Bunkering: o maior porto de abastecimento de navios do mundo: resumo

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

Singapura deve sua posição de maior porto de bunkering do mundo, com vendas recordes de 56,77 milhões de toneladas em 2025, à sua localização no estreito de Malaca, às refinarias, terminais de armazenagem e traders que fornecem o combustível e a um regime regulatório que dá aos compradores confiança na quantidade e na qualidade do que recebem. A Maritime and Port Authority licencia fornecedores de bunker, operadores de barcaças, as próprias barcaças e vistoriadores, exige capital, gestão da qualidade segundo a SS 524 e barcaças modernas, e acompanha o desempenho por meio de um sistema de pontos respaldado pela ameaça de suspensão e revogação. Entrega a menor, adulteração de medidores, furto, conluio e contaminação têm sido os principais riscos, aos quais a MPA respondeu com medidores de vazão mássica obrigatórios a partir de 2017, notas eletrônicas de entrega a partir de 2025, testes abrangentes e sanções como a revogação da licença da Southernpec em 2019 e a suspensão da licença da Glencore em 2022. O porto prepara-se para a descarbonização da navegação licenciando fornecedores de misturas de biocombustíveis, GNL e metanol e preparando-se para a amônia,

© 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.

embora a demanda global por esses combustíveis dependa de regras da IMO cuja adoção ainda estava pendente em setembro de 2026. As disputas de bunker decorrem principalmente de cadeias contratuais com intermediários, da insolvência de fornecedores e traders como a OW Bunker e a Hin Leong e de reclamações de qualidade e quantidade, que os tribunais e as instituições arbitrais de Singapura resolvem no âmbito de uma jurisdição de almirantado que permite o arresto de navios, mas não reconhece privilégio marítimo aos fornecedores de bunker.

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