# Licenciamento de fornecedores de combustível marítimo

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

## A Maritime and Port Authority e seus poderes

O abastecimento de navios (bunkering) no porto é regulado pela Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, a autoridade marítima e portuária de Singapura). A MPA foi criada em 2 de fevereiro de 1996, com base no Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996, pela fusão do Marine Department, do National Maritime Board e dos departamentos regulatórios da antiga Port of Singapore Authority.[1] Os terminais comerciais passaram à PSA, que se tornou uma operadora empresarial, enquanto a MPA conservou as funções de autoridade portuária, de reguladora e de promotora de Singapura como centro marítimo internacional. A separação entre regulação e operação de terminais deu à MPA a independência de que uma autoridade de licenciamento precisa.

A MPA licencia todos os participantes da cadeia física de fornecimento. Uma empresa que fornece combustível marítimo no porto com seus próprios documentos de entrega precisa ter uma licença de bunkering como fornecedora de combustível marítimo (bunker supplier). Ela também precisa comprometer-se a ter uma licença de operadora de embarcações de abastecimento (bunker craft operator) para as

© 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.

barcaças abastecedoras que fazem as entregas.[2] As próprias barcaças abastecedoras são embarcações portuárias sujeitas às regras gerais de licenciamento de embarcações portuárias. Desde 1º de janeiro de 2017, as empresas de perícia de bunkering também precisam de licença. A base legal está no MPA Act e nos regulamentos editados com base nele, que proíbem a prestação de serviços e instalações portuárias sem licença e permitem à MPA vincular condições às licenças que concede.[3] São as condições das licenças, mais do que a lei, que contêm as obrigações detalhadas que regem o abastecimento de navios.

## A licença de fornecedor de combustível marítimo

As condições para uma licença de fornecedor de combustível marítimo são exigentes. O requerente precisa ter um capital integralizado mínimo de S$ 500.000 e mantê-lo a cada renovação anual.[4] Precisa apresentar um plano de negócios que abranja suas instalações de armazenagem, projeções de vendas para três anos, investimento em barcaças abastecedoras, fontes de combustível e histórico em outros portos, além dos perfis de seus acionistas e administradores (directors). Deve preferencialmente possuir ou arrendar instalações de armazenagem em Singapura. O mais significativo para a transição energética é que precisa possuir e operar pelo menos duas barcaças abastecedoras novas que sejam totalmente elétricas, capazes de usar biocombustível B100 ou compatíveis com combustíveis de emissão líquida zero, como o hidrogênio.[5]

Essas condições mantiveram limitado o número de licenciados. A lista da MPA de fornecedores licenciados de combustíveis convencionais, com data de 4 de setembro de 2026, continha 39 nomes.[6] Entre eles estão as grandes petrolíferas, os braços de trading de grupos de energia chineses, indonésios, coreanos e japoneses, as subsidiárias de combustível marítimo de trading companies globais e um grupo de empresas independentes de Singapura, várias delas empresas familiares que começaram como operadoras de poucos navios-tanque. A licença tem um valor de escassez. Dá acesso a um mercado de mais de cinquenta milhões de toneladas por ano, mas pode ser perdida por uma única violação grave de suas condições.

© 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.

## Acreditação, gestão da qualidade e o sistema de pontos

Um fornecedor licenciado precisa também manter um sistema certificado de gestão da qualidade para a cadeia de fornecimento de combustível marítimo, baseado na Singapore Standard SS 524:2021 e certificado por um organismo acreditado pelo Singapore Accreditation Council. Um relatório de auditoria deve ser apresentado à MPA todos os anos, antes do vencimento da licença.[7] A norma exige que o fornecedor controle toda a cadeia, da compra do combustível e sua armazenagem ao carregamento da barcaça abastecedora e à entrega ao navio.

A MPA supervisiona o desempenho por meio de um sistema de pontos. Cada fornecedor começa com 100 pontos em cada um de três indicadores de desempenho na aprovação da licença e a cada renovação. Precisa manter uma pontuação ponderada de pelo menos 75 para continuar acreditado. O indicador de maior peso, com 70%, abrange os registros de fornecimento de combustível marítimo e o cumprimento das normas sobre procedimentos de bunkering e medição de vazão mássica. Cada descumprimento grave custa 40 pontos, e cada descumprimento moderado, 20 pontos. Os outros dois indicadores abrangem as operações das embarcações, incluindo colisões e poluição, e a avaliação dos clientes, que o fornecedor precisa colher junto ao navio recebedor a cada entrega e registrar no sistema DigitalPORT@SG da MPA.[8] O sistema transforma cada entrega num dado, o que permite à MPA identificar fornecedores cujo desempenho se deteriora antes que um único incidente se torne um escândalo.

## Barcaças abastecedoras, operadores e vistoriadores

A frota de barcaças abastecedoras é a infraestrutura física do mercado. A lista da MPA de barcaças abastecedoras atualizada em 16 de outubro de 2026 continha 222 barcaças abastecedoras equipadas com medidores de vazão mássica e quatro pequenas barcaças que usam medidores volumétricos de deslocamento positivo.[9] Seu porte varia de pequenas embarcações de cerca de cem toneladas de porte bruto a navios-tanque de quase 10.000 toneladas. A MPA usou o licenciamento para renovar a frota. Num sistema de barreiras (gate system), as barcaças abastecedoras de 600 toneladas de porte bruto ou mais passaram a ter de ter menos de dez anos a partir de

© 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.

1º de janeiro de 2012, enquanto as barcaças com trinta anos ou mais foram proibidas de operar no porto a partir de 1º de janeiro de 2014.[10] Normas separadas da MPA aplicam-se às barcaças abastecedoras dentro dos limites do porto (port limit bunker tankers), às barcaças abastecedoras de metanol e às embarcações de abastecimento de GNL.

Os vistoriadores de bunker (bunker surveyors) completam o quadro. Um vistoriador nomeado pelo comprador e, às vezes, também pelo vendedor acompanha a entrega, verifica os tanques da barcaça abastecedora antes e depois da entrega, presencia as leituras dos medidores e a coleta das amostras e relata qualquer divergência. Sua independência é importante, pois um vistoriador em conluio com o fornecedor pode frustrar os controles nos quais o sistema se apoia. A decisão da MPA de licenciar as empresas de perícia a partir de 2017 trouxe-as para dentro do perímetro regulatório. O caso da Grandeur Trading and Services, tratado adiante, havia mostrado quinze anos antes que o risco de conluio entre vistoriadores e fornecedores era real.

## Suspensão e revogação

A sanção máxima da MPA, a suspensão ou revogação de uma licença, tem sido aplicada com regularidade. Em setembro de 2002, a MPA suspendeu as licenças da Grandeur Trading and Services depois que um vistoriador de bunker foi condenado por aceitar propina da empresa, que então devolveu suas licenças.[11] A mesma empresa volta a aparecer na lista de fornecedores licenciados de 2026, o que mostra que a perda de uma licença não precisa ser permanente. Em maio de 2019, a MPA revogou a licença de fornecedor de combustível marítimo da Southernpec (Singapore) depois que uma fiscalização constatou que seus funcionários haviam usado ímãs para interferir no medidor de vazão mássica durante operações de abastecimento e que seus oficiais de carga haviam registrado informações de bunkering de forma inexata.[12]

A revogação também decorre da insolvência. Em outubro de 2019, a MPA revogou a licença de operadora de embarcações de abastecimento da Inter-Pacific Petroleum por práticas irregulares de bunkering. Em dezembro de 2019, revogou a licença de fornecedora da empresa depois que a Inter-Pacific foi submetida à gestão judicial

© 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.

(judicial management) e deixou de poder cumprir as condições da licença.[13] Em outubro de 2020, a MPA anunciou a suspensão das licenças da Ocean Bunkering Services, o braço de bunkering da Hin Leong. A empresa havia sido a terceira maior fornecedora de combustível marítimo de Singapura em volume em 2019, com vendas estimadas de três a quatro milhões de toneladas e catorze barcaças abastecedoras, mas suspendera as entregas em abril de 2020, quando os credores retiraram as linhas de crédito de sua controladora.[14] O colapso da Hin Leong, examinado no capítulo II da Parte H, retirou assim do mercado, em questão de semanas, um dos maiores fornecedores. O mercado absorveu a perda sem perturbações, o que diz algo sobre sua profundidade.

## Notas

1. Wikipedia, "Maritime and Port Authority of Singapore" (acesso em novembro de 2026): criada em 2 de fevereiro de 1996 com base no MPA Act 1996, pela fusão do Marine Department, do National Maritime Board e dos departamentos regulatórios da antiga Port of Singapore Authority. ↩
2. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (mpa.gov.sg, acesso em novembro de 2026): uma Bunkering Licence (Bunker Supplier) válida é exigida para fornecer combustível marítimo no Port of Singapore com os próprios documentos de entrega da empresa; os requerentes precisam comprometer-se a ter tanto uma licença de bunker supplier quanto uma licença de bunker craft operator; as barcaças abastecedoras estão sujeitas ao licenciamento de embarcações portuárias; o licenciamento das empresas de perícia de bunkering aplica-se desde 1º de janeiro de 2017. ↩
3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (2020 Revised Edition), disposições sobre o licenciamento de serviços e instalações portuárias, e Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩
4. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (nota acima): capital integralizado mínimo de S$ 500.000, a ser mantido na renovação; as licenças são renovadas anualmente. ↩

© 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.

5. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (nota acima): requisitos do plano de negócios; armazenagem preferencialmente própria ou arrendada em Singapura; os requerentes precisam possuir e operar pelo menos duas barcaças abastecedoras novas que sejam totalmente elétricas, capazes de usar biocombustível B100 ou compatíveis com combustíveis de emissão líquida zero, como o hidrogênio. ↩
6. MPA, “List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore”, atualizada em 4 de setembro de 2026 (PDF, mpa.gov.sg, acesso em novembro de 2026): 39 fornecedores licenciados, entre eles BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies e Vitol Bunkers, além de fornecedores independentes de Singapura; Global Energy Trading, Golden Island e PetroChina listadas para metanol, além de combustíveis convencionais. ↩
7. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (nota acima): Quality Management System for the Bunker Supply Chain (QMBS) certificado, baseado na SS 524:2021, certificado por um organismo acreditado pelo Singapore Accreditation Council, com relatório anual de auditoria a ser apresentado antes do vencimento da licença. ↩
8. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (nota acima): sistema de pontos por KPI, com 100 pontos por KPI na aprovação e na renovação; pontuação ponderada total mínima de 75; Bunker Supply Records (cumprimento das SS 600 e SS 648) com peso de 70%, com perda de 40 pontos por descumprimento grave e de 20 pontos por descumprimento moderado; Craft Operations Records e Customer Feedback Records com peso de 15% cada; avaliação do cliente sobre cada operação de bunkering, com notas de 1 a 5, registrada por meio do DigitalPORT@SG. ↩
9. MPA, “Bunker Tanker List”, atualizada em 16 de outubro de 2026 (PDF, mpa.gov.sg, acesso em novembro de 2026): 222 barcaças abastecedoras com sistemas de medição de vazão mássica, listados com seu porte bruto (de 99 a 9.948 DWT) e os combustíveis aprovados, e quatro barcaças abastecedoras de 104 a 127 DWT que usam medidores de deslocamento positivo. ↩

© 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.

10. MPA, “Bunkering Standards” (mpa.gov.sg, acesso em novembro de 2026), seção sobre o gate system: a partir de 1º de janeiro de 2012, barcaças abastecedoras de 600 DWT ou mais devem ter menos de 10 anos; a partir de 1º de janeiro de 2014, barcaças abastecedoras com 30 anos ou mais não podem operar no porto. ↩
11. MPA, “MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd” (comunicado à imprensa, 11 de setembro de 2002): suspensão com efeitos a partir de 10 de setembro de 2002, depois que um vistoriador foi condenado por aceitar propina da Grandeur; a Grandeur devolveu suas licenças de bunkering. MPA, “List of licensed bunker suppliers”, 4 de setembro de 2026 (nota acima): Grandeur Trading & Services Pte Ltd listada como fornecedora licenciada de combustível marítimo. ↩
12. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec (Singapore) Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence” (comunicado à imprensa, 29 de maio de 2019): revogação com efeitos a partir de 29 de maio de 2019; os funcionários usaram “magnets to interfere with the mass flow meter during bunkering operations”; os oficiais 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” (comunicado à imprensa, 9 de dezembro de 2019): Bunker Craft Operator Licence revogada em 15 de outubro de 2019 por práticas irregulares de bunkering; Bunker Supplier Licence revogada com efeitos a partir de 9 de dezembro de 2019, após a nomeação de um judicial manager, por não ter a empresa cumprido as condições da licença. ↩
14. gCaptain (Reuters), “Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit”, 19 de outubro de 2020 (acesso em novembro de 2026): a OBS era a terceira maior fornecedora de combustível marítimo em volume em 2019, com cerca de 3–4 milhões de toneladas estimadas e 14 barcaças abastecedoras licenciadas; suspendeu as operações em abril de 2020 e “has not been able to fulfil its licensing commitment to date”; a Hin Leong devia US$ 3,85 bilhões aos credores. ↩

© 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.

## 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