – är det så det fungerar?: Man skryter så attan på sitt eget arbete och då har folk hört det och kommer ihåg det men vet inte vem som sagt det och så tror de på det! Det är åtminstone bättre än att vara överdrivet anspråkslös! Men senare under de officiella diskussionerna undrade han om dessa formler behöver vara med i texten, och om de måste det så kunde de väl läggas längre bak. Vad lär man av det? Forskning är fint, bara det inte resulterar i formler!

Hur man begär ordet

Om man vill kan man se rutinerna i arbetsgruppen som hur komiska som helst: När man vill säga något sa svänger man sin landsskytt på ända –i detta fall Finland. Sen säger ordförande: "Finland please" och sa säger man vad man ska säga och sen säger ordförande "thank you Finland". Oberoende vilken av de individuella svenskarna som yttrar sig så får de ett "thank you Sweden" som kvittering av ordförande.

Resultatet från arbetsgruppen stora drag

Man kom överens om att man skulle ha en enda kod och inte två skilda. Men att det gamla och det nya skulle sys ihop till en kod med ett kapitel som skulle passa närmast Stillahavstraden och ett kapitel anpassat för de europeiska vattnen och sedan gemensamma kapitel. Trävaror fraktas förvisso även på annat håll i världen. Men dessa andra vatten verkar inte ha så starka viljor till sitt förfogande. Gränsen mellan när det ena och när det andra skulle tillämpas debatterades. Stora och små båtar, stora och små laster, olika farvatten? Det lämnades öppet. Vidare skulle koden delas upp i två "delar": en användarvänlig för "the user" och en mera vetenskaplig för "the designer". Projektet kommer att förlängas med ett år med sikte på att få det färdigt i september 2011. En ny korrespondensgrupp skulle bildas och jobba på texten fram till DSC15.



En av fartygsmodellerna i IMO-huset

Andra ärenden i plenum

Som ett exempel kan nämnas följande. (The Islamic Republic of) Iran hade ett officiellt förslag om regler eller rekommendationer om kontrollutrustning i hamnarna för att kolla om arbetskläder eller utrustning har spår av radioaktivitet. Alla som följer med nyheterna spetsar öronen och ser frågande på varandra. Efter den iranska presentationen yttrade sig bl.a. Frankrike och USA i kritiska ordalag. Atomenergiorganet IAEAs representant höll ett långt anförande som man hade svårt att följa med. Ordförande Olga Lefèvre gjorde en sammanfattning av diskussionen och föreslog att IAEA och sekretariatet på IMO skulle utreda och komma med en skrift vid nästa års möte – antagligen ett typiskt salomoniskt förslag till tillfällig lösning som får alla att behålla ansiktet och skjuter motsättningarna på framtiden och någon gång resulterar i ett urvattnat papper om en betydelsefattig sak eller så rinner det bara ut i sanden. IAEA kanske redan hade ett färdigt regelverk för saken(?) Den sympatiska iranske

delegaten (stilenligt skäggstubbig och slipslös) prisade ordförandes fina förslag med många uppskattande ordvändningar.

Jyrki hade besvär med en inlägga om "irtolasti" som Finland hade gjort. En arbetsgrupp bildades och han måste vara närvarande. Under någon timme fick den åländske delegaten ensam representera Finland i plenum. Efter att Jyrki kommit tillbaka berättade han snopet att arbetsgruppen ansett att ärendet var bristfälligt berett av Finland och att "Finland can go home and do your homework". Han hade nog själv ansett att ärendet borde ha beretts bättre och förankrats och tagits upp först nästa år men det var någon överordnad på sjöfartsverket som skuffade på. Att han dessutom skulle sitta både i arbetsgruppen och bevaka alla ärenden i plenum samtidigt visar på någonting kanske sparsamhet. Svenska delegationen hade i år 8 delegater, varav en och annan "observer" och en i matförgiftning på hotellrummet. Ca hälften var engagerade i timmerlasterna.

Kvälls- och övrig aktivitet

Jag gick ut med en del av svenska delegationen, dvs. Sven, Johan och Johan, på tisdag kväll och åt indiskt på den andra Johans hotell. Vi diskuterade den kärva situationen i timmerarbetsgruppen. På onsdag kväll gick jag ut med hela finländska delegationen, dvs. Jyrki. Det var en italiensk restaurang en bit nedströms längs Themsen och vi pratade om allt mellan himmel och jord. Söndag och måndag kväll hade jag gått ensam till något kinesiskt matställe och tagit "take-away" hem till rummet. Luncherna intogs i regel i IMO-byggnadens matsal några trappor upp med fin utsikt över Themsen. I anslutning till matsalen finns en stor terrass där man kunde njuta av solskenet ... eller röka. Terrassen är i nivå med flaggorna på bilden.



Caroline Petrini, ledare för den svenska delegationen vid morgonmålet på hotellet

På torsdagen efter plenum var det liksom ifjol "World Maritime Day" med många inbjudna diplomater. Alla DSC:s delegater var naturligtvis inbjudna. En fin samlingsbild av

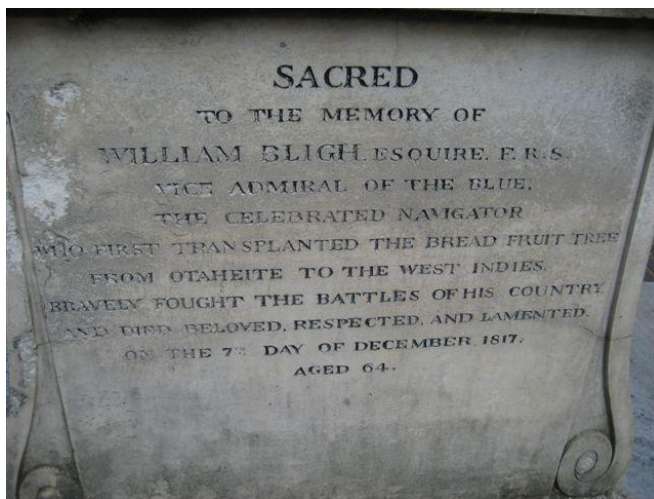
timmergänget togs med Karpovichs kamera. Den skulle ha passat i denna rapport. Många intressanta samtal utspann sig. Det fanns gott om dryck och fina brickor med munsbitar seglade förbi. Munsbitarna blev med tiden större och varmare och jag insåg att de tillsammans väl representerade kvällens middag.



Cocktailparty på World Maritime Day

Det hade inte alla insett, för vid ett tillfälle kom en av de f.d. barska kaptenerna (nu mysig sådan) förbi och sa att ett gäng skulle gå till den närbelägna thailändska restaurangen och äta, just det, middag! Jag insåg blixtnabbt att detta var ett av dessa tillfällen då det var värdefullt att frotera och inte gnälla att man var trött och mätt och gå och lägga sig. Vi träffades ledigare klädda i hotellets lobby och väntade att gänget skulle strömma till. Jag tog tillfället i akt och påpekade frågande för kapten Philip Anderson (USA) att han inte lät som en amerikan. Han erkände att han var "a displaced scotsman". Kanadas chefsdelegat Jan Zwaan visade sig vara utvandrad från Holland i unga år. Storbritanniens representant trodde jag lät som en irländare, men han var från Isle of Man. Eventuellt tyckte någon att det var anmärkningsvärt att en finländsk delegat hade franskt namn och talade svenska. Jag frågade fransk-kanadensaren Guy Fortin om han hade djupare rötter och härstammade från franska pälsjägare. Han sa att han mycket riktigt härstammade från de första franska invandrarna vid St Laurent-floden – långt före engelsmännen!

Sista dagen åt jag lunch på kyrkogården till kyrkan tvärs över gatan från hotellet. Kyrkan är konverterad till ett trädgårdsmuseum med matsservering(!) På den kyrkogården finns bl.a. Kapten Blighs grav. Ni vet den berömde kaptenen på Bounty som, med några mannar, lite proviant och en sextant, sattes i en livbåt - av Marlon Brando!



Tidigare reserapporter från resor till IMO kan hittas på:

https://intranet.ha.ax/protokoll/HögAvisan/HögAvisan%202007/HogAvisan_2007_15.pdf

https://intranet.ha.ax/protokoll/HögAvisan/HögAvisan%202008/HogAvisan_2008_11.pdf