Comparación con Ginebra, Róterdam y Fujairah

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

Ginebra: la sede central del comercio de combustible para buques

Ginebra no tiene puerto, pero alberga a muchos de los responsables de las decisiones del comercio de combustible para buques. El volumen sobre Ginebra describía una ciudad en la que tiene su sede la mayor naviera de contenedores del mundo y en la que casas de trading y navieras suizas controlan más de 3600 buques.[1] Estas empresas figuran entre los mayores compradores de combustible para buques del mundo. Varias de las casas de trading presentes en Ginebra, entre ellas Vitol y Glencore, son también titulares de licencias de proveedor de combustible en Singapur. Por eso, el combustible que se compra en Singapur se pide a menudo desde Ginebra, Zug o Lugano, mientras que lo financian bancos cuyas mesas de materias primas describía el volumen sobre Ginebra.

Los papeles regulatorios difieren en consecuencia. Suiza regula las casas de trading como sociedades y, a través del Derecho contra el blanqueo de capitales y de las sanciones, como participantes en los flujos financieros. No regula la entrega física del combustible, que tiene lugar en otra parte. Singapur regula la entrega misma, los

© 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.

buques cisterna, los caudalímetros y los inspectores. Una casa de trading ginebrina que suministra combustible en Singapur está sujeta a ambos regímenes. Su departamento de cumplimiento normativo en Ginebra debe conocer, por tanto, tanto las condiciones de licencia de la MPA (Maritime and Port Authority of Singapore, la autoridad marítima y portuaria) como el Derecho suizo.

Róterdam y Fujairah

Entre los puertos de suministro de combustible, los competidores de Singapur son Róterdam y Fujairah. Cada uno sirve a una región distinta. Ninguno puede sustituir a los demás, ya que los buques cargan combustible allí adonde los llevan sus rutas. La competencia se libra en los márgenes: precio, calidad, fiabilidad y gama de combustibles ofrecidos. En esa competencia, Singapur tiene dos ventajas. Sus volúmenes le dan el mercado más profundo y la mayor variedad de proveedores. Su régimen regulatorio ofrece a los compradores mayores garantías sobre la cantidad y la calidad. Los caudalímetros másicos obligatorios, las notas de entrega digitales y la concesión de licencias a los inspectores se introdujeron en Singapur antes que en otros grandes puertos.

La descarbonización del transporte marítimo puede alterar la posición competitiva. Los puertos con acceso a electricidad renovable o gas natural baratos pueden convertirse en productores de combustibles verdes, mientras que Singapur, que carece de suelo y de recursos renovables, tendrá que importarlos en gran medida. Su estrategia consiste en seguir siendo el lugar donde los combustibles alternativos se almacenan, se negocian, se regulan y se entregan, del mismo modo que se convirtió en el centro del petróleo sin producir crudo alguno. La concesión de licencias a proveedores de GNL y metanol y la publicación temprana de normas son pasos en esa dirección. El capítulo III de la parte K vuelve sobre la competencia entre Singapur y otros centros.

© 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.

En cifras

Ventas de combustible para buques: 40,9 millones de toneladas en 2010, 50,6 millones en 2017, 51,8 millones en 2023, 54,9 millones en 2024 y un récord de 56,77 millones en 2025. Fuelóleo de alto contenido en azufre en 2025: 21,73 millones de toneladas (+7,8 %). Fuelóleo de bajo contenido en azufre en 2025: 28,83 millones de toneladas (–2,5 %). Combustibles alternativos: 1,95 millones de toneladas en 2025, frente a 1,35 millones en 2024, incluidas mezclas de biocombustibles por 1,36 millones de toneladas y GNL por 571 400 toneladas. Proveedores con licencia de combustibles convencionales: 39 (septiembre de 2026). Proveedores de GNL con licencia: 10 (octubre de 2026). Ventas de combustible para buques de enero a agosto de 2026: 37,77 millones de toneladas (+2,4 %). Metanol: unas 3000 toneladas en 2025. Buques cisterna de suministro con caudalímetro másico: 222 (octubre de 2026). Capital mínimo desembolsado de un proveedor de combustible: 500 000 S$. Caudalímetros másicos obligatorios: fuelóleo desde el 1 de enero de 2017, destilados desde el 1 de julio de 2019. Notas de entrega electrónicas por defecto: desde el 1 de abril de 2025. Muestras de combustible analizadas por la MPA: más de 1300 al año. Suspensión de la licencia de Glencore: dos meses a partir del 18 de agosto de 2022. Periodo de licencia para el metanol: 2026–2030.

Notas

1. Ressos, *Genève, place financière internationale*, parte G, capítulo IV (n. supra): MSC tiene su sede en Ginebra desde 1978, con unos 900 buques en septiembre de 2025; Public Eye, 17 de enero de 2024: más de 3600 buques controlados por empresas suizas, de los cuales 2200 operados por casas de trading. ↩

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.

© 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.

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

© 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.