

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

# Reseberättelse från resa till IMO DSC15 i London 13-17.9.2010

---

**Bakgrund** (kan hoppas över om man läst mina tidigare rapporter)

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 förra årets reserapport och skickades som en officiell inlägga till IMO från Finland inför mötet DSC 14 i september 2009. Våren 2010 gjorde jag ytterligare försök, med förbättrade mätinstrument och främst med surringar involverade. Detta resulterade i en andra rapport som skickades som en inlägga från Finland till DSC15 och som finns som bilaga till denna reserapport ([DSC15 INF.3, Complementary Tests and Summary on Timber Uprights](#)).

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, vilket jag fått från ett flertal håll.

## **DSC15**

Jag reste iväg söndagen den 12.9 med Eckerölinjen och kom till London på sena eftermiddagen. Checkade in på Bridge Hotel, ett anspråkslöst hotell på en miles promenadavstånd från IMO-byggnaden. På grund de ekonomiskt ansträngda tiderna hade jag sökt efter ett billigt alternativ. Hotellet var gammalt och mysigt. Jag bodde de första nätterna uppe i vindsvåningen tre trappor upp utan hiss. Morgonmålsrummet låg fyra trappor ner under gatunivå så det var bäst att ha allt med sig när man skulle gå på morgonen. Personalen, främst iranier, var ett under av artighet och gästvänlighet. En nackdel vara att många spontana möten med andra delegater uteblev eftersom de i allmänhet bodde på lite flerstjärnigare hotell.

Måndag morgon sammanstrålade jag med "timmersvenskarna" på Days Hotel på halva vägen. Svenska delegationens timmerlastavdelning som normalt bestod av Peter och Sven samt Johan Colliander från Norrköping var förstärkt med Claes-Göran Haraldsson, sjökapten och representant för rederiet Transatlantic på Tjörn. Claes-Göran har varit en trogen deltagare på alla referensgruppsmöten i Stockholm och i Sundsvall. Sverige var tydligen fast beslutet att trumma igenom koden nu på mötet.

Framme i IMO-byggnaden och stora plenisalen träffade jag den finska delegationen som i år bestod av Bo Fagerholm och Markus Helavuori, som vikarierade den sjukskrivna Jyrki Vähätalo som delegationsledare. Detta års finska delegation visade sig vara helt svenskspråkig! Markus har läst ekologi vid Åbo Akademi (och skrivit sin pro gradu om ballastvatten) och är således bäst insatt i miljörelaterade frågor.

Den vanliga rutinen när det gäller avancemanget för utarbetande av en IMO-kod i DSC - subkommittén är att man (i detta fall Sverige) först presenterar vad man kommit till så långt, dvs. i en (eventuell) korrespondensgrupp under året, därtill kan andra länder presentera sina speciella inlägg (bidrag eller invändningar) varefter plenum (alla medlemsländer) diskuterar och tar ställning till hur ärendet bör framskrida (normalt så att en arbetsgrupp tillsätts och alla intresserade länder anmäler sitt intresse att delta i densamma). Vi hade tänkt att ärendet skulle komma upp på eftermiddagen eller först på tisdagen och att arbetsgruppen först då skulle få börja arbeta. Men den förträffliga ordföranden Olga Lefèvre föreslog genast på morgonen att timmerarbetsgruppen skulle få börja arbeta direkt och att de formella presentationerna skulle få äga rum sedan när det passade in i programmet. Inga protester.

## **Timmerarbetsgruppen**

Timmerarbetsgruppen samlades i ett mindre rum under ledning av britten Bill Liddell från Isle of Man. Bill hade varit med tidigare i timmerarbetsgruppen så han var väl insatt och mycket inriktad på att få arbetet färdigt denna vecka. De förra året så motsträviga och misstänksamma kanadensarna och amerikanerna hade ett helt annat förhållningssätt detta år. Ett nytt inslag var nyzeeländaren Jeff Danies som var mycket snackesalig och översköljde "Sverige och Finland" med beröm för vårt arbete så att eventuella kritiska röster kom av sig. Vi tuggade dock igenom texten hela långa dagen, med lunch- och kaffepauser samtidigt då plenisalen tog paus. Men när plenimänniskorna gått för dagen så malde vi på utan pauser tills vi vid 20-21-tiden stapplade ut och sökte efter ett matställe. Sammanlagt arbetade timmerarbetsgruppen tre långa dagar tills allt var genomgången och omstuvat på onsdag kväll. Kompromisserna var många och vissa konstiga lösningar uppkom. Men det blev färdigt. Mycket vilade på den beundransvärde japanske sekreteraren som jag inte kommer ihåg namnet på.

## **Presentation av rapporten**

På tisdag eftermiddag gjorde arbetsgruppen en paus och gick ner till plenisalen för att göra den formella presentationen som skulle resultera i att den formellt skulle bildas och plenum skulle ge direktiv om riktlinjerna för dess arbete, eller som Bill uttryckte det: "let's go down and hear what we are supposed to be doing". Två inlägg stod på agendan: ett från Sverige och ett från Finland. Peter var orolig om det skulle komma mycket mothugg så jag hade skrivit ett litet förslag till understöd som Markus kunde ha läst upp som understödande uttalande från Finland. Johan Colliander presenterade Sveriges inlägg om rapporten från korrespondensgruppen som arbetat under vintern. Jag presenterade Finlands inlägg som handlade om den forskning som bedrivits vid Åland Maritime Academy. Jag försökte göra mig till lite för den franska ordförandedamen och höll de inledande fraserna på franska där jag påpekade att jag representerar de autonoma Ålandsöarna där man nyligen på havets botten hittat världens äldsta Champagne. Men att vi också sysslar med forskning i säkring av timmerdäckslaster. Sedan fortsatte jag med en kort redogörelse av själva rapporten på engelska eftersom jag inte kan den speciella vokabulären på franska. Jag gjorde några pauser så att simultantolkarna skulle hinna med. En viss uppskattning fick jag åtminstone från franska delegationen. En nästan obefintlig diskussion vidtog. Ordförande Olga tittade roat omkring sig och sa att det vore fint om alla var så här överens i alla ärenden. Men det är klart, alla intresserade hade ju redan pratat sig varma i arbetsgruppen så vad fanns det mer att säga? Vi fick återgå till arbetsgruppsarbetet med en uppmuntrande verbal klapp på axeln.

## **Stöttorna**

Finlands representant i arbetsgruppen hade inte så mycket att säga före tredje dagen då

timmerstöttorna kom upp. Jag hade hela tiden en obehaglig känsla av att mina stöttor inte var så idealiska. Jag hade inte tittat på dem sen i juni när jag fick den andra rapporten färdig. Det var många aspekter jag inte hunnit eller orkat undersöka. Sven hade gjort ett antal "worked examples" på riktiga fartygs stöttor med mina formler. Resultaten var generellt stöttor som gav ett något överdimensionerat intryck, eller som man säger på engelska: "conservative". Utgångspunkten hade ju varit att få fram kriterier för stöttor som t.o.m. ensamman skulle ta hela påkänningen. Surrningarnas inverkan skulle vara marginell. Det kom jag också till att överfallssurrningar avlastar stöttorna med bara ca 4%. Men jag hade inte ordentligt undersökt hur "center-hog-lashings" påverkar det hela. Och inte alls loop-surrningar! Och inte alls timmerpaket med surrningar. Speciellt när det gäller Stilla havstraden är utgångspunkten en helt annan. Lasterna kan vara 8 m höga och över 25 m breda. Man använder tonvis med kätting som spänns på flera olika sätt. Stöttorna ser imponerande ut, men skulle säkert inte klara säkringen ensamman, vilket alltså inte heller var meningen. Där fanns helt andra frågeställningar än på Östersjön. I fjol hade kanadensarna trumfat igenom att Stilla havstraden skulle få behålla sitt kapitel (chapter 5) från den gamla koden som alltså var erfarenhetsbaserad och ospecificerad. Stilla havstraden skulle alltså inte beröras av mina formler - trodde vi. En öppen fråga var länge vilka fartyg eller farvatten som skulle tillämpa kapitel 5 och vilka kapitel 6, som alltså innehöll det nya. En lika konstig som enkel regel föreslogs och antogs i brist på bättre förslag: bredare fartyg än 24 m skulle tillämpa kapitel 5 och smalare kapitel 6.

## **Loop-surrningar?**

En speciell krydda på sidan om var ett e-mail-meddelande från en ny-zeeländare kapten förra hösten där han deklarerat att både kanadensarna (med sina massor av överfallssurrningar) och svenskarna (som förlitade sig på främst stöttor) hade fullständigt fel. Denne capt. Sharkey förespråkade en sorts loop-surrningar och drog några besynnerliga liknelser som gjorde att även de icke utpekade nationerna tappade intresset. Jeff från NZ urskuldade sig generat om sin landsman och tyckte att det inte var något att fästa sig vid. På Peters initiativ kom ändå en liten passus med som möjliggjorde en alternativ användning av loop-surrningar. Men det var nog inte klart för någon vad capt Sharkey egentligen menat.

## **"Nobody wants Wiggle Wires"**

Nordamerikanerna hade som sagt i fjol satt mycket krut på att få hålla sitt kapitel från den gamla koden som de ansåg helt användbar och "successful". Det blev mer och mer komiskt hur mycket de nu talade om hur mycket i den som var förlegat. Främst dömde de ut "wiggle wires", en sorts zig-zag-vajer som likt skosnören ovanpå lasten skulle spänna alla surrningar på en gång. Även under gång eftersom skosnörena skulle vara kopplade till vinschar. "They use them only because they're

in the code” hette det nu. Och ”they don’t use winches anymore”. De var så glada över att den nya koden skulle tillåta dem att skippa wiggles wire-systemet. Det skulle inte återstå mycket av kapitel 5 när vi var färdiga.

### **Are there no criteria for uprights?**

I den fortsatta manglingen undrade mitt i allt den ena amerikanska delegaten om inte ”chapter 5 ships” hade några kriterier för dimensionering av stöttor. Blickarna riktades mot klassningssällskapets (IACS) representant som slog ut med armarna och sa att det finns det inte! Den ryske delegaten Evgenij tog till orda och sa: But we have the formulas of Philjiippe! Jag visste inte vad jag skulle säga. Fegt tänkte jag att om jag protesterar så kanske hela projektet förlängs med ett år och jag förväntas utarbeta kriterier för Stilla havstraden till nästa år. Dessutom tänkte jag att det nog är Sven som bäst vet om eller inte mina formler lämpar sig för dessa stora fartyg. Men Sven protesterade inte heller och diskussionen fortsatte. Eftersom både de stora fartygen (”chapter 5 ships”) och de små (”chapter 6 ships”) skulle hänvisa till mina formler som fanns i kapitel 6 så ansågs det bättre att dessa lyftes ut i ett eget kapitel 7.

### **Sista versen**

Onsdag kväll sa ordförande Bill mitt i allt att det var färdigt och att han och sekreteraren skulle skriva ut de ändringar som kommit till stånd. Delegaterna skulle gärna få vara på plats på torsdag förmiddag i plenisalen och komma och eventuellt diskutera några detaljer innan pappren skulle gå vidare till översättning. Ärendet skulle sedan komma upp någon gång under fredagen. Jag följde med svenskarna och vi fick sällskap av Jeff (NZ) och Evgenij (Ru) till en kapverdiansk restaurang. Det var trevligt och givande att diskutera med de sistnämnda. Många flaskor Viño Verde gick åt.

På torsdagen drog jag inte på mig kostymen utan tog bussen till National Science Museum med tanke på att få lite annat än stockar på hjärnan, men dock fysik. På kvällen hade jag träff med finska delegationen, dvs. Bo och Markus.

På fredagen togs ärendet upp i plenum direkt på förmiddagen. Ärendet föredrogs av arbetsgruppsordförande Bill Liddell och understöddes varmt av bl.a. Kanada, USA och Ryssland. Ordförande Olga konkluderade och tackade Sverige för deras idoga arbete med att leda förnyelsen av timmerdäckskoden och också Finland för en ”komplett studie” (une étude complète)!

Jag träffade Peter och Sven en sista gång fredag kväll då vi åt middag på en pub och skålade för den nya koden. Lördag morgon bar det av hemåt. Blandade känslor, men mest lättnad infinner sig så småningom.

## Ett samtal från Nya Zeeland

En vecka senare på fredag eftermiddag ringer en engelskspråkig man och vill få tag på mig. Det visar sig vara Capt. Sharkey. Han presenterar sig som den som skickade "that awful e-mail last year" och ber så mycket om ursäkt för det. Han säger att det är "past midnight" hos honom men ändå talar han i 45 min. Han talar sig varm om "the Atlantic method" som är en sorts loop-surrningsmetod. Sedan skickar han mig en lavin av e-mail med information och jag börjar förstå att han har en poäng. Kanske stöttorna inte alls behöver vara så starka med hans surringar? Jag säger att jag skall studera hans modell och eventuellt göra några tester när jag eventuellt får tid. Helst skulle jag se att någon studerande skulle nappa på det som examensarbete! Så AP & PA får inte ännu städa bort timmerlaboratoriet från pannrummet!



**Nästan hela timmerarbetsgruppen förstärkt med subcommitéordförande Mme Olga Lefèvre.**

**Från vänster till höger:**

**Philippe (Fi, Åland) Claes-Göran Haraldsson (Sv), Kenneth Smith (USA), Peter Andersson (Sv), Evgenij Karpovich (Ru), Olga, Bill Liddell (Gruppordförande, UK, Isle of Man), Stephen Brown (Ca), en repr för ICHCA, Phil Anderson (USA), Jan Zwaan (Ca), Johan Colliander (Sv), Sven Sökjer-Petersen (Sv), Jeff Danies (NZ).**



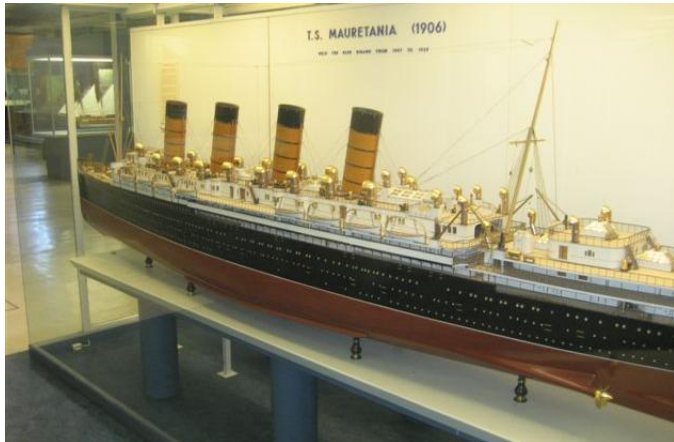
Finska delegationen i plenisalen.



Fransk delegat talar. Finländsk syns på stora skärmen. Ordförande Olga syntes mest.



Peter A, Johan C, en representant för ICHCA, sekreteraren och Ordf. Bill Liddell i timmerarbetsgruppen. Till höger: Phil Anderson, USA, och Jan Zwaan, Kanada.



**National Science Museum: Sjöfartsavdelningen.**



**I 3-D biografen.**



**flygsimulatoren.**



**Matar häst vid Marble Arch**



**Imperial War Museum.**



Trafalgar Square.



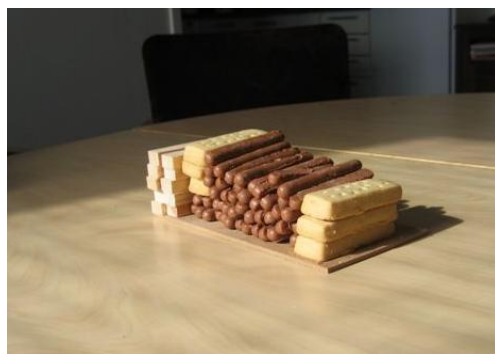
Snubblar över Påven som också var på besök i London.



**Kodmiddagen på fredag kväll**



**Bridge Hotel. Mitt rum har det lilla fönstret högst upp på vänstra sidan.**



**Kollegerna fick smaka på trä.**