Licences des fournisseurs de soutes

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 et ses pouvoirs

Le soutage dans le port est réglementé par la Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, l'autorité maritime et portuaire). La MPA a été créée le 2 février 1996 en vertu du Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996, par la fusion du Marine Department, du National Maritime Board et des services réglementaires de l'ancienne Port of Singapore Authority.[1] Les terminaux commerciaux ont été transférés à PSA, devenue un exploitant constitué en société, tandis que la MPA conservait les fonctions d'autorité portuaire, de régulateur et de promoteur de Singapour comme centre maritime international. La séparation de la réglementation et de l'exploitation des terminaux a donné à la MPA l'indépendance dont une autorité de délivrance des licences a besoin.

La MPA délivre des licences à chaque participant de la chaîne d'approvisionnement physique. Une société qui fournit des soutes dans le port sous ses propres documents de livraison doit détenir une licence de soutage en qualité de fournisseur de soutes (bunker supplier). Elle doit aussi s'engager à détenir une licence d'exploitant de bateaux de soutage (bunker craft operator) pour les navires-citernes qui effectuent

© 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.

les livraisons.[2] Les navires-citernes eux-mêmes sont des bateaux portuaires (harbour craft) soumis aux règles générales de licence applicables à ces bateaux. Depuis le 1er janvier 2017, les sociétés d'expertise en soutage doivent elles aussi détenir une licence. La base légale réside dans le MPA Act et ses règlements d'application, qui interdisent de fournir des services et des installations portuaires sans licence et permettent à la MPA d'assortir de conditions les licences qu'elle accorde.[3] Ce sont les conditions de licence, plus que la loi, qui contiennent les obligations détaillées régissant le soutage.

La licence de fournisseur de soutes

Les conditions de la licence de fournisseur de soutes sont exigeantes. Le requérant doit disposer d'un capital libéré minimal de 500 000 S$ et le maintenir à chaque renouvellement annuel.[4] Il doit présenter un plan d'affaires portant sur ses installations de stockage, ses prévisions de ventes sur trois ans, ses investissements en navires avitailleurs, ses sources de carburant et ses références dans d'autres ports, ainsi que les profils de ses actionnaires et de ses administrateurs (directors). Il devrait de préférence posséder ou louer des installations de stockage à Singapour. Point le plus significatif pour la transition énergétique, il doit posséder et exploiter au moins deux navires avitailleurs neufs, entièrement électriques, capables d'utiliser du biocarburant B100 ou compatibles avec des carburants à zéro émission nette tels que l'hydrogène.[5]

Ces conditions ont maintenu le nombre de titulaires à un niveau restreint. La liste de la MPA des fournisseurs agréés de carburants conventionnels comptait 39 noms au 4 septembre 2026.[6] On y trouve les grandes compagnies pétrolières, les filiales de négoce de groupes énergétiques chinois, indonésiens, coréens et japonais, les filiales de soutage de maisons de négoce mondiales et un groupe de sociétés singapouriennes indépendantes, dont plusieurs entreprises familiales qui ont débuté comme exploitants de quelques navires-citernes. La licence a une valeur de rareté. Elle donne accès à un marché de plus de cinquante millions de tonnes par an, mais elle peut être perdue à la suite d'un seul manquement grave à ses conditions.

© 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.

Accréditation, gestion de la qualité et système de points

Un fournisseur titulaire d'une licence doit aussi maintenir un système certifié de gestion de la qualité pour la chaîne d'approvisionnement en soutes, fondé sur la norme singapourienne SS 524:2021 et certifié par un organisme accrédité par le Singapore Accreditation Council. Un rapport d'audit doit être remis chaque année à la MPA avant l'expiration de la licence.[7] La norme exige que le fournisseur maîtrise toute la chaîne, de l'achat du carburant et de son stockage jusqu'au chargement du navire-citerne et à la livraison au navire.

La MPA surveille les performances au moyen d'un système de points. Chaque fournisseur reçoit 100 points pour chacun de trois indicateurs de performance lors de l'octroi de la licence et à chaque renouvellement. Il doit conserver un score pondéré d'au moins 75 pour rester accrédité. L'indicateur le plus lourdement pondéré, à 70 %, porte sur les registres de livraison de soutes et le respect des normes relatives aux procédures de soutage et au comptage par débitmètre massique. Chaque manquement grave coûte 40 points et chaque manquement modéré 20 points. Les deux autres indicateurs portent sur l'exploitation des bateaux, y compris les collisions et la pollution, ainsi que sur les retours des clients, que le fournisseur doit recueillir auprès du navire réceptionnaire pour chaque livraison et saisir dans le système DigitalPORT@SG de la MPA.[8] Le système fait de chaque livraison un point de données, ce qui permet à la MPA de repérer les fournisseurs dont les performances se dégradent avant qu'un incident isolé ne tourne au scandale.

Navires-citernes, exploitants et experts

La flotte de navires avitailleurs constitue l'infrastructure physique du marché. La liste de la MPA mise à jour le 16 octobre 2026 comptait 222 navires-citernes équipés de débitmètres massiques et quatre petits navires-citernes utilisant des compteurs volumétriques.[9] Leur taille va de petites unités d'une centaine de tonnes de port en lourd à des navires-citernes de près de 10 000 tonnes. La MPA s'est servie des licences pour renouveler la flotte. Selon un système de seuils (gate system), les navires avitailleurs de 600 tonnes de port en lourd et plus devaient avoir moins de dix ans à partir du 1er janvier 2012, tandis que ceux de trente ans ou plus ont été

© 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.

interdits d'exploitation dans le port à partir du 1er janvier 2014.[10] Des normes distinctes de la MPA s'appliquent aux navires avitailleurs limités au port, aux navires avitailleurs de méthanol et aux navires de soutage de GNL.

Les experts en soutage complètent le dispositif. Un expert désigné par l'acheteur, et parfois aussi par le vendeur, assiste à la livraison, contrôle les citernes du navire-citerne avant et après la livraison, constate les relevés des compteurs et le prélèvement des échantillons et signale toute divergence. Leur indépendance est essentielle, car un expert de connivence avec le fournisseur peut faire échec aux contrôles sur lesquels repose le système. La décision de la MPA de soumettre les sociétés d'expertise à licence à partir de 2017 les a fait entrer dans le périmètre réglementaire. L'affaire Grandeur Trading and Services, évoquée ci-dessous, avait montré quinze ans plus tôt que le risque de collusion entre experts et fournisseurs était réel.

Suspension et retrait

La sanction ultime de la MPA, la suspension ou le retrait d'une licence, a été appliquée régulièrement. En septembre 2002, la MPA suspendit les licences de Grandeur Trading and Services après qu'un expert en soutage eut été condamné pour avoir accepté des pots-de-vin de l'entreprise, qui restitua alors ses licences.[11] La même société figure de nouveau sur la liste des fournisseurs agréés de 2026, ce qui montre que la perte d'une licence n'est pas nécessairement définitive. En mai 2019, la MPA a retiré la licence de fournisseur de soutes de Southernpec (Singapore) après qu'un contrôle eut établi que ses employés avaient utilisé des aimants pour fausser le débitmètre massique pendant les opérations de soutage et que ses officiers de cargaison avaient consigné de manière inexacte les informations relatives au soutage.[12]

Le retrait suit aussi l'insolvabilité. En octobre 2019, la MPA a retiré la licence d'exploitant de bateaux de soutage d'Inter-Pacific Petroleum pour pratiques abusives de soutage. En décembre 2019, elle a retiré la licence de fournisseur de l'entreprise, après qu'Inter-Pacific eut été placée sous judicial management et ne pouvait plus remplir les conditions de la licence.[13] En octobre 2020, la MPA a annoncé la

© 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.

suspension des licences d'Ocean Bunkering Services, la filiale de soutage de Hin Leong. L'entreprise avait été le troisième fournisseur de soutes de Singapour en volume en 2019, avec des ventes estimées à trois à quatre millions de tonnes et quatorze navires avitailleurs, mais elle avait cessé ses livraisons en avril 2020 lorsque les prêteurs avaient retiré leurs lignes de crédit à sa société mère.[14] La faillite de Hin Leong, examinée au chapitre II de la partie H, a ainsi retiré du marché l'un des plus grands fournisseurs en quelques semaines. Le marché a absorbé cette perte sans perturbation, ce qui en dit long sur sa profondeur.

Notes

1. Wikipedia, "Maritime and Port Authority of Singapore" (consulté en novembre 2026) : créée le 2 février 1996 en vertu du MPA Act 1996 par la fusion du Marine Department, du National Maritime Board et des services réglementaires de l'ancienne Port of Singapore Authority. ↩
2. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (mpa.gov.sg, consulté en novembre 2026) : une Bunkering Licence (Bunker Supplier) valide est requise pour fournir des soutes dans le port de Singapour sous les propres documents de livraison de la société ; les requérants doivent s'engager à détenir à la fois une licence de fournisseur de soutes et une licence d'exploitant de bateaux de soutage ; les navires avitailleurs sont soumis au régime de licence des bateaux portuaires ; les sociétés d'expertise en soutage sont soumises à licence depuis le 1er janvier 2017. ↩
3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (éd. rév. 2020), dispositions relatives aux licences pour les services et installations portuaires, et Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩
4. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (note ci-dessus) : capital libéré minimal de 500 000 S$, à maintenir lors du renouvellement ; les licences sont renouvelées chaque année. ↩
5. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (note ci-dessus) : exigences relatives au plan d'affaires ; stockage de préférence détenu ou loué à

© 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.

Singapour ; les requérants doivent posséder et exploiter au moins deux navires avitailleurs neufs, entièrement électriques, capables d'utiliser du biocarburant B100 ou compatibles avec des carburants à zéro émission nette tels que l'hydrogène. ↩

6. MPA, "List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore", à jour au 4 septembre 2026 (PDF, mpa.gov.sg, consulté en novembre 2026) : 39 fournisseurs agréés, parmi lesquels BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies et Vitol Bunkers, ainsi que des fournisseurs singapouriens indépendants ; Global Energy Trading, Golden Island et PetroChina sont également inscrits pour le méthanol, en plus des carburants conventionnels. ↩
7. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (note ci-dessus) : système certifié de gestion de la qualité pour la chaîne d'approvisionnement en soutes (Quality Management System for the Bunker Supply Chain, QMBS) fondé sur la norme SS 524:2021, certifié par un organisme accrédité par le Singapore Accreditation Council, avec un rapport d'audit annuel à remettre avant l'expiration de la licence. ↩
8. MPA, "Bunkering Licence Application Guidelines" (note ci-dessus) : système de points par indicateur clé de performance (KPI), avec 100 points par KPI lors de l'octroi et du renouvellement ; score pondéré total minimal de 75 ; Bunker Supply Records (respect des normes SS 600 et SS 648) pondéré à 70 %, avec une déduction de 40 points par manquement grave et de 20 points par manquement modéré ; Craft Operations Records et Customer Feedback Records pondérés à 15 % chacun ; retour client pour chaque opération de soutage, noté de 1 à 5 et saisi via DigitalPORT@SG. ↩
9. MPA, "Bunker Tanker List", mise à jour le 16 octobre 2026 (PDF, mpa.gov.sg, consulté en novembre 2026) : 222 navires avitailleurs équipés de systèmes de comptage par débitmètre massique, énumérés avec leur port en lourd (de 99 à 9 948 tpl) et les carburants autorisés, et quatre navires avitailleurs de 104 à 127 tpl utilisant des compteurs volumétriques. ↩

© 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, consulté en novembre 2026), section relative au gate system : à partir du 1er janvier 2012, les navires avitailleurs de 600 tpl et plus doivent avoir moins de 10 ans ; à partir du 1er janvier 2014, les navires avitailleurs de 30 ans et plus ne sont plus autorisés à opérer dans le port. ↩

11. MPA, “MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd” (communiqué de presse, 11 septembre 2002) : suspension avec effet au 10 septembre 2002 après la condamnation d’un expert pour avoir accepté des pots-de-vin de Grandeur ; Grandeur a restitué ses licences de soutage. MPA, “List of licensed bunker suppliers”, 4 septembre 2026 (note ci-dessus) : Grandeur Trading & Services Pte Ltd figure parmi les fournisseurs de soutes agréés. ↩

12. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec (Singapore) Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence” (communiqué de presse, 29 mai 2019) : retrait effectif au 29 mai 2019 ; des employés ont utilisé des « magnets to interfere with the mass flow meter during bunkering operations » ; des officiers de cargaison « 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” (communiqué de presse, 9 décembre 2019) : Bunker Craft Operator Licence retirée le 15 octobre 2019 pour pratiques abusives de soutage ; Bunker Supplier Licence retirée avec effet au 9 décembre 2019 après la nomination d’un judicial manager, la société ne remplissant plus les conditions de la licence. ↩

14. gCaptain (Reuters), “Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit”, 19 octobre 2020 (consulté en novembre 2026) : OBS était le troisième fournisseur de soutes en volume en 2019, avec environ 3 à 4 millions de tonnes et 14 barges de soutage sous licence ; elle a cessé ses activités en avril 2020 et « has not been able to fulfil its licensing commitment to date » ; Hin Leong devait 3,85 milliards de dollars US à ses créanciers. ↩

© 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