



## SOLICITUD DE INFORMACIÓN (SDI) GRÚA FOTANTE TITÁN III



LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ (ACP), como parte de un sondeo de mercado, busca información de empresas o particulares interesados en la adquisición, mediante licitación pública, de la grúa flotante TITÁN III (la grúa).

La ACP busca obtener información preliminar sobre el grado de demanda por la grúa, obtener expresiones de interés, responder dudas que puedan surgir. El presente documento no constituye una solicitud de propuesta (SDP), no debe interpretarse como un compromiso de la ACP a proceder a la venta pública.

### Reseña general

La grúa TITÁN III entró en servicio en el Canal de Panamá en septiembre de 1999 en tareas de reparación y mantenimiento de las esclusas principalmente, así como la asistencia mediante el izado de equipo pesado con su capacidad de levante de 350 TM a un radio de 34.7 m.

Una vez cumplido su ciclo, se determinó su retiro de operaciones y disposición como activo susceptible de comercialización, en el mejor interés de la ACP.

### Información técnica

Fabricante	DEMAG, A.G., Alemania
Año	1941
Tipo	Grúa flotante
Eslora	62.50 m
Manga	32.90 m
Puntal	5.10 m
Peso bruto	2,964 GT
Peso neto	2,964 GT
Casco	Acero, remachado
Generadores	Principales diesel, EMD modelo 645E1, 3 x 885 KW /850V
	Auxiliares diesel, Detroit Diesel modelo 432RSL4015, 2 x 225 KW / 230 V
Propulsión	Sin propulsión propia
Ubicación	Muelle de la división de Mantenimiento de Cauces de Navegación (INC), Gamboa, República de Panamá

La ACP contrató un estudio de necesidades mínimas para la obtención de certificación de garantía marítima (Marine Warranty Survey, MWS) para el traslado de la grúa TITAN III fuera de aguas del Canal de Panamá. Esto con el objetivo de identificar los riesgos potenciales y las acciones de mitigación necesarias a implementar para el traslado marítimo de la grúa. De forma simultánea y complementaria, se requirió un informe de condición del activo.

Los puntos más relevantes de las conclusiones incluyen, pero no se limitan a que:

- Remolcar la grúa a un lugar cercano requiere el menor número de intervenciones y recursos.
- Un remolque húmedo de larga distancia se puede descartar como opción factible, al menos en esta etapa preliminar, a menos que se desmantele por completo la grúa.
- Para que un remolque húmedo sea técnicamente factible, debe organizarse en etapas entre puertos de refugio seguro para que el remolque entre cada etapa pueda realizarse dentro de una ventana de clima restringido, a fin de minimizar los movimientos y aceleraciones en la grúa.
- Aun así, se espera que la grúa requiera un desmantelamiento parcial (contrapesos, bloques, cables), la fabricación de dispositivos temporales de sujeción y refuerzo.
- Es necesario preparar el pontón de la grúa para que sea lo suficientemente estanco y estructuralmente firme para el viaje, y es necesario instalar nuevos medios de remolque.
- Un transporte seco no requeriría mucha intervención en la estanqueidad y condición estructural del pontón.
- Es probable que los preparativos de la grúa sean más extensos que los de un remolque costero húmedo, pero esto depende mucho del movimiento y las aceleraciones.
- En algunos casos de buques de transporte pesado (HTV), las frecuencias de movimiento natural del barco se pueden optimizar para estar lejos de las frecuencias de onda extremas y, por lo tanto, los movimientos podrían ser menores que para un transporte húmedo, pero esto dependerá del barco de transporte y del análisis de movimiento para confirmarlo.

### **INFORMACIÓN PROVISTA POR LA ACP**

En esta etapa preliminar del sondeo de mercado la ACP podrá compartir más información.

### **NOTIFICACIÓN**

Los datos e imágenes contenidos en este documento son solo para fines informativos.

### **CONTACTO**

Roberto Delgado Lambert  
Equipo de Bienes Excedentes  
(507) 276-1855  
[RADelgado@pancanal.com](mailto:RADelgado@pancanal.com)  
[ACP-VENTAS@pancanal.com](mailto:ACP-VENTAS@pancanal.com)



## REQUEST FOR INFORMATION (RFI) TITAN III FLOATING CRANE



THE PANAMA CANAL AUTHORITY (ACP) as part of a market survey, is seeking information from companies or individuals interested in acquiring through public tender the TITAN III floating crane (the crane).

ACP seeks to obtain preliminary information on the degree of demand, obtain expressions of interest, and answer questions that may arise. This document does not constitute a request for proposal (RFP) nor a commitment to proceed with a public sale process.

### Overview

The crane was commissioned on September 1999, mainly performing locks maintenance and repair works, as well as lifting heavy equipment with its 350 MT capacity at a 34.7 m radius. Once its cycle was completed, withdrawal from operations and disposal as a surplus asset was determined, in the best interest of ACP.

### Technical sheet

Builder	DEMAG, A.G., Germany
Year built	1941
Type	Floating Crane
Length	62.50 m
Beam	32.90 m
Depth	5.10 m
Gross tonnage	2,964 GT
Net tonnage	2,964 GT
Hull	All steel of mixed joints, some sections are welded, others have riveted joints
Generators	Main diesel, EMD model 645E1, 3 x 885 KW /850V
	Auxiliary diesel, Detroit Diesel model 432RSL4015, 2 x 225 KW / 230 V
Propulsion	Non propelled
Location	Waterway Maintenance Division dock (INC), Gamboa, Republic of Panama

ACP hired a company to carry out a survey of minimum requirements for a Marine Warranty Survey, MWS to transfer the crane out of the Panama Canal waterway. This to be able to identify the potential risks and the necessary mitigation actions to implement. Simultaneously, and complementarily, an asset condition report was required.

Relevant aspects of the conclusions include, but are not limited to:

- Towing the crane to a nearby location requires the least number of interventions and resources.

- A long-distance wet tow can be ruled out as a feasible option, at least at this preliminary stage, unless a complete dismantling of the crane is performed.
- For a wet tow to be technically feasible, it must be staged between safe haven ports so towing between each stage can be accomplished within a restricted weather window, minimizing crane movements and accelerations.
- Even so, the crane is expected to require partial dismantling (counterweights, blocks, cables), instalment of temporary fastening devices and reinforcement.
- The pontoon needs to be prepared to be sufficiently watertight and structurally sound for travel. New towing facilities need to be installed.
- Dry transport would not require much intervention in the watertightness and structural condition of the pontoon.
- Crane preparations are likely to be more extensive for a wet coastal tow, this depends on movement and accelerations.
- In some cases of heavy transport vehicles (HTV) transport, the natural movement frequencies of the ship can be optimized away from extreme wave frequencies, therefore movements could be less than with a wet transport.

#### **INFORMATION PROVIDED BY ACP**

In this preliminary stage of the market survey, ACP may share, upon formal request, more relevant information.

#### **NOTIFICATION**

The data and images contained in this document are for informational purposes only.

#### **CONTACT**

Roberto Delgado Lambert  
Surplus Assets Team  
(507) 276-1855  
[RADelgado@pancanal.com](mailto:RADelgado@pancanal.com)  
[ACP-Ventas@pancanal.com](mailto:ACP-Ventas@pancanal.com)