

# AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

## INFORME DE MISIÓN OFICIAL (Interior y extranjero)

AÑO FISCAL 2019

**NOMBRE:** CESAR LAU **NÚMERO DE EMPLEADO (IP)** 2229021

**DIVISIÓN:** OPERACIONES DE TRÁNSITO (NTO)

**VICEPRESIDENCIA:** NEGOCIOS DE TRÁNSITO (NT)

**FECHA DEL VIAJE:** 22 AL 30 DE AGOSTO DEL 2019.

**LUGAR:** HOUSTON & BALTIMORE, ESTADOS UNIDOS Y HYATT REGENCY, TOWNEPLACE SUITES CORPUS CHRISTI, GOLDEN NUGGET HOTEL, SHERATON HOUSTON, THE HOTEL AT ARUNDEL P. HANOVER

**COSTO DEL VIAJE:** **Transporte:** B/. 1,370.13 **Hospedaje:** B/. 1,591.96 **Viáticos:** B/. 1,702.50

**PROPÓSITO DEL VIAJE** (Seleccionar el que aplique y describir. Ver instrucciones):

REUNIÓN DE TRABAJO:

**DESCRIPCIÓN DEL VIAJE** (Ver instrucciones):

El propósito de este viaje fue reunirnos con representantes de las terminales de Gas Natural Licuado (GNL) para conocer sus procedimientos de operación, condiciones, restricciones y requerimientos en sus canales de navegación, así como sus necesidades de infraestructura y equipos. A su vez, suministrarles información sobre la operación de nuestras esclusas neopanamax, la capacidad de las mismas y brindarles la mayor información posible que les brinde la tranquilidad y confianza de un excelente servicio al escoger al Canal de Panamá como la ruta hacia el destino de sus cargas.

Adicionalmente, nos reunimos con representantes de las asociaciones de prácticos que brindan el servicio de practica en estas terminales, con el propósito de intercambiar prácticas y experiencias en el manejo de buques neopanamax.

Durante la reunión llevada a cabo en la terminal de Sabine Pass nos reunimos con representantes del sector de Gas Natural Licuado (GNL) y de la asociación de prácticos que brindan el servicio en esta terminal. Conocimos que 5 de los 6 trenes de producción están en funcionamiento los que les permite cargar 160,000 m<sup>3</sup> en 24 horas, es decir, un buque por día. Una vez terminen de construir el tren 6 podrán cargar hasta 256,000 m<sup>3</sup> en 24 horas. De igual manera están en proceso de construcción de un tercer muelle para la recepción de un tercer buque GNL y se espera esté terminado en el 2023.

De igual manera nos mencionaron que su canal de navegación es de 500' de ancho en el cual permiten la navegación de los buques LNG durante las 24 horas del día, encuentros entre buques (incluido otro GNL) hasta 250' de manga combinada durante las horas del día y que esperan que en un futuro muy cercano realizar estos encuentros durante las 24 horas del día. En cuanto a restricciones adicionales nos informaron que la única restricción existente es la de no iniciar la maniobra si hay vientos  $\geq 25$  nudos. En cuanto a los recursos que utilizan para las maniobras, utilizan 3 remolcadores  $\geq 75$  Ton de BP y con capacidades FiFi1. La razón de los FiFi1 es para la navegación del canal de acceso y no para la maniobra en los muelles ya que estas cuentan con instalaciones en tierra para brindar asistencia en los

momentos que pudieran ser requeridos. El UKC que utilizan en esta terminal es el 10% del calado de los buques, que en el caso de los GNL sería como máximo de 4 pies.

En la terminal de Corpus Christi fuimos recibidos por representantes de la terminal, así como de los prácticos asignados a atender la demanda de movimientos de la terminal. Esta terminal atiende buques tipo QFlex (315m x 50m), pero pudieran atender en un futuro buques QMax (345m x 53.8m).

Su canal de navegación inicia en un rompeolas de 600', de ahí pasan a un canal de navegación de 500' hasta llegar a un ancho de 300'. Aquí permiten la navegación de los buques LNG durante las 24 horas del día, encuentros entre buques (incluido otro GNL) hasta 265' de manga combinada en el canal de navegación de 500' de ancho durante las horas del día. En el canal de navegación navegan a 9 nudos como mínimo y en el de 300' entre 6 y 7 nudos. Aquí aplican una restricción de no inicio de maniobra si la velocidad del viento es  $\geq 25$  nudos para los buques GNL tipo membrana y de 20 nudos para el tipo Moss. Igualmente que en la terminal de Sabine Pass los recursos que utilizan para las maniobras, utilizan 3 remolcadores  $\geq 75$  Ton de BP y con capacidades FiFi1. La razón de los FiFi1 es para la navegación del canal de acceso y no para la maniobra en los muelles ya que estas cuentan con instalaciones en tierra para brindar asistencia en los momentos que pudieran ser requeridos. El UKC que utilizan en esta terminal también es el 10% del calado de los buques, que en el caso de los GNL sería como máximo de 4 pies.

Durante nuestra visita a Lake Charles, Cameron LNG, nos reunimos con representantes de la terminal, del USCG, las autoridades del puerto de Lake Charles y de los prácticos que brindan el servicio de practica en el área.

Aquí su canal de navegación inicia al pasar el rompeolas y entrar a un canal de navegación ambos de 800' para terminar en un canal de navegación de 400' de ancho. A lo largo de todo el canal de navegación se permite la navegación de buques GNL las 24 horas del día y encuentros de hasta 256' de manga combinada también las 24 horas del día. En esta reunión los representantes del USCG y de la asociación de prácticos nos informaron que el USCG ha girado una instrucción a nivel Nacional que los buques de GNL deben ser tratados como cualquier otro buque que navegue sus aguas debido a que han encontrado que estos no representan ningún peligro adicional a otros buques, ya fuera por su configuración, maniobrabilidad o construcción y que el riesgo de la carga debe ser manejados según lo consideren las diferentes áreas por las que naveguen. Nos informaron que la mayoría de la navegación la realizan entre 11 y 12 nudos, los encuentros los llevan a cabo con seguridad y dependiendo del tipo de buque con el que se encuentra pero muy bien pudieran ambos ir a 10 nudos. En las maniobras utilizan 3 remolcadores de  $\geq 75$  Ton de BP y con capacidades FiFi1 e igualmente la razón del Fifi 1 es para brindar apoyo en situaciones alejadas a la terminal y no en la terminal ya que ellos cuentan con el equipo para atender las situaciones de emergencia que se presenten. En esta área utilizan solamente 2' de UKC, debido a la característica de su fondo marino que es lodo.

Por último nos reunimos con representantes de la terminal de Cove Point donde su canal de navegación fluctúa entre 300' y 500', donde nos informaron que los movimientos de buques GNL se dan las 24 horas del día y que en estos momentos no se dan encuentros ya que no hoy en día no tienen necesidad, pero que si en algún momento fuera necesario se podrían dar. La única restricción que tienen en estos momentos es la de no iniciar maniobras si la velocidad del viento es  $\geq 25$  nudos. Aquí utilizan el 10% de UKC y 3 remolcadores de  $\geq 75$  Ton de BP para las maniobras, con capacidades FiFi1 e igualmente como en todas las otras terminales la razón del Fifi 1 es para asistir en emergencias alejadas de la terminal.

Es importante mencionar que ninguna de las terminales visitadas tiene la implementación de remolcadores escolta durante la navegación de los buques GNL y que la actuación de los remolcadores se reduce a la atención en las maniobras de atraque y desatraque de las terminales.

También nos reunimos con el señor Toshifumi Kazamatsuri, Manager, Operations, LNG Division, Mitsui & Co. Energy Marketing and Services (USA), Inc. quien expreso estar muy complacidos con el servicio que han recibido del Canal de Panamá, y aprovecho para compartirnos información sobre los planes de crecimiento de proyectos en la región, sus estimados de volúmenes y respectivos tránsitos.

Finalmente, el Sr. Kazamatsuri expresó su confianza en que podremos manejar la demanda que el segmento de GNL requerirá de la ACP, y reiteró su compromiso de mantener canales de comunicación abiertos para intercambiar información.

FIRMA DEL EMPLEADO:  \_\_\_\_\_

FECHA: 9-Sep-2019

