Singapour, port de soutage

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

Des tas de charbon au fioul

Le soutage a commencé à Singapour avec le charbon. Lorsque les navires à vapeur apparurent dans les eaux asiatiques au XIXe siècle, le port devint une station de charbonnage pour les réseaux de lignes à vapeur qui reliaient l'Europe, l'Inde, la Chine et l'Australie.[1] Le charbon devait être importé, stocké et porté à bord par des équipes de manœuvres. La rapidité du charbonnage devint vite un facteur de concurrence entre les ports. Le chapitre V de la partie B a décrit les quais à charbon de la Tanjong Pagar Dock Company et la cadence contractuelle de quarante tonnes à l'heure. Le mot lui-même remonte à cette époque : les « bunkers » étaient les soutes dans lesquelles un navire à vapeur stockait son charbon, un terme qui passa ensuite au fioul qui remplaça le charbon au XXe siècle.[2]

Le passage au pétrole relia le soutage à l'industrie pétrolière qui se développa sur les îles du sud. Au début des années 1890, M. Samuel & Co., la maison londonienne qui créa plus tard la Shell Transport and Trading, fit construire un dépôt de réservoirs de pétrole sur Pulau Bukom. L'île devint par la suite le site d'une grande raffinerie et d'un terminal.[3] Les raffineries construites à Singapour à partir des années 1960, qu'examine le chapitre II de cette partie, produisaient le fioul résiduel que brûlaient les navires de haute mer. Le fioul constituait la fraction lourde du baril raffiné et

© 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.

avait peu d'autres usages. Un port qui raffinait du brut pour la région trouvait donc un débouché naturel pour ses résidus dans les navires qui passaient par ses eaux. Les chantiers navals établis après le retrait militaire britannique, examinés au chapitre III de la partie C, ajoutèrent la réparation et l'entretien aux services qui attiraient les navires à Singapour.

La taille du marché

La croissance du marché depuis 2010 a été presque continue. Les ventes annuelles de soutes sont passées de 40,9 millions de tonnes en 2010 à 45,2 millions de tonnes en 2015 et à 50,6 millions de tonnes en 2017. Elles sont retombées à 47,5 millions de tonnes en 2019 et à 47,9 millions de tonnes en 2022, avant d'atteindre 51,8 millions de tonnes en 2023 et 54,9 millions de tonnes en 2024.[4] Le chiffre de 2025, 56,77 millions de tonnes selon la première annonce et 56,79 millions de tonnes dans la série révisée de la MPA, est le plus élevé jamais enregistré. Les ventes de fioul à haute teneur en soufre ont augmenté de 7,8 % pour atteindre 21,73 millions de tonnes, cinquième hausse annuelle consécutive, tandis que celles de fioul à basse teneur en soufre ont reculé de 2,5 % à 28,83 millions de tonnes.[5] Le reste se composait principalement de gazole marin et des carburants alternatifs présentés plus loin.

La tendance s'est poursuivie en 2026, quoique plus lentement. Les ventes de janvier à août 2026 ont atteint 37,77 millions de tonnes, soit environ 2,4 % de plus que sur les mêmes mois de 2025, malgré la crise d'Ormuz qu'examine le chapitre II de cette partie. Selon des chiffres provisoires, les ventes des neuf premiers mois s'élèvent à 42,50 millions de tonnes. Les mélanges de biocarburants ont fait exception, tombant à environ 0,52 million de tonnes sur les huit premiers mois, contre 1,05 million de tonnes un an plus tôt.[6] Les ventes de soutes doivent être lues en parallèle avec le trafic du port. En 2025, le tonnage des navires arrivés à Singapour a atteint le record de 3,22 milliards de tonneaux de jauge brute, tandis que le trafic de conteneurs atteignait 44,66 millions d'EVP.[7] Beaucoup des navires qui se ravitaillent en soutes à Singapour n'y chargent ni n'y déchargent de marchandises. Ils n'y font escale 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.

pour le carburant, l'avitaillement et les relèves d'équipage, et utilisent les mouillages comme une station-service sur la route entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale.

Pourquoi les navires se ravitaillent à Singapour

La première raison est géographique. Le chapitre I de la partie A a montré que le détroit de Malacca est l'un des principaux points de passage obligés du commerce mondial. Un navire qui fait route entre l'Europe, le Moyen-Orient ou l'Inde et l'Asie de l'Est passe devant Singapour, qu'il y fasse escale ou non. S'y ravitailler coûte tout au plus un bref détour, alors que les autres ports de la route n'offrent pas les volumes ni le choix de fournisseurs, ou se trouvent en marge des grandes routes maritimes. Fujaïrah, aux Émirats arabes unis, présentée comme le deuxième pôle de soutage du monde, dessert les navires à l'entrée du Golfe.[8] Rotterdam joue le rôle correspondant pour l'Europe du Nord. Aucun des deux ne concurrence directement Singapour pour le trafic de l'Asie de l'Est.

La deuxième raison tient à l'approvisionnement. Singapour réunit des raffineries, des terminaux de stockage indépendants et une importante communauté de négociants en pétrole, qu'examinent les chapitres II et V de cette partie. Le fioul et le gazole sont raffinés sur place ou importés du Moyen-Orient, d'Inde, de Chine et d'Europe, puis mélangés dans les terminaux de stockage selon les spécifications qu'exigent les navires. La formation des prix a lieu dans la même ville, puisque les cotations singapouriennes du fioul servent de référence pour toute l'Asie. Un armateur peut donc acheter du carburant à Singapour à un prix transparent, auprès de fournisseurs concurrents et en quasi n'importe quelle quantité.

La troisième raison est la réglementation, objet des sections suivantes. Les armateurs et les affréteurs achètent du carburant à Singapour parce qu'ils comptent recevoir la quantité qu'ils paient, de la qualité indiquée dans les documents, d'un fournisseur titulaire d'une licence dont la responsabilité peut être engagée. Rares sont les ports de soutage qui offrent cette garantie au même degré. Elle est le fruit de plus de vingt

© 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.

ans de travail réglementaire de la MPA, qui a transformé un marché connu pour ses livraisons incomplètes et ses pratiques abusives en un modèle qu'étudient aujourd'hui d'autres ports.

La chaîne d'approvisionnement en soutes

Une livraison de soutes type fait intervenir plusieurs parties. L'acheteur est la personne responsable du carburant du navire. Dans le cadre d'un affrètement à temps, il s'agit normalement de l'affréteur, ce qui explique pourquoi de nombreux contrats de soutage sont conclus par les affréteurs et non par les propriétaires. La Court of Appeal a relevé en 2012 que, dans un affrètement à temps, « c'est l'affréteur qui est responsable de la fourniture et du paiement du carburant ».[9] L'acheteur contracte souvent avec un négociant ou un courtier en soutes, qui achète à son tour auprès d'un fournisseur physique titulaire d'une licence dans le port. Le fournisseur physique livre le carburant au moyen d'un navire avitailleur au navire au mouillage ou à quai.

La livraison est constatée par un bon de livraison de soutes signé par l'officier de cargaison du fournisseur et par le chef mécanicien du navire, qui peut être assisté d'un expert en soutage indépendant. Des échantillons sont prélevés pendant la livraison et scellés en vue d'analyses ultérieures. Le paiement intervient généralement à crédit, à plusieurs semaines, de sorte que le fournisseur ou le négociant finance le carburant jusqu'au paiement de l'acheteur. Le carburant lui-même est normalement consommé bien avant l'échéance, un fait qui prend toute son importance lorsqu'une partie de la chaîne fait défaut. Une banque qui finance un négociant en soutes prête donc sur des créances envers des armateurs et des affréteurs dont elle doit apprécier la solvabilité, en contrepartie d'un carburant qui disparaîtra bientôt dans les moteurs des navires.

© 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.

Notes

1. Wikipedia, “Port of Singapore” (consulté en novembre 2026) : à partir des années 1840, Singapour devint une importante station de charbonnage pour les réseaux de lignes à vapeur. ↩
2. Wikipedia, “Bunkering” (consulté en novembre 2026) : le terme remonte à l’époque des navires à vapeur, lorsque le charbon était stocké dans des soutes (bunkers) ; aujourd’hui, « bunker » désigne généralement les produits pétroliers stockés dans des réservoirs. ↩
3. National Heritage Board, Roots.sg, “Shell in Singapore”, et Tilak Doshi, *Houston of Asia: The Singapore Petroleum Industry*, Singapour, ISEAS, 1989, p. 81–124 (premiers réservoirs de stockage de kérosène sur Pulau Bukom en 1892), tous deux cités au chapitre II de cette partie. ↩
4. Wikipedia, “Port of Singapore” (consulté en novembre 2026), tableau des ventes de soutes : 40,9 millions de tonnes (2010), 45,2 (2015), 48,6 (2016), 50,6 (2017), 49,8 (2018), 47,5 (2019), 49,8 (2020), 50,0 (2021), 47,9 (2022), 51,8 (2023), 54,9 (2024), 56,77 (2025). MPA, “Bunker Sales” (fichier Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, consulté en novembre 2026) : totaux annuels de 48 614,5 milliers de tonnes (2016) à 54 920,59 milliers de tonnes (2024), cohérents avec ces chiffres ; total révisé pour 2025 de 56 789,46 milliers de tonnes. ↩
5. Baird Maritime (Reuters), 13 janvier 2026 (note ci-dessus) : fioul à haute teneur en soufre, 21,73 millions de tonnes en 2025, en hausse de 7,8 % et en progression pour la cinquième année consécutive ; fioul à basse teneur en soufre, 28,83 millions de tonnes, en baisse de 2,5 %. ↩
6. MPA, “Bunker Sales” (fichier Excel bunker-sales_Sep-2026.xlsx, mpa.gov.sg, Research and Statistics, consulté en novembre 2026) : totaux mensuels de janvier à août 2026 s’élevant à 37 770,41 milliers de tonnes, contre 36 870,53 milliers de tonnes pour janvier à août 2025 ; janvier à septembre 2026 (septembre selon une estimation provisoire) : 42 496,80 milliers de tonnes ; qualités mélangées à des biocarburants et B100 ensemble : 519,82 milliers 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.

tonnes de janvier à août 2026, contre 1 050,83 milliers de tonnes de janvier à août 2025. ↩

7. Baird Maritime (Reuters), 13 janvier 2026 (note ci-dessus) : tonnage des navires arrivés de 3,22 milliards de tonneaux de jauge brute et trafic de conteneurs de 44,66 millions d'EVP en 2025. ↩
8. Wikipedia, "Port of Fujairah" (consulté en novembre 2026) : Fujaïrah y est présentée comme « the world second largest bunkering hub », avec renvoi à un entretien de S&P Global du 16 avril 2019. ↩
9. *The "Bunga Melati 5"* [2012] SGCA 46 (Court of Appeal, 21 août 2012), par. [70], citant Girvin : dans un affrètement à temps, « it is the charterer who is responsible for the provision and payment for fuel ». ↩

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