Bunkering: el mayor puerto de suministro de combustible a buques del mundo

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Todo buque que atraviesa el estrecho de Malaca debe, tarde o temprano, cargar combustible. Desde hace más de siglo y medio, una gran parte de la flota mercante mundial lo hace en Singapur. Las pilas de carbón de New Harbour, que describió el capítulo V de la parte B, dieron paso a los tanques de petróleo de las islas meridionales, a los que se suman hoy instalaciones para gas natural licuado, mezclas de biocombustibles y metanol. En 2025, el puerto vendió 56,77 millones de toneladas de combustible marino, más que en cualquier año anterior y más que cualquier otro puerto del mundo.[1] El suministro de combustible a buques, que se sigue llamando bunkering, es el punto en que el puerto, las refinerías, los traders de petróleo y los armadores se encuentran en una única transacción diaria que se repite decenas de miles de veces al año.

Este capítulo examina ese negocio desde la perspectiva del centro financiero. El bunkering es un comercio de materias primas con sus propias cadenas de crédito, sus propios documentos y sus propias controversias. En una entrega de combustible intervienen un proveedor físico, a menudo un trader o un corredor, un comprador

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

que puede ser el armador o el fletador por tiempo del buque, un inspector, un banco que financia el cargamento y, cuando algo sale mal, abogados y árbitros. El capítulo describe primero a Singapur como puerto de bunkering. Después aborda el régimen de licencias de la Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, la autoridad marítima y portuaria), los problemas de calidad, cantidad y fraude que ese régimen pretendía resolver, los combustibles alternativos con los que el puerto se prepara para la descarbonización del transporte marítimo y las controversias jurídicas que generan los suministros de combustible.

El volumen paralelo sobre Ginebra no tiene un capítulo de este tipo, por la razón evidente de que Ginebra no tiene mar. Sin embargo, la comparación es instructiva. El volumen sobre Ginebra mostró que una ciudad sin salida al mar puede albergar la sede de la mayor naviera de contenedores del mundo y los departamentos de transporte marítimo de las grandes casas de trading, que fletan miles de buques desde oficinas a orillas del lago Lemán.[2] Esos buques compran su combustible en puertos como Singapur. Ginebra decide adónde van los buques, mientras que Singapur los abastece de combustible, regula la entrega y resuelve buena parte de las controversias resultantes. Los dos lugares forman así los dos extremos de la misma cadena.

Lo esencial

Singapur es el mayor puerto de bunkering del mundo, con unas ventas récord de 56,77 millones de toneladas en 2025, frente a 40,9 millones de toneladas en 2010. El bunkering está regulado por la Maritime and Port Authority of Singapore, que concede licencias a los proveedores de combustible, a los operadores de embarcaciones de suministro, a los buques cisterna de suministro y a los inspectores de combustible, y que en septiembre de 2026 contaba con 39 proveedores con licencia de combustibles convencionales. Singapur fue el primer puerto en hacer obligatorios los caudalímetros másicos, para el fuelóleo en 2017 y para los destilados en 2019, con el fin de acabar con las entregas incompletas. Desde abril de 2025, los albaranes electrónicos de entrega de combustible (bunker delivery notes) son la norma. La MPA hace cumplir sus normas suspendiendo y revocando licencias, como en los casos de Southernpec en 2019 y Glencore en 2022. Los combustibles

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

alternativos alcanzaron 1,95 millones de toneladas en 2025, mientras que las controversias sobre suministros de combustible giran en torno a las cadenas contractuales, el embargo de buques conforme a la High Court (Admiralty Jurisdiction) Act y la insolvencia de los intermediarios.

Notas

1. Baird Maritime (Reuters), "Singapore marine fuel sales hit record highs in 2025 on resilient trade", 13 de enero de 2026 (consultado en noviembre de 2026): ventas totales de combustible de 56,77 millones de toneladas en 2025 según la Maritime and Port Authority of Singapore, por encima del récord anterior de 54,92 millones de toneladas en 2024; la MPA describió Singapur como «the world's largest bunker hub». ↩
2. Ressos, *Genève, place financière internationale*, parte G, capítulo IV, sección "Genève, place maritime sans mer": Mediterranean Shipping Company, con sede en Ginebra desde 1978; Public Eye, "La flotte géante des négociants suisses en matières premières", 17 de enero de 2024, citado allí: las empresas suizas controlan más de 3600 buques. ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.