# Gemi yakıtı tedarikçilerinin lisanslanması

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

## Denizcilik ve Liman Otoritesi ve yetkileri

Limandaki gemi yakıtı ikmalini Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi (MPA) düzenler. MPA, 2 Şubat 1996'da 1996 tarihli Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi Kanunu (Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996) uyarınca Denizcilik Dairesi (Marine Department), Ulusal Denizcilik Kurulu (National Maritime Board) ve eski Singapur Liman İdaresi'nin (Port of Singapore Authority) düzenleyici birimlerinin birleştirilmesiyle kuruldu.[1] Ticari terminaller şirket statüsünde bir işletmeci hâline gelen PSA'ya geçti. MPA ise liman otoritesi, düzenleyici ve Singapur'u uluslararası bir denizcilik merkezi olarak tanıtan kurum işlevlerini korudu. Düzenlemenin terminal işletmeciliğinden ayrılması, MPA'ya bir lisans makamının ihtiyaç duyduğu bağımsızlığı kazandırdı.

MPA fiziksel tedarik zincirindeki her katılımcıyı lisanslar. Limanda kendi teslim belgeleriyle gemi yakıtı tedarik eden bir şirketin, gemi yakıtı tedarikçisi sıfatıyla bir gemi yakıtı ikmal lisansına sahip olması gerekir. Şirket ayrıca teslimatları yapan tankerler için bir ikmal teknesi işletmecisi lisansı edinmeyi de taahhüt etmelidir.[2] Tankerlerin kendisi, liman teknelerine ilişkin genel lisans kurallarına tabi liman

© 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.

tekneleridir. 1 Ocak 2017'den bu yana gemi yakıtı sörvey şirketleri de lisans almak zorundadır. Yasal dayanak MPA Kanunu ve bu Kanun uyarınca çıkarılan yönetmeliklerdir. Bunlar lisans olmadan liman hizmeti ve tesisi sağlanmasını yasaklar ve MPA'nın verdiği lisanslara koşullar eklemesine imkân tanır.[3] Gemi yakıtı ikmalini yöneten ayrıntılı yükümlülükler kanundan çok lisans koşullarında yer alır.

## Gemi yakıtı tedarikçisi lisansı

Gemi yakıtı tedarikçisi lisansının koşulları ağırdır. Başvuru sahibinin asgari 500.000 Singapur doları (S$500.000) ödenmiş sermayesi olmalı ve bu sermayeyi her yıllık yenilemede korumalıdır.[4] Başvuru sahibi depolama tesislerini, üç yıllık satış öngörülerini, yakıt ikmal tankerlerine yatırımı, yakıt kaynaklarını ve diğer limanlardaki geçmiş performansını kapsayan bir iş planını, pay sahiplerinin ve yöneticilerinin (director) profilleriyle birlikte sunmalıdır. Tercihen Singapur'da depolama tesislerine sahip olmalı ya da bunları kiralamalıdır. Enerji dönüşümü açısından en önemlisi, tamamen elektrikli, B100 biyoyakıtını kullanabilen ya da hidrojen gibi net sıfır yakıtlarla uyumlu en az iki yeni yakıt ikmal tankerine sahip olup bunları işletmesi gerekir.[5]

Bu koşullar lisans sahiplerinin sayısını sınırlı tutmuştur. MPA'nın 4 Eylül 2026 itibarıyla geleneksel yakıtlara ilişkin lisanslı gemi yakıtı tedarikçileri listesinde 39 isim yer alıyordu.[6] Bunlar arasında büyük petrol şirketleri, Çinli, Endonezyalı, Koreli ve Japon enerji gruplarının ticaret kolları, küresel ticaret şirketlerinin gemi yakıtı yan kuruluşları ve bir grup bağımsız Singapur şirketi bulunur. Bu şirketlerin birkaçı, birkaç tankerle işe başlamış aile şirketleridir. Lisansın bir kıtlık değeri vardır. Yılda elli milyon tonu aşan bir piyasaya erişim sağlar, ancak koşullarının tek bir ciddi ihlaliyle kaybedilebilir.

## Akreditasyon, kalite yönetimi ve puan sistemi

Lisanslı bir tedarikçi ayrıca gemi yakıtı tedarik zinciri için Singapur Standardı SS 524:2021'e dayanan ve Singapur Akreditasyon Konseyi (Singapore Accreditation Council) tarafından akredite edilmiş bir kuruluşça belgelendirilmiş bir kalite yönetim sistemi sürdürmelidir. Her yıl lisansın süresi dolmadan önce MPA'ya bir

© 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.

denetim raporu sunulmalıdır.[7] Standart, tedarikçinin yakıtın satın alınmasından ve depolanmasından tankere yüklenmesine ve gemiye teslimine kadar tüm zinciri kontrol etmesini gerektirir.

MPA performansı bir puan sistemiyle denetler. Her tedarikçi, lisansın onaylanmasında ve her yenilemede üç performans göstergesinin her birinde 100 puanla başlar. Akreditasyonunu korumak için ağırlıklı puanının en az 75 olması gerekir. Yüzde 70 ile en ağır ağırlığa sahip gösterge, gemi yakıtı tedarik kayıtlarını ve gemi yakıtı ikmal prosedürlerine ve kütle akış ölçümüne ilişkin standartlara uyumu kapsar. Her ciddi uyumsuzluk 40, her orta düzeyli uyumsuzluk 20 puana mal olur. Diğer iki gösterge, çatışmalar ve kirlilik dahil tekne operasyonlarını ve müşteri geri bildirimlerini kapsar. Tedarikçi bu geri bildirimleri her teslimatta teslim alan gemiden toplamalı ve MPA'nın DigitalPORT@SG sistemine girmelidir.[8] Sistem her teslimatı bir veri noktasına dönüştürür. Bu sayede MPA, tek bir olay skandala dönüşmeden önce performansı kötüleşen tedarikçileri belirleyebilir.

## Yakıt ikmal tankerleri, işletmeciler ve sörveyörler

Yakıt ikmal tankeri filosu piyasanın fiziki altyapısıdır. MPA'nın 16 Ekim 2026'da güncellenen yakıt ikmal tankerleri listesinde kütle akış ölçerle donatılmış 222 tanker ve pozitif deplasmanlı ölçer kullanan dört küçük tanker yer alıyordu.[9] Büyüklükleri yaklaşık yüz detveyt tonluk küçük teknelerden yaklaşık 10.000 tonluk tankerlere kadar uzanır. MPA filoyu yenilemek için lisanslamayı kullanmıştır. Kapı sistemi (gate system) uyarınca 1 Ocak 2012'den itibaren 600 detveyt ton ve üzerindeki yakıt ikmal tankerlerinin on yaşından küçük olması gerekiyordu. 1 Ocak 2014'ten itibaren ise otuz yaş ve üzerindeki tankerlerin limanda faaliyet göstermesi yasaklandı.[10] Liman sınırları içinde çalışan yakıt ikmal tankerleri, metanol ikmal tankerleri ve LNG ikmal gemileri için ayrı MPA standartları uygulanır.

Gemi yakıtı sörveyörleri tabloyu tamamlar. Alıcı tarafından, bazen de ayrıca satıcı tarafından atanan bir sörveyör teslimatta hazır bulunur. Teslimattan önce ve sonra yakıt ikmal tankerinin tanklarını kontrol eder, ölçer okumalarına ve numune alımına tanıklık eder ve her türlü tutarsızlığı raporlar. Sörveyörlerin bağımsızlığı önemlidir. Tedarikçiyle işbirliği yapan bir sörveyör, sistemin dayandığı kontrolleri

© 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.

boşa çıkarabilir. MPA'nın 2017'den itibaren sörvey şirketlerini lisanslama kararı onları düzenleme alanının içine aldı. Aşağıda ele alınan Grandeur Trading and Services vakası, sörveyörler ile tedarikçiler arasındaki işbirliği riskinin gerçek olduğunu on beş yıl önce göstermişti.

## Askıya alma ve iptal

MPA'nın en ağır yaptırımı olan lisansın askıya alınması ya da iptali düzenli olarak kullanılmıştır. Eylül 2002'de MPA, bir gemi yakıtı sörveyörünün şirketten rüşvet almaktan mahkûm edilmesinin ardından Grandeur Trading and Services'in lisanslarını askıya aldı. Şirket bunun üzerine lisanslarını iade etti.[11] Aynı şirket 2026'daki lisanslı tedarikçiler listesinde yeniden yer alır. Bu da lisans kaybının kalıcı olmak zorunda olmadığını gösterir. Mayıs 2019'da MPA, bir denetim kontrolünde çalışanlarının gemi yakıtı ikmali sırasında kütle akış ölçere mıknatısla müdahale ettiğinin ve kargo zabitlerinin ikmal bilgilerini hatalı kaydettiğinin tespit edilmesi üzerine Southernpec (Singapore)'ın gemi yakıtı tedarikçisi lisansını iptal etti.[12]

Aciz de iptale yol açar. Ekim 2019'da MPA, Inter-Pacific Petroleum'un ikmal teknesi işletmecisi lisansını gemi yakıtı ikmali usulsüzlükleri nedeniyle iptal etti. Aralık 2019'da, Inter-Pacific yargısal yönetim (judicial management) altına alınıp lisans koşullarını artık karşılayamaz hâle gelince şirketin tedarikçi lisansını da iptal etti.[13] Ekim 2020'de MPA, Hin Leong'un gemi yakıtı kolu Ocean Bunkering Services'in lisanslarının askıya alındığını açıkladı. Şirket 2019'da tahminen üç ila dört milyon ton satış ve on dört yakıt ikmal tankeriyle hacim bakımından Singapur'un üçüncü büyük gemi yakıtı tedarikçisiydi. Ancak kredi verenler ana şirketin kredi limitlerini geri çekince Nisan 2020'de teslimatları durdurmuştu.[14] H. Kısım, II. Bölüm'de incelenen Hin Leong çöküşü böylece en büyük tedarikçilerden birini birkaç hafta içinde piyasadan sildi. Piyasa bu kaybı aksamadan özümsedi. Bu da piyasanın derinliği hakkında bir fikir verir.

© 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.

# Notlar

1. Wikipedia, “Maritime and Port Authority of Singapore” (Erişim tarihi: Kasım 2026): 2 Şubat 1996’da MPA Act 1996 uyarınca Marine Department, National Maritime Board ve eski Port of Singapore Authority’nin düzenleyici birimlerinin birleşmesiyle kuruldu. ↩
2. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (mpa.gov.sg, Erişim tarihi: Kasım 2026): Singapur Limanı’nda şirketin kendi teslim belgeleriyle gemi yakıtı tedarik etmek için geçerli bir Bunkering Licence (Bunker Supplier) gerekir; başvuru sahipleri hem gemi yakıtı tedarikçisi lisansına hem de ikmal teknesi işletmecisi lisansına sahip olmayı taahhüt etmelidir; yakıt ikmal tankerleri liman teknesi lisanslamasına tabidir; gemi yakıtı sörvey şirketlerinin lisanslanması 1 Ocak 2017’den beri uygulanmaktadır. ↩
3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (2020 Revised Edition), liman hizmetlerinin ve tesislerinin lisanslanmasına ilişkin hükümler, ve Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩
4. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (a.g.e.): asgari S$500.000 ödenmiş sermaye, yenilemede korunmalıdır; lisanslar yıllık olarak yenilenir. ↩
5. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (a.g.e.): iş planı gereklilikleri; depolama tercihen Singapur’da mülk ya da kiralık olmalıdır; başvuru sahipleri tamamen elektrikli, B100 biyoyakıtını kullanabilen ya da hidrojen gibi net sıfır yakıtlarla uyumlu en az iki yeni yakıt ikmal tankerine sahip olup bunları işletmelidir. ↩
6. MPA, “List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore”, 4 Eylül 2026 itibarıyla doğru (PDF, mpa.gov.sg, Erişim tarihi: Kasım 2026): aralarında BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies ve Vitol Bunkers ile bağımsız Singapurlu tedarikçilerin de bulunduğu 39 lisanslı tedarikçi; Global Energy Trading, Golden Island ve PetroChina geleneksel yakıtlara ek olarak metanol için de listelenmiştir. ↩

© 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.

7. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (a.g.e.): SS 524:2021'e dayanan, Singapur Akreditasyon Konseyi tarafından akredite edilmiş bir kuruluşça belgelendirilmiş Gemi Yakıtı Tedarik Zinciri Kalite Yönetim Sistemi (QMBS); lisansın süresi dolmadan önce sunulması gereken yıllık denetim raporu. ↩
8. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (a.g.e.): onay ve yenilemede her KPI için 100 puanlık KPI puan sistemi; asgari toplam ağırlıklı puan 75; Gemi Yakıtı Tedarik Kayıtları (SS 600 ve SS 648'e uyum) yüzde 70 ağırlıklı, ciddi uyumsuzluk başına 40, orta düzeyli uyumsuzluk başına 20 ceza puanı; Tekne Operasyon Kayıtları ve Müşteri Geri Bildirim Kayıtları her biri yüzde 15 ağırlıklı; her gemi yakıtı ikmal işlemine ilişkin müşteri geri bildirimi 1'den 5'e kadar puanlanır ve DigitalPORT@SG üzerinden girilir. ↩
9. MPA, “Bunker Tanker List”, 16 Ekim 2026'da güncellendi (PDF, mpa.gov.sg, Erişim tarihi: Kasım 2026): detveyt tonajları (99 ile 9.948 DWT arası) ve onaylı yakıtlarıyla listelenen, kütle akış ölçüm sistemli 222 yakıt ikmal tankeri ve pozitif deplasmanlı ölçer kullanan, 104 ile 127 DWT arası dört yakıt ikmal tankeri. ↩
10. MPA, “Bunkering Standards” (mpa.gov.sg, Erişim tarihi: Kasım 2026), kapı sistemine ilişkin kesim: 1 Ocak 2012'den itibaren 600 DWT ve üzerindeki yakıt ikmal tankerleri 10 yaşından küçük olmalıdır; 1 Ocak 2014'ten itibaren 30 yaş ve üzerindeki yakıt ikmal tankerlerinin limanda faaliyet göstermesine izin verilmez. ↩
11. MPA, “MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd” (basın duyurusu, 11 Eylül 2002): bir sörveyörün Grandeur'den rüşvet almaktan mahkûm edilmesinin ardından 10 Eylül 2002'den itibaren askıya alma; Grandeur gemi yakıtı ikmal lisanslarını iade etti. MPA, “List of licensed bunker suppliers”, 4 Eylül 2026 (a.g.e.): Grandeur Trading & Services Pte Ltd lisanslı gemi yakıtı tedarikçisi olarak listelenmiştir. ↩
12. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec (Singapore) Pte Ltd's Bunker Supplier Licence” (basın duyurusu, 29 Mayıs 2019): iptal 29 Mayıs 2019'dan itibaren geçerli; çalışanlar “magnets to interfere

© 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.

with the mass flow meter during bunkering operations" kullandı; kargo zabitleri "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" (basın duyurusu, 9 Aralık 2019): Bunker Craft Operator Licence, gemi yakıtı ikmali usulsüzlükleri nedeniyle 15 Ekim 2019'da iptal edildi; Bunker Supplier Licence, bir yargısal yöneticinin (judicial manager) atanmasının ardından şirketin lisans koşullarını karşılayamaması nedeniyle 9 Aralık 2019'dan itibaren iptal edildi. ↩

14. gCaptain (Reuters), "Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit", 19 Ekim 2020 (Erişim tarihi: Kasım 2026): OBS 2019'da tahminen 3–4 milyon tonla hacim bakımından üçüncü büyük gemi yakıtı tedarikçisiydi ve 14 lisanslı ikmal mavnası vardı; Nisan 2020'de faaliyetlerini durdurdu ve "has not been able to fulfil its licensing commitment to date"; Hin Leong'un alacaklılara borcu 3,85 milyar ABD dolarıydı. ↩

## 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. 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.

© 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

© 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.