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

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

Singapur debe su posición como mayor puerto de suministro de combustible a buques del mundo, con un récord de ventas de 56,77 millones de toneladas en 2025, a su situación en el estrecho de Malaca, a las refinerías, terminales de almacenamiento y traders que suministran el combustible, y a un régimen regulatorio que da a los compradores confianza en la cantidad y la calidad de lo que reciben. La Maritime and Port Authority (MPA, la autoridad marítima y portuaria) concede licencias a proveedores de combustible, operadores de buques cisterna, buques cisterna e inspectores, exige capital, gestión de la calidad conforme a la SS 524 y buques cisterna modernos, y supervisa el desempeño mediante un sistema de puntos respaldado por la amenaza de suspensión y revocación. Las entregas incompletas, la manipulación de los caudalímetros, el robo, la connivencia y la contaminación han sido los principales riesgos, a los que la MPA ha respondido con caudalímetros másicos obligatorios desde 2017, notas de entrega electrónicas desde 2025, análisis exhaustivos y sanciones como la revocación de la licencia de Southernpec en 2019 y la suspensión de la licencia de Glencore en 2022. El puerto se

© 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.

prepara para la descarbonización del transporte marítimo concediendo licencias a proveedores de mezclas de biocombustibles, GNL y metanol y preparándose para el amoníaco, aunque la demanda mundial de estos combustibles depende de normas de la OMI cuya adopción seguía pendiente en septiembre de 2026. Las controversias sobre combustible para buques derivan principalmente de cadenas contractuales con intermediarios, de la insolvencia de proveedores y traders como OW Bunker y Hin Leong, y de reclamaciones por calidad y cantidad, que los tribunales y las instituciones arbitrales de Singapur resuelven en el marco de una jurisdicción marítima que permite el embargo de buques, pero no reconoce ningún privilegio marítimo a los proveedores de combustible.

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.

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