Lizenzierung von Bunkerlieferanten

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

Die Maritime and Port Authority und ihre Befugnisse

Das Bunkering im Hafen reguliert die Maritime and Port Authority of Singapore. Die MPA wurde am 2. Februar 1996 nach dem Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 gegründet. Dabei wurden das Marine Department, das National Maritime Board und die Regulierungsabteilungen der früheren Port of Singapore Authority zusammengelegt.[1] Die kommerziellen Terminals gingen auf PSA über, die zu einem privatrechtlich organisierten Betreiber wurde. Die MPA behielt die Aufgaben der Hafenbehörde, der Aufsicht und der Förderung Singapurs als internationales maritimes Zentrum. Die Trennung von Regulierung und Terminalbetrieb verschaffte der MPA die Unabhängigkeit, die eine Lizenzbehörde braucht.

Die MPA lizenziert jeden Beteiligten der physischen Lieferkette. Ein Unternehmen, das im Hafen unter eigenen Lieferdokumenten Bunker liefert, benötigt eine Bunkering-Lizenz als Bunkerlieferant (Bunker Supplier). Es muss sich außerdem verpflichten, für die Tanker, die die Lieferungen ausführen, eine Lizenz als Betreiber von Bunkerfahrzeugen (Bunker Craft Operator) zu halten.[2] Die Tanker

© 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.

selbst sind Hafenfahrzeuge und unterliegen den allgemeinen Lizenzregeln für Hafenfahrzeuge. Seit dem 1. Januar 2017 benötigen auch Bunkersachverständigenunternehmen eine Lizenz. Die gesetzliche Grundlage bilden der MPA Act und die auf ihm beruhenden Verordnungen. Sie verbieten die Erbringung von Hafendiensten und -einrichtungen ohne Lizenz und erlauben der MPA, die erteilten Lizenzen mit Auflagen zu verbinden.[3] Die detaillierten Pflichten für das Bunkering stehen eher in den Lizenzauflagen als im Gesetz.

Die Lizenz als Bunkerlieferant

Die Voraussetzungen für eine Lizenz als Bunkerlieferant sind anspruchsvoll. Ein Antragsteller muss ein eingezahltes Mindestkapital von 500.000 S$ haben und es bei jeder jährlichen Verlängerung nachweisen.[4] Er muss einen Geschäftsplan vorlegen, der seine Lageranlagen, Absatzprognosen für drei Jahre, Investitionen in Bunkertanker, Bezugsquellen für Treibstoff und seine Erfahrung in anderen Häfen abdeckt, dazu die Profile seiner Gesellschafter und Directors. Vorzugsweise sollte er in Singapur eigene oder gemietete Lageranlagen haben. Für die Energiewende am wichtigsten: Er muss mindestens zwei neue Bunkertanker besitzen und betreiben, die vollelektrisch sind, B100-Biokraftstoff nutzen können oder mit Netto-Null-Kraftstoffen wie Wasserstoff kompatibel sind.[5]

Diese Voraussetzungen haben die Zahl der Lizenznehmer begrenzt. Die Liste der MPA mit lizenzierten Bunkerlieferanten konventioneller Kraftstoffe enthielt mit Stand 4. September 2026 39 Namen.[6] Dazu gehören die großen Ölkonzerne, die Handelssparten chinesischer, indonesischer, koreanischer und japanischer Energiegruppen, die Bunkertöchter globaler Handelshäuser und eine Gruppe unabhängiger Unternehmen aus Singapur. Mehrere davon sind Familienunternehmen, die als Betreiber weniger Tanker begonnen haben. Die Lizenz hat einen Knappheitswert. Sie öffnet den Zugang zu einem Markt von mehr als fünfzig Millionen Tonnen pro Jahr, kann aber durch einen einzigen schweren Verstoß gegen die Auflagen verloren gehen.

© 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.

Akkreditierung, Qualitätsmanagement und das Punktesystem

Ein lizenzierter Lieferant muss zudem ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem für die Bunkerlieferkette unterhalten. Es beruht auf dem Singapore Standard SS 524:2021 und wird von einer vom Singapore Accreditation Council akkreditierten Stelle zertifiziert. Jedes Jahr ist der MPA vor Ablauf der Lizenz ein Auditbericht vorzulegen.[7] Der Standard verlangt vom Lieferanten, die gesamte Kette zu kontrollieren, vom Einkauf und der Lagerung des Treibstoffs bis zur Beladung des Tankers und zur Lieferung an das Schiff.

Die MPA überwacht die Leistung über ein Punktesystem. Jeder Lieferant beginnt bei der Lizenzerteilung und bei jeder Verlängerung mit 100 Punkten in jedem von drei Leistungsindikatoren. Um akkreditiert zu bleiben, muss er eine gewichtete Punktzahl von mindestens 75 halten. Der am stärksten gewichtete Indikator mit 70 Prozent erfasst die Bunkerlieferaufzeichnungen und die Einhaltung der Standards für Bunkerverfahren und Massendurchflussmessung. Jeder schwere Verstoß kostet 40 Punkte, jeder mittlere 20 Punkte. Die beiden anderen Indikatoren betreffen den Fahrzeugbetrieb, einschließlich Kollisionen und Verschmutzungen, sowie das Kundenfeedback. Dieses muss der Lieferant bei jeder Lieferung vom empfangenden Schiff einholen und in das System DigitalPORT@SG der MPA eingeben.[8] Das System macht jede Lieferung zu einem Datenpunkt. So kann die MPA Lieferanten erkennen, deren Leistung nachlässt, bevor ein einzelner Vorfall zum Skandal wird.

Bunkertanker, Betreiber und Sachverständige

Die Bunkertankerflotte ist die physische Infrastruktur des Marktes. Die am 16. Oktober 2026 aktualisierte Liste der Bunkertanker der MPA enthielt 222 Tanker mit Massendurchflussmessern und vier kleine Tanker mit Verdrängungszählern.[9] Ihre Größe reicht von kleinen Fahrzeugen mit rund hundert Tonnen Tragfähigkeit bis zu Tankern mit fast 10.000 Tonnen. Die MPA hat die Lizenzierung genutzt, um die Flotte zu erneuern. Nach einem Stufensystem (Gate System) mussten Bunkertanker ab 600 Tonnen Tragfähigkeit ab dem 1. Januar 2012 jünger als zehn Jahre sein. Ab dem 1. Januar 2014 durften Tanker, die dreißig Jahre oder älter waren, im Hafen

© 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.

nicht mehr fahren.[10] Eigene Standards der MPA gelten für Bunkertanker innerhalb der Hafengrenzen (Port Limit Bunker Tankers), Methanol-Bunkertanker und LNG-Bunkerschiffe.

Bunkersachverständige vervollständigen das Bild. Ein vom Käufer, manchmal auch vom Verkäufer bestellter Sachverständiger ist bei der Lieferung anwesend. Er prüft die Tanks des Bunkertankers vor und nach der Lieferung, überwacht die Zählerablesungen und die Probenahme und meldet jede Abweichung. Auf seine Unabhängigkeit kommt es an. Ein Sachverständiger, der mit dem Lieferanten zusammenwirkt, kann die Kontrollen aushebeln, auf die sich das System stützt. Mit der Entscheidung, ab 2017 Sachverständigenunternehmen zu lizenzieren, holte die MPA sie in den Regulierungsbereich. Der unten erörterte Fall Grandeur Trading and Services hatte fünfzehn Jahre zuvor gezeigt, dass die Gefahr eines Zusammenwirkens von Sachverständigen und Lieferanten real war.

Aussetzung und Widerruf

Ihre schärfste Sanktion, die Aussetzung oder den Widerruf einer Lizenz, hat die MPA regelmäßig eingesetzt. Im September 2002 setzte sie die Lizenzen von Grandeur Trading and Services aus, nachdem ein Bunkersachverständiger verurteilt worden war, weil er Bestechungsgelder des Unternehmens angenommen hatte. Das Unternehmen gab seine Lizenzen daraufhin zurück.[11] Dasselbe Unternehmen steht 2026 wieder auf der Liste der lizenzierten Lieferanten. Der Verlust einer Lizenz muss also nicht endgültig sein. Im Mai 2019 widerrief die MPA die Lizenz als Bunkerlieferant von Southernpec (Singapore). Eine Kontrolle hatte ergeben, dass Beschäftigte des Unternehmens bei Bunkervorgängen mit Magneten den Massendurchflussmesser manipuliert und dass seine Ladungsoffiziere Bunkerangaben unrichtig erfasst hatten.[12]

Auch auf eine Insolvenz folgt der Widerruf. Im Oktober 2019 widerrief die MPA die Lizenz von Inter-Pacific Petroleum als Betreiber von Bunkerfahrzeugen wegen unsauberer Bunkerpraktiken. Im Dezember 2019 widerrief sie auch die Lieferantenlizenz, nachdem Inter-Pacific unter gerichtliche Verwaltung (Judicial Management) gestellt worden war und die Lizenzauflagen nicht mehr erfüllen

© 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.

konnte.[13] Im Oktober 2020 gab die MPA die Aussetzung der Lizenzen von Ocean Bunkering Services bekannt, der Bunkersparte von Hin Leong. Das Unternehmen war 2019 nach Volumen der drittgrößte Bunkerlieferant Singapurs gewesen, mit geschätzt drei bis vier Millionen Tonnen Absatz und vierzehn Bunkertankern. Es hatte die Lieferungen im April 2020 eingestellt, als die Kreditgeber seiner Muttergesellschaft die Kreditlinien entzogen.[14] Der Zusammenbruch von Hin Leong, den Kapitel II von Teil H untersucht, nahm damit binnen Wochen einen der größten Lieferanten vom Markt. Der Markt verkraftete den Ausfall ohne Störungen, was etwas über seine Tiefe aussagt.

Anmerkungen

1. Wikipedia, „Maritime and Port Authority of Singapore“ (abgerufen im November 2026): gegründet am 2. Februar 1996 nach dem MPA Act 1996 durch Zusammenlegung des Marine Department, des National Maritime Board und der Regulierungsabteilungen der früheren Port of Singapore Authority. ↩

2. MPA, „Bunkering Licence Application Guidelines“ (mpa.gov.sg, abgerufen im November 2026): für die Lieferung von Bunkern im Port of Singapore unter eigenen Lieferdokumenten ist eine gültige Bunkering Licence (Bunker Supplier) erforderlich; Antragsteller müssen sich verpflichten, sowohl eine Bunker Supplier Licence als auch eine Bunker Craft Operator Licence zu halten; Bunkertanker unterliegen der Lizenzierung für Hafenfahrzeuge; die Lizenzierung von Bunkersachverständigenunternehmen gilt seit dem 1. Januar 2017. ↩

3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (2020 Revised Edition), Bestimmungen über die Lizenzierung von Hafendiensten und -einrichtungen, und die Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩

4. MPA, „Bunkering Licence Application Guidelines“ (a. a. O.): eingezahltes Mindestkapital von 500.000 S$, das bei der Verlängerung aufrechtzuerhalten ist; Lizenzen werden jährlich verlängert. ↩

© 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“ (a. a. O.): Anforderungen an den Geschäftsplan; Lager vorzugsweise in Singapur im Eigentum oder gemietet; Antragsteller müssen mindestens zwei neue Bunkertanker besitzen und betreiben, die vollelektrisch sind, B100-Biokraftstoff nutzen können oder mit Netto-Null-Kraftstoffen wie Wasserstoff kompatibel sind. ↩
6. MPA, „List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore“, Stand 4. September 2026 (PDF, mpa.gov.sg, abgerufen im November 2026): 39 lizenzierte Lieferanten, darunter BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies und Vitol Bunkers sowie unabhängige Lieferanten aus Singapur; Global Energy Trading, Golden Island und PetroChina zusätzlich zu konventionellen Kraftstoffen für Methanol aufgeführt. ↩
7. MPA, „Bunkering Licence Application Guidelines“ (a. a. O.): zertifiziertes Quality Management System for the Bunker Supply Chain (QMBS) auf Grundlage von SS 524:2021, zertifiziert durch eine vom Singapore Accreditation Council akkreditierte Stelle, mit jährlichem Auditbericht, der vor Ablauf der Lizenz vorzulegen ist. ↩
8. MPA, „Bunkering Licence Application Guidelines“ (a. a. O.): KPI-Punktesystem mit 100 Punkten je KPI bei Erteilung und Verlängerung; gewichtete Mindestgesamtpunktzahl von 75; Bunker Supply Records (Einhaltung von SS 600 und SS 648) mit 70 Prozent gewichtet, mit Abzügen von 40 Punkten je schwerem und 20 Punkten je mittlerem Verstoß; Craft Operations Records und Customer Feedback Records mit je 15 Prozent gewichtet; Kundenfeedback zu jedem Bunkervorgang auf einer Skala von 1 bis 5 bewertet und über DigitalPORT@SG eingegeben. ↩
9. MPA, „Bunker Tanker List“, aktualisiert am 16. Oktober 2026 (PDF, mpa.gov.sg, abgerufen im November 2026): 222 Bunkertanker mit Massendurchflussmesssystemen, aufgeführt mit ihrer Tragfähigkeit (von 99 bis 9.948 DWT) und den zugelassenen Kraftstoffen, sowie vier Bunkertanker von 104 bis 127 DWT mit Verdrängungszählern. ↩

© 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, abgerufen im November 2026), Abschnitt zum Gate System: ab dem 1. Januar 2012 müssen Bunkertanker ab 600 DWT jünger als 10 Jahre sein; ab dem 1. Januar 2014 dürfen Bunkertanker mit einem Alter von 30 Jahren und mehr im Hafen nicht betrieben werden. ↩
11. MPA, „MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd“ (Pressemitteilung, 11. September 2002): Aussetzung mit Wirkung vom 10. September 2002, nachdem ein Sachverständiger wegen der Annahme von Bestechungsgeldern von Grandeur verurteilt worden war; Grandeur gab seine Bunkering-Lizenzen zurück. MPA, „List of licensed bunker suppliers“, 4. September 2026 (a. a. O.): Grandeur Trading & Services Pte Ltd als lizenzierter Bunkerlieferant aufgeführt. ↩
12. MPA, „Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec (Singapore) Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence“ (Pressemitteilung, 29. Mai 2019): Widerruf mit Wirkung vom 29. Mai 2019; Beschäftigte verwendeten „magnets to interfere with the mass flow meter during bunkering operations“; Ladungsoffiziere „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“ (Pressemitteilung, 9. Dezember 2019): Bunker Craft Operator Licence am 15. Oktober 2019 wegen unsauberer Bunkerpraktiken widerrufen; Bunker Supplier Licence mit Wirkung vom 9. Dezember 2019 widerrufen, nach der Bestellung eines Judicial Manager, da das Unternehmen die Lizenzbedingungen nicht erfüllt hatte. ↩
14. gCaptain (Reuters), „Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit“, 19. Oktober 2020 (abgerufen im November 2026): OBS war 2019 nach Volumen der drittgrößte Bunkerlieferant, mit geschätzt 3–4 Millionen Tonnen und 14 lizenzierten Bunkerleichtern; es stellte den Betrieb im April 2020 ein und „has not been able to fulfil its licensing commitment to date“; Hin Leong schuldete Gläubigern 3,85 Milliarden US$. ↩

© 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