Las licencias de los proveedores de combustible marino

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

La Maritime and Port Authority y sus facultades

El bunkering en el puerto está regulado por la Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, la autoridad marítima y portuaria). La MPA se creó el 2 de febrero de 1996 en virtud de la Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996, mediante la fusión del Marine Department, el National Maritime Board y los departamentos reguladores de la antigua Port of Singapore Authority.[1] Las terminales comerciales pasaron a PSA, que se convirtió en un operador societario, mientras que la MPA conservó las funciones de autoridad portuaria, regulador y promotor de Singapur como centro marítimo internacional. La separación entre la regulación y la explotación de terminales dio a la MPA la independencia que necesita una autoridad que concede licencias.

La MPA concede licencias a todos los participantes en la cadena física de suministro. Una sociedad que suministra combustible en el puerto con sus propios documentos de entrega debe tener una licencia de bunkering como proveedor de combustible (bunker supplier). También debe comprometerse a obtener una licencia de operador de embarcaciones de suministro (bunker craft operator) para los buques cisterna que

© 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.

realizan las entregas.[2] Los propios buques cisterna son embarcaciones portuarias sujetas a las normas generales de licencias de embarcaciones portuarias. Desde el 1 de enero de 2017, las empresas de inspección de combustible también necesitan una licencia. La base legal se encuentra en la MPA Act y en los reglamentos dictados en su desarrollo, que prohíben prestar servicios y facilitar instalaciones portuarias sin licencia y permiten a la MPA imponer condiciones a las licencias que concede.[3] Son las condiciones de la licencia, más que la ley, las que contienen las obligaciones detalladas que rigen el bunkering.

La licencia de proveedor de combustible

Las condiciones para obtener una licencia de proveedor de combustible son exigentes. El solicitante debe tener un capital desembolsado mínimo de 500 000 S$ y mantenerlo en cada renovación anual.[4] Debe presentar un plan de negocio que abarque sus instalaciones de almacenamiento, previsiones de ventas a tres años, inversión en buques cisterna de suministro, fuentes de combustible y trayectoria en otros puertos, junto con los perfiles de sus accionistas y administradores (directors). Preferiblemente debe poseer o arrendar instalaciones de almacenamiento en Singapur. Lo más significativo para la transición energética es que debe poseer y explotar al menos dos buques cisterna de suministro nuevos que sean totalmente eléctricos, capaces de utilizar biocombustible B100 o compatibles con combustibles de cero emisiones netas, como el hidrógeno.[5]

Estas condiciones han mantenido limitado el número de titulares de licencias. La lista de la MPA de proveedores con licencia de combustibles convencionales, a 4 de septiembre de 2026, contenía 39 nombres.[6] Entre ellos figuran las grandes petroleras, las filiales de trading de grupos energéticos chinos, indonesios, coreanos y japoneses, las filiales de bunkering de casas de trading mundiales y un grupo de empresas independientes de Singapur, varias de ellas empresas familiares que empezaron explotando unos pocos buques cisterna. La licencia tiene un valor de escasez. Da acceso a un mercado de más de cincuenta millones de toneladas al año, pero puede perderse por un solo incumplimiento grave de sus condiciones.

© 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.

Acreditación, gestión de la calidad y sistema de puntos

Un proveedor con licencia debe mantener además un sistema certificado de gestión de la calidad para la cadena de suministro de combustible, basado en la norma singapurense SS 524:2021 y certificado por un organismo acreditado por el Singapore Accreditation Council. Cada año, antes de que expire la licencia, debe presentarse a la MPA un informe de auditoría.[7] La norma exige al proveedor controlar toda la cadena, desde la compra del combustible y su almacenamiento hasta la carga del buque cisterna y la entrega al buque.

La MPA supervisa el desempeño mediante un sistema de puntos. Cada proveedor parte de 100 puntos en cada uno de tres indicadores de desempeño al aprobarse la licencia y en cada renovación. Debe mantener una puntuación ponderada de al menos 75 para conservar la acreditación. El indicador de mayor peso, con un 70 %, abarca los registros de suministro de combustible y el cumplimiento de las normas sobre procedimientos de bunkering y medición de caudal másico. Cada incumplimiento grave cuesta 40 puntos y cada incumplimiento moderado 20 puntos. Los otros dos indicadores abarcan las operaciones de las embarcaciones, incluidos abordajes y contaminación, así como las valoraciones de los clientes, que el proveedor debe recabar del buque receptor en cada entrega e introducir en el sistema DigitalPORT@SG de la MPA.[8] El sistema convierte cada entrega en un dato, lo que permite a la MPA identificar a los proveedores cuyo desempeño se deteriora antes de que un solo incidente se convierta en un escándalo.

Buques cisterna, operadores e inspectores

La flota de buques cisterna de suministro es la infraestructura física del mercado. La lista de buques cisterna de la MPA, actualizada el 16 de octubre de 2026, contenía 222 buques cisterna equipados con caudalímetros másicos y cuatro pequeños buques cisterna con medidores volumétricos de desplazamiento positivo.[9] Su tamaño va desde pequeñas embarcaciones de unas cien toneladas de peso muerto hasta buques cisterna de casi 10 000 toneladas. La MPA ha utilizado las licencias para renovar la flota. Con un sistema de umbrales (gate system), a partir del 1 de enero de 2012 los buques cisterna de suministro de 600 toneladas de peso muerto o más debían tener

© 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.

menos de diez años, y a partir del 1 de enero de 2014 se prohibió operar en el puerto a los buques cisterna de treinta años o más.[10] Se aplican normas separadas de la MPA a los buques cisterna de suministro dentro de los límites del puerto (port limit bunker tankers), a los buques cisterna de suministro de metanol y a los buques de suministro de GNL.

Los inspectores de combustible completan el cuadro. Un inspector designado por el comprador, y a veces también por el vendedor, asiste a la entrega, revisa los tanques del buque cisterna antes y después de la entrega, presencia las lecturas del contador y la toma de muestras y comunica cualquier discrepancia. Su independencia es importante, ya que un inspector que se confabula con el proveedor puede burlar los controles en que se basa el sistema. La decisión de la MPA de exigir licencia a las empresas de inspección a partir de 2017 las incorporó al perímetro regulatorio. El caso de Grandeur Trading and Services, que se trata más adelante, había demostrado quince años antes que el riesgo de connivencia entre inspectores y proveedores era real.

Suspensión y revocación

La MPA ha recurrido con regularidad a su sanción más grave, la suspensión o revocación de una licencia. En septiembre de 2002, la MPA suspendió las licencias de Grandeur Trading and Services después de que un inspector de combustible fuera condenado por aceptar sobornos de la empresa, que devolvió a continuación sus licencias.[11] La misma empresa vuelve a figurar en la lista de proveedores con licencia de 2026, lo que demuestra que la pérdida de una licencia no tiene por qué ser definitiva. En mayo de 2019, la MPA revocó la licencia de proveedor de combustible de Southernpec (Singapore) después de que una inspección de control comprobara que sus empleados habían utilizado imanes para interferir en el caudalímetro másico durante las operaciones de bunkering y que sus oficiales de carga habían registrado de forma inexacta la información del suministro.[12]

La revocación también sigue a la insolvencia. En octubre de 2019, la MPA revocó la licencia de operador de embarcaciones de suministro de Inter-Pacific Petroleum por malas prácticas de bunkering. En diciembre de 2019 revocó la licencia de proveedor

© 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.

de la empresa después de que Inter-Pacific quedara sometida a administración judicial (judicial management) y ya no pudiera cumplir las condiciones de la licencia.[13] En octubre de 2020, la MPA anunció la suspensión de las licencias de Ocean Bunkering Services, la filial de bunkering de Hin Leong. La empresa había sido en 2019 el tercer proveedor de combustible de Singapur por volumen, con unas ventas estimadas de tres a cuatro millones de toneladas y catorce buques cisterna de suministro, pero había dejado de realizar entregas en abril de 2020, cuando los prestamistas retiraron sus líneas de crédito a su matriz.[14] El colapso de Hin Leong, examinado en el capítulo II de la parte H, retiró así del mercado en pocas semanas a uno de los mayores proveedores. El mercado absorbió la pérdida sin perturbaciones, lo que dice mucho de su profundidad.

Notas

1. Wikipedia, "Maritime and Port Authority of Singapore" (consultado en noviembre de 2026): creada el 2 de febrero de 1996 en virtud de la MPA Act 1996 mediante la fusión del Marine Department, el National Maritime Board y los departamentos reguladores de la antigua Port of Singapore Authority. ↩
2. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (mpa.gov.sg, consultado en noviembre de 2026): se requiere una Bunkering Licence (Bunker Supplier) válida para suministrar combustible en el puerto de Singapur con los propios documentos de entrega de la empresa; los solicitantes deben comprometerse a tener tanto una licencia de proveedor de combustible como una licencia de operador de embarcaciones de suministro; los buques cisterna de suministro están sujetos a las licencias de embarcaciones portuarias; las licencias de las empresas de inspección de combustible se aplican desde el 1 de enero de 2017. ↩
3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (edición revisada de 2020), disposiciones sobre las licencias de servicios e instalaciones portuarios, y Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩

© 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.

4. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (n. supra): capital desembolsado mínimo de 500 000 S$, que debe mantenerse en la renovación; las licencias se renuevan anualmente. ↩
5. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (n. supra): requisitos del plan de negocio; almacenamiento preferiblemente propio o arrendado en Singapur; los solicitantes deben poseer y explotar al menos dos buques cisterna de suministro nuevos que sean totalmente eléctricos, capaces de utilizar biocombustible B100 o compatibles con combustibles de cero emisiones netas como el hidrógeno. ↩
6. MPA, “List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore”, vigente a 4 de septiembre de 2026 (PDF, mpa.gov.sg, consultado en noviembre de 2026): 39 proveedores con licencia, entre ellos BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies y Vitol Bunkers, así como proveedores independientes de Singapur; Global Energy Trading, Golden Island y PetroChina figuran para el metanol además de los combustibles convencionales. ↩
7. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (n. supra): sistema certificado de gestión de la calidad para la cadena de suministro de combustible (QMBS) basado en la SS 524:2021, certificado por un organismo acreditado por el Singapore Accreditation Council, con un informe anual de auditoría que debe presentarse antes de que expire la licencia. ↩
8. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (n. supra): sistema de puntos por KPI con 100 puntos por KPI en la aprobación y la renovación; puntuación ponderada total mínima de 75; Bunker Supply Records (cumplimiento de SS 600 y SS 648) con una ponderación del 70 %, con deducciones de 40 puntos por cada incumplimiento grave y de 20 puntos por cada incumplimiento moderado; Craft Operations Records y Customer Feedback Records con una ponderación del 15 % cada uno; valoración de los clientes sobre cada operación de bunkering puntuada de 1 a 5 e introducida a través de DigitalPORT@SG. ↩

© 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.

9. MPA, “Bunker Tanker List”, actualizada el 16 de octubre de 2026 (PDF, mpa.gov.sg, consultado en noviembre de 2026): 222 buques cisterna de suministro con sistemas de medición de caudal másico, con indicación de su peso muerto (de 99 a 9948 TPM) y de los combustibles autorizados, y cuatro buques cisterna de 104 a 127 TPM con medidores de desplazamiento positivo. ↩

10. MPA, “Bunkering Standards” (mpa.gov.sg, consultado en noviembre de 2026), sección sobre el gate system: a partir del 1 de enero de 2012, los buques cisterna de suministro de 600 TPM o más deben tener menos de 10 años; a partir del 1 de enero de 2014, no se permite operar en el puerto a los buques cisterna de suministro de 30 años o más. ↩

11. MPA, “MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd” (nota de prensa, 11 de septiembre de 2002): suspensión con efecto a partir del 10 de septiembre de 2002 después de que un inspector fuera condenado por aceptar sobornos de Grandeur; Grandeur entregó sus licencias de bunkering. MPA, “List of licensed bunker suppliers”, 4 de septiembre de 2026 (n. supra): Grandeur Trading & Services Pte Ltd figura como proveedor de combustible con licencia. ↩

12. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec (Singapore) Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence” (nota de prensa, 29 de mayo de 2019): revocación con efecto a partir del 29 de mayo de 2019; los empleados utilizaron «magnets to interfere with the mass flow meter during bunkering operations»; los oficiales de carga «did not record the information in the bunkering documents accurately». ↩

13. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Inter-Pacific Petroleum Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence” (nota de prensa, 9 de diciembre de 2019): Bunker Craft Operator Licence revocada el 15 de octubre de 2019 por malas prácticas de bunkering; Bunker Supplier Licence revocada con efecto a partir del 9 de diciembre de 2019 tras el nombramiento de un administrador judicial (judicial manager), al no haber cumplido la empresa las condiciones de la licencia. ↩

© 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.

14. gCaptain (Reuters), “Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit”, 19 de octubre de 2020 (consultado en noviembre de 2026): OBS fue el tercer proveedor de combustible por volumen en 2019, con unos 3–4 millones de toneladas estimadas y 14 gabarras de suministro con licencia; cesó sus operaciones en abril de 2020 y «has not been able to fulfil its licensing commitment to date»; Hin Leong debía a sus acreedores 3850 millones de dólares estadounidenses. ↩

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

© 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.