



SEMI-SUBMERSIBLE SHIPS AND DOCKWISE YARI BATABİLEN GEMİLER VE DOCKWISE





Yarı batabilen gemiler, yükünün büyük bir kısmını su altında taşıyabilen deniz araçlarıdır. Bu gemiler dünyada, petrol platformları, gaz rafinerileri ve hatta savaş gemileri gibi son derece ağır yüklerin yüklenmesine, taşınmasına ve boşaltılmasına imkan veren tek gemi tipidir.

Semi-submersible ships are watercrafts that can put much of its bulk underwater. They are the only vessels in the world which provide the capability to load, transport and offload extremely heavy cargo, such as oil drilling rigs, gas refineries or even warships.

Su yüzeyinde nispeten küçük bir alana sahip olan yarı batabilen gemiler, normal gemilere oranla dalgalardan daha az etkileniyorlar, ancak sürekli olarak ayarlanmaları gerekiyor. Denizaltılardan farklı olarak bu tür gemiler hiçbir zaman suyun altına tamamen inmiyor. Büyük ve açık güverteleri, yarı batabilen gemileri dünyanın en ağır yük taşıyıcıları haline getiriyor. Bu gemiler yaklaşık 50 tondan 45,000 tona kadar yükleri kaldırabilecek kapasiteye sahip.

YARI BATABİLEN GEMİLER NASIL ÇALIŞIYOR?

"flo/flo" (float on/float off) olarak da bilinen yarı batabilen gemilerin, ön tarafında, kaptan köşkü ile makine alanı arasında uzun ve alçak bir güverte bulunuyor. Görünüşte kuru dökme yük gemisi ya da bir çeşit petrol tankerine benzeyen yarı batabilir gemilerin; petrol platformlarının, diğer gemilerin veya yüzer yüklerin güverteye yükleme pozisyonuna getirilebilmesine imkan verecek şekilde su yüzeyinin altına inmesini sağlamak için balast tankları su ile dolduruluyor. Ardından tanklardaki su boşaltılıyor ve ana güverte, yükü kaldırmak için tekrar yükseliyor. Yükün dengelenmesi içinse geminin tankları farklı düzeylerde boşaltılabilir.

"flo/flo" gemilerinin en büyük müşteri tabanı petrol sektöründen oluşuyor. Petrol şirketlerinin bugüne kadar birçok petrol platformunu bu gemileri kullanarak taşıdığı biliniyor. "flo/flo" gemileri, platformları inşa edildikleri yerden alarak, petrol çıkarılacak noktalara kendi hareket kabiliyetine sahip platformların hızının 3-4 katı yüksek bir hızla taşıyor. Bu da petrol platformlarının petrol alanlarına daha çabuk taşınmasına imkan vererek önemli oranda tasarruf sağlıyor. Flo/flo'lar ayrıca, diğer büyük boyutlu yük ve yatları taşımak için de kullanılıyor.

DOCKWISE HAKKINDA

Dockwise, ağır yük taşımacılığında dünya çapında bir uzman. 4 tanesi, yat taşımacılığına özel farklı konseptlere sahip, toplam 15 adetten oluşan yarı batabilen gemi filosuyla Dockwise, esas olarak deniz ve petrol-gaz sektöründeki müşterilerine hizmet veriyor.

Geçtiğimiz Aralık ayında offshore hizmetleri şirketi Heerema Group ile Norveç'li denizcilik grubu Wilh. Wilhelmsen ASA, merkezi Hollanda'nın Breda kentinde bulunan ağır yük nakliye şirketi Dockwise'in, özel sermaye alanında dünya lideri olan 3i'ye satılması konusunda anlaşta. Anlaşmanın 700 milyon doların üzerinde olduğu ve kesin miktarın, Dockwise'in yakın bir zamanda kaza yapan Mighty Servant 3 isimli geminin aldığı hasara bağlı olduğu



With a relatively small area above the water's surface, the semi-submersible is less affected by the waves than a normal ship, but must be trimmed continuously.

Unlike a submarine, such a ship never is entirely underwater. Their large, free and open deck makes them the largest heavy transports in the world. They are capable of loading lifts from approximately 50 to as much as 45,000 tons.

HOW SEMI-SUBMERSIBLE VESSELS WORK

A semi-submersible / heavy lift or also known as a "flo/flo" (for float-on/float-off), has a long and low well deck between a forward pilot house and an after machinery space. Its ballast tanks can be flooded to lower the well deck below the water's surface, allowing oil platforms, other vessels, or other floating cargo to be moved into position for loading. In appearance, it is somewhat similar to a dry bulk carrier or some forms of oil tanker. Its ballast tanks can be flooded to lower the well deck below the water's surface, allowing oil platforms, other vessels, or other floating cargo to be moved into position for loading. The tanks are then pumped out, and the well deck rises to shoulder the load. To balance the cargo, the various tanks can be pumped unevenly.

The flo/flo industry's largest customer base is the oil industry. They have transported many oil platforms (the flo/flo ships can carry the rigs from their construction site to a drilling site at roughly three to four times the speed of a self-deploying rig). This means major savings to the oil industry if you can get the



bildiriliyor. Şirketin CEO'su André Goedée kurumsal web sitelerinde Dockwise'in Özel Sermaye Fonu 3i tarafından satın alınmasından memnuniyet duyduklarını, bu satışla birlikte kendi rotalarını izlemek için ihtiyaç duydukları bağımsızlığa kavuşacaklarını söylüyor. Şirket, Dockwise'in geleneksel denizcilik kuruluşu kimliğinden sıyrılıp, tam hizmet bağımsız bir Petrol ve Gaz Yüklencisine dönüşme sürecine devam ettiğini kabul ediyor.

Şirketin filosu toplam 9 gemiden oluşuyor. Bunların beşi açık güverteli ağır nakliye gemisi, dördü de ağır nakliye ve ürün gemisi. Bu gemiler esas olarak petrol ve offshore platformlarının taşınmasında kullanılıyor. İki dok tipi gemiden de, liman ve sektörle ilişkili yüklerin taşınmasında yararlanılıyor. Diğer bir dört gemi ise yalnızca lüks yatların taşınması amacıyla yönelik olarak çalışıyor.

“Flo/flo” gemileri, platformları inşa edildikleri yerden alarak, petrol çıkarılacak noktalara kendi hareket kabiliyetine sahip platformların hızının 3-4 katı yüksek bir hızla taşıyor.

The flo/flo ships can carry the rigs from their construction site to a drilling site at roughly three to four times the speed of a self-deploying rig.

drilling rig transported to the drilling site rapidly. They also transport other oversized cargo and yachts.

ABOUT DOCKWISE

Dockwise is the worldwide market specialist in heavy-lift transportation. With a fleet of 15 semi-submersible vessels of different concepts and designs, of which four are specialised yacht carriers, Dockwise primarily serves clients in the marine and oil & gas industry.

Last December, offshore services company Heerema Group and Norwegian maritime group Wilh. Wilhelmsen ASA had agreed the buyout of Dockwise Transport N.V., the Dutch heavy transportation company based in Breda, to 3i, a global leader in private equity, and funds managed by 3i. The deal is valued in excess of \$700 million, though the exact amount would depend on the damage incurred to the Dockwise vessel Mighty Servant 3, which recently was involved in an accident. André Goedée, CEO of the company, states in their website that they are pleased that the acquisition of Dockwise by Private Equity Fund 3i has brought them the necessary independence to follow their own course. They admit that Dockwise continues to change from a more traditional shipping organization to a full service independent Oil & Gas Contractor.

The company's fleet consists of a total of nine units-five open-deck heavy transport vessels and four heavy transport and product carriers-are mainly deployed for the marine transportation of drilling rigs and offshore platform components. Two dock-type vessels are primarily used for transporting port



BLUE MARLIN, DENİZLERİN KRALI

Bu sınıfa ait daha büyük gemilerin birçoğunun sahibi Dockwise şirketi. Bu gemilere Mighty Servant 1, Blue Marlin ve Black Marlin dahil. 2004 yılında Dockwise, M/V Blue Marlin'in güverte genişliğini arttırarak, gemiyi dünyanın en büyük ağır nakliye gemisi haline getirdi.

Thunder Horse,

Blue Marlin 2004 yılı Ocak ayında 60,000 ton ağırlığında Thunder Horse isimli bir petrol platformunu tamamlanmak üzere ABD'nin Texas eyaletinde bulunan Corpus Christi kentine taşıdı. 1 yıl sonra Thunder Horse, deniz tayfununda ağır hasara uğradı.

Pamuk Prenses

Blue Marlin 2005 yılının Temmuz ayında Snøhvit (Pamuk Prenses) isimli gaz rafinerisini, inşa edildiği İspanya'nın Cádiz kentinden Norveç'in Hammerfest kentine 11 günde götürdü.

and industry-related cargo. Four other vessels are permanently deployed as luxury yacht carriers.

BLUE MARVIN, KING OF SEA

Many of the larger ships of this class are owned by Dockwise, including the Mighty Servant 1, the Blue Marlin, and the Black Marlin. In 2004, Dockwise increased the deck width of M/V Blue Marlin, to make it the largest heavy transport carrier in the world. These are some of its more important facts:

Thunder Horse

In January 2004, the Blue Marlin delivered the oil platform Thunder Horse, weighing 60,000 tons, to Corpus Christi, Texas for completion. A year later, Thunder Horse was badly damaged by Hurricane Dennis.

Snow White

In July 2005 Blue Marlin moved the gas refinery Snøhvit (Snow



Deniz Bazlı Radar

2005 yılı Kasım ayında Blue Marlin Corpus Christi'den yola çıkarak, devasa bir deniz bazlı X band radarını Alaska'nın Adak kentine 15,000 mil yol kat ederek götürdü.

Savaş Gemileri

ABD Donanması bu tür gemileri, hasar gören 2 savaş gemisini onarım için ABD'ye geri götürmek için kullandı. MV Blue Marlin, 12 Ekim 2000 tarihinde bir bombardıman esnasında hasar gören ABD'ye ait güdümlü füze destroyeri USS Cole'u Yemen'in Aden kentinden ABD'ye taşıdı.

ABD Donanması ayrıca diğer ağır yük gemilerini de, genelde mayın tarama veya diğer devriye gemileri gibi daha küçük deniz taşıtlarının taşınması için kiraladı. ABD bayraklı bir flo/flo gemisi halihazırda bulunmadığından, ABD Donanması genel olarak bu gemileri, Askeri Deniz Ulaştırma Komutanlığı aracılığıyla dünya ticaret piyasasından kiralyor.

MIGHTY SERVANT

Dockwise'in Mighty Servant 2 isimli gemisi, 1999 yılının Kasım ayında Endonezya açıklarında su altında haritada gösterilmeyen bir engele çarptıktan sonra, Mighty Servant 3 de 2006 yılı Aralık ayında Angola açıklarında Aleutian Key isimli bir petrol platformunu indirdikten sonra ortadan kayboldu. Basra Körfezi'nde bir mayına çarparak hasar gören güdümlü füze firkateyni USS Samuel B. Roberts, Mighty Servant 2 ile Rhode Island, Newport'a taşınmıştı.

29,000 ton ağırlığında bir yarı batabilen ağır yük gemisi olan Mighty Servant 2 (MS2) 1983 yılında, Dock Express Shipping ile 1993 yılında birleşerek Breda merkezli offshore ağır yük grubu Dockwise Shipping B.V. adını alan Hollandalı denizcilik şirketi Wijsmuller Transport için inşa edilmişti. MS2'nin taşıdığı yüklerin büyük bir çoğunluğu, petrol platformları ve ilgili donanımlardı. Devasa yüklerini alırken gemi balast tanklarına binlerce litrelik su doldurarak yük güvertesini su seviyesinin altına indiriyordu. Yük nakliye konumuna getirildikten sonra, MS2 balast tanklarındaki suyu pompaları vasıtasıyla boşaltıp güverteyi seyir pozisyonuna getiriyordu. &

White) from its construction site in Cádiz (Spain) to Hammerfest (Norway), an 11 day trip.

Sea-based Radar

In November 2005, Blue Marlin left Corpus Christi, Texas, to move the massive sea based X band radar to Adak, Alaska, having traveled 15,000 miles.

Warships

The U.S. Navy has used such ships to bring two damaged warships back to the United States for repair. MV Blue Marlin transported the U.S. guided missile destroyer USS Cole bombing from Aden, Yemen to USA after the warship was damaged in a bombing attack on October 12, 2000.

The U.S. Navy has also chartered other heavy lift ships to carry smaller craft, usually mine-countermeasure craft, or other patrol craft. Since there are no US-flagged heavy lift/flo/flo ships, the U.S. Navy normally relies on its Military Sealift Command to charter them from the world commercial market.

THE MIGHTY SERVANT

Two of the Dockwise vessels have been lost in recent years; the Mighty Servant 2 after hitting an uncharted underwater obstacle off Indonesia in November 1999 and in December 2006, The Mighty Servant 3 after unloading the drilling unit Aleutian Key offshore Angola. Damaged by a mine in the Persian Gulf, the guided missile frigate USS Samuel B. Roberts is transported by the Mighty Servant 2 to Newport, Rhode Island.

Mighty Servant 2 (MS2) was a 29,000-ton semi-submersible heavy-lift ship built in 1983 for Dutch shipping firm Wijsmuller Transport, which merged in 1993 with Dock Express Shipping to become Breda-based offshore heavylifting group Dockwise Shipping B.V. Most of MS2's cargoes were oil platforms and related gear. When loading its mammoth burdens, the ship took thousands of gallons of water into ballast tanks, sinking its cargo deck underwater. The cargo would be floated into position, whereupon the MS2 would slowly pump out its ballast, lifting the deck up to sailing position. &