רישוי ספקי דלק ימי

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

רשות הימאות והנמלים וסמכויותיה

תדלוק האוניות בנמל מוסדר בידי רשות הימאות והנמלים של סינגפור (Maritime and Port Authority of Singapore, MPA). ה־MPA הוקמה ב־2 בפברואר 1996 מכוח חוק רשות הימאות והנמלים של סינגפור (Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996), במיזוג של מחלקת הימאות (Marine Department), המועצה הימית הלאומית (National Maritime Board) והמחלקות הרגולטוריות של רשות נמל סינגפור (Port of Singapore Authority) לשעבר.[1] המסופים המסחריים עברו ל־PSA, שהפכה למפעילה תאגידית, ואילו ה־MPA שמרה על תפקידי רשות הנמל, הרגולטור והמקדם של סינגפור כמרכז ימי בינלאומי. ההפרדה בין הרגולציה לבין הפעלת המסופים העניקה ל־MPA את העצמאות שרשות רישוי זקוקה לה.

ה־MPA מעניקה רישיון לכל משתתף בשרשרת האספקה הפיזית. חברה המספקת דלק ימי בנמל לפי מסמכי מסירה משלה חייבת להחזיק ברישיון תדלוק כספק דלק ימי (bunker supplier). עליה גם להתחייב להחזיק ברישיון מפעיל כלי שיט לתדלוק (bunker craft operator) עבור המכליות המבצעות את המסירות.[2] המכליות עצמן הן כלי שיט נמליים הכפופים לכללי הרישוי הכלליים של כלי שיט נמליים. מאז 1 בינואר 2017 נדרש רישיון גם לחברות סקירת דלק ימי. הבסיס הסטטוטורי מצוי בחוק ה־MPA ובתקנות שהותקנו מכוחו,

© 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.

האוסרים מתן שירותים ומתקנים נמליים ללא רישיון ומתירים ל־MPA לצרף תנאים לרישיונות שהיא מעניקה.[3] תנאי הרישיון, יותר מן החוק, הם שמכילים את החובות המפורטות החלות על תדלוק האוניות.

רישיון ספק הדלק הימי

התנאים לרישיון ספק דלק ימי תובעניים. על המבקש להחזיק בהון נפרע מינימלי של 500,000 דולר סינגפורי ($S) ולשמור עליו בכל חידוש שנתי.[4] עליו להגיש תוכנית עסקית המכסה את מתקני האחסון שלו, תחזיות מכירה לשלוש שנים, השקעה במכליות תדלוק, מקורות הדלק ורקורד בנמלים אחרים, וכן את הפרופילים של בעלי המניות והדירקטורים שלו. רצוי שיהיו בבעלותו או בחכירתו מתקני אחסון בסינגפור. והחשוב ביותר מבחינת המעבר האנרגטי: עליו להחזיק ולהפעיל לפחות שתי מכליות תדלוק חדשות שהן חשמליות לחלוטין, מסוגלות להשתמש בדלק ביולוגי B100 או תואמות דלקים בעלי פליטות אפס נטו כגון מימן.[5]

תנאים אלה שמרו על מספר מוגבל של בעלי רישיון. רשימת ה־MPA של ספקי דלק ימי מורשים לדלקים קונבנציונליים, נכון ל־4 בספטמבר 2026, כללה 39 שמות.[6] ביניהם חברות הנפט הגדולות, זרועות המסחר של קבוצות אנרגיה סיניות, אינדונזיות, קוריאניות ויפניות, חברות הבת לדלק ימי של בתי מסחר גלובליים וקבוצה של חברות סינגפוריות עצמאיות, כמה מהן חברות משפחתיות שהחלו כמפעילות של מכליות ספורות. לרישיון יש ערך של מחסור. הוא מעניק גישה לשוק של יותר מחמישים מיליון טון בשנה, אך ניתן לאבד אותו בשל הפרה חמורה אחת של תנאיו.

הסמכה, ניהול איכות ושיטת הנקודות

ספק מורשה חייב גם לקיים מערכת ניהול איכות מוסמכת לשרשרת האספקה של דלק ימי, המבוססת על התקן הסינגפורי SS 524:2021 ומוסמכת בידי גוף שהוסמך על ידי Singapore Accreditation Council. מדי שנה יש להגיש ל־MPA דוח ביקורת לפני פקיעת הרישיון.[7] התקן מחייב את הספק לשלוט בשרשרת כולה, מרכישת הדלק ואחסונו ועד טעינת המכלית והמסירה לספינה.

ה־MPA מפקחת על הביצועים באמצעות שיטת נקודות. כל ספק מתחיל עם 100 נקודות בכל אחד משלושה מדדי ביצוע עם אישור הרישיון ובכל חידוש. עליו לשמור על ציון משוקלל של 75 לפחות כדי להישאר מוסמך. המדד בעל המשקל הגבוה ביותר, 70%, מכסה את רישומי אספקת הדלק הימי ואת העמידה בתקנים בדבר נוהלי תדלוק ומדידת זרימה מסתית. כל אי־ציות חמור

© 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.

עולה 40 נקודות וכל אי־ציות בינוני 20 נקודות. שני המדדים האחרים מכסים את הפעלת כלי השיט, לרבות התנגשויות וזיהום, וכן משוב לקוחות, שהספק חייב לאסוף מן הספינה המקבלת בכל מסירה ולהזין במערכת DigitalPORT@SG של ה־MPA.[8] השיטה הופכת כל מסירה לנקודת נתונים, וכך מאפשרת ל־MPA לזהות ספקים שביצועיהם מידרדרים לפני שתקרית בודדת הופכת לשערורייה.

מכליות תדלוק, מפעילים וסוקרים

צי מכליות התדלוק הוא התשתית הפיזית של השוק. רשימת מכליות התדלוק של ה־MPA, שעודכנה ב־16 באוקטובר 2026, כללה 222 מכליות המצוידות במוני זרימת מסה וארבע מכליות קטנות המשתמשות במדי תפוקה חיובית (positive displacement meters).[9] גודלן נע מכלי שיט קטנים של כמאה טון משקל מת ועד מכליות של כמעט 10,000 טון. ה־MPA השתמשה ברישוי כדי לחדש את הצי. במסגרת "שיטת השער" (gate system), מכליות תדלוק של 600 טון משקל מת ומעלה נדרשו להיות בנות פחות מעשר שנים מ־1 בינואר 2012, ומכליות בנות שלושים שנה ומעלה נאסרו לפעול בנמל מ־1 בינואר 2014.[10] תקנים נפרדים של ה־MPA חלים על מכליות תדלוק לתחום הנמל (port limit), מכליות תדלוק מתנול וכלי שיט לתדלוק LNG.

סוקרי הדלק הימי משלימים את התמונה. סוקר שמינה הקונה, ולעתים גם המוכר, נוכח במסירה, בודק את מכלי מכלית התדלוק לפני המסירה ואחריה, עד לקריאת המדים ולנטילת הדגימות ומדווח על כל אי־התאמה. עצמאותם חשובה, שכן סוקר המשתף פעולה עם הספק יכול לסכל את הבקרות שהמערכת נשענת עליהן. החלטת ה־MPA לחייב חברות סקירה ברישיון משנת 2017 הכניסה אותן לתחום הפיקוח. פרשת Grandeur Trading and Services, הנדונה להלן, הראתה חמש עשרה שנה קודם לכן שהסיכון לקנוניה בין סוקרים לספקים ממשי.

השעיה וביטול

הסנקציה העליונה של ה־MPA, השעיית רישיון או ביטולו, הופעלה באופן סדיר. בספטמבר 2002 השעתה ה־MPA את רישיונותיה של Grandeur Trading and Services אחרי שסוקר דלק ימי הורשע בקבלת שוחד מן החברה, וזו החזירה את רישיונותיה.[11] אותה חברה מופיעה שוב ברשימת הספקים המורשים של 2026, דבר המראה שאובדן רישיון אינו חייב להיות לצמיתות. במאי 2019 ביטלה ה־MPA את רישיון ספק הדלק הימי של Southernpec

© 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.

(Singapore), אחרי שבדיקת אכיפה העלתה שעובדיה השתמשו במגנטים כדי לשבש את פעולת מד הזרימה המסתי בזמן פעולות תדלוק ושקציני המטען שלה רשמו את נתוני התדלוק באופן לא מדויק.[12]

ביטול רישיון בא גם בעקבות חדלות פירעון. באוקטובר 2019 ביטלה ה־MPA את רישיון מפעיל כלי השיט לתדלוק של Inter-Pacific Petroleum בשל שיטות תדלוק פסולות. בדצמבר 2019 ביטלה את רישיון הספק של החברה, אחרי ש־Inter-Pacific הועמדה בניהול שיפוטי ולא יכלה עוד לעמוד בתנאי הרישיון.[13] באוקטובר 2020 הודיעה ה־MPA על השעיית רישיונותיה של Ocean Bunkering Services, זרוע התדלוק של Hin Leong. החברה הייתה ספקית הדלק הימי השלישית בגודלה בסינגפור לפי היקף בשנת 2019, עם מכירות מוערכות של שלושה עד ארבעה מיליון טון וארבע עשרה מכליות תדלוק, אך הפסיקה את המסירות באפריל 2020 כאשר המלווים משכו את קווי האשראי מחברת האם שלה.[14] קריסת Hin Leong, הנבחנת בפרק II בחלק H, הוציאה אפוא את אחת הספקיות הגדולות מן השוק בתוך שבועות. השוק ספג את האובדן ללא שיבוש, וזה מעיד משהו על עומקו.

הערות

1. Wikipedia, “Maritime and Port Authority of Singapore” (נצפה בנובמבר 2026): הוקמה ב־2 בפברואר 1996 מכוח MPA Act 1996 במיזוג של Marine Department, National Maritime Board והמחלקות הרגולטוריות של Port of Singapore Authority לשעבר. ↩

2. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (mpa.gov.sg, נצפה בנובמבר 2026): נדרש Bunkering Licence (Bunker Supplier) בתוקף כדי לספק דלק ימי בנמל סינגפור לפי מסמכי המסירה של החברה עצמה; על המבקשים להתחייב להחזיק הן ברישיון ספק דלק ימי והן ברישיון מפעיל כלי שיט לתדלוק; מכליות תדלוק כפופות לרישוי כלי שיט נמליים; רישוי חברות סקירת דלק ימי חל מאז 1 בינואר 2017. ↩

3. Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996 (2020 Revised Edition), ההוראות בדבר רישוי שירותים ומתקנים נמליים, ו־Maritime and Port Authority of Singapore (Port) Regulations. ↩

4. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (לעיל): הון נפרע מינימלי של 500,000 דולר סינגפורי, שיש לשמור עליו בחידוש; הרישיונות מחודשים מדי שנה. ↩

© 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” (לעיל): דרישות התוכנית העסקית; רצוי אחסון בבעלות או בחכירה בסינגפור; על המבקשים להחזיק ולהפעיל לפחות שתי מכליות תדלוק חדשות שהן חשמליות לחלוטין, מסוגלות להשתמש בדלק ביולוגי B100 או תואמות דלקים בעלי פליטות אפס נטו כגון מימן. ↩

6. MPA, “List of licensed bunker suppliers in the Port of Singapore”, נכון ל־4 בספטמבר 2026 (PDF, mpa.gov.sg, נצפה בנובמבר 2026): 39 ספקים מורשים, ביניהם BP, Chevron, ExxonMobil, Glencore, PetroChina, Shell, Sinopec, TotalEnergies ו־Vitol Bunkers, וכן ספקים סינגפוריים עצמאיים; Global Energy Trading, Golden Island ו־PetroChina רשומות גם למתנול בנוסף לדלקים קונבנציונליים. ↩

7. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (לעיל): מערכת ניהול איכות מוסמכת לשרשרת אספקת הדלק הימי (QMBS) המבוססת על SS 524:2021, מוסמכת בידי גוף שהוסמך על ידי Singapore Accreditation Council, עם דוח ביקורת שנתי שיש להגיש לפני פקיעת הרישיון. ↩

8. MPA, “Bunkering Licence Application Guidelines” (לעיל): שיטת נקודות KPI עם 100 נקודות לכל KPI באישור ובחידוש; ציון משוקלל כולל מינימלי של 75; Bunker Supply Records (עמידה ב־SS 600 וב־SS 648) במשקל 70%, עם הורדה של 40 נקודות לכל אי־ציות חמור ו־20 נקודות לכל אי־ציות בינוני; Craft Operations Records ו־Customer Feedback Records במשקל 15% כל אחד; משוב לקוחות על כל פעולת תדלוק בדירוג 1 עד 5, המוזן באמצעות DigitalPORT@SG. ↩

9. MPA, “Bunker Tanker List”, עודכנה ב־16 באוקטובר 2026 (PDF, mpa.gov.sg, נצפה בנובמבר 2026): 222 מכליות תדלוק עם מערכות מדידת זרימה מסתית, המפורטות עם המשקל המת שלהן (מ־99 עד 9,948 DWT) והדלקים המאושרים, וארבע מכליות תדלוק של 104 עד 127 DWT המשתמשות במדי תפוקה חיובית. ↩

10. MPA, “Bunkering Standards” (mpa.gov.sg, נצפה בנובמבר 2026), הסעיף על שיטת השער: מ־1 בינואר 2012 מכליות תדלוק של 600 DWT ומעלה חייבות להיות בנות פחות מ־10 שנים; מ־1 בינואר 2014 מכליות תדלוק בנות 30 שנה ומעלה אינן רשאיות לפעול בנמל. ↩

11. MPA, “MPA Suspends Licenses of Grandeur Trading and Services Pte Ltd” (הודעה לתקשורת, 11 בספטמבר 2002): השעיה החל מ־10 בספטמבר 2002 אחרי שסוקר אחד הורשע בקבלת שוחד מ־Grandeur; Grandeur החזירה את רישיונות

© 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.

התדלוק שלה. 4 ,”MPA, “List of licensed bunker suppliers בספטמבר 2026 (לעיל): Grandeur Trading & Services Pte Ltd רשומה כספקית דלק ימי מורשית. ↩

12. MPA, “Maritime and Port Authority of Singapore Revokes Southernpec Pte Ltd’s Bunker Supplier Licence (Singapore)” (הודעה לתקשורת, 29 במאי 2019): הביטול נכנס לתוקף ב־29 במאי 2019; העובדים השתמשו ב־“magnets to interfere with the mass flow meter during bunkering operations”; קציני המטען “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” (הודעה לתקשורת, 9 בדצמבר 2019): Bunker Craft Operator Licence בוטל ב־15 באוקטובר 2019 בשל שיטות תדלוק פסולות; Bunker Supplier Licence בוטל החל מ־9 בדצמבר 2019 אחרי מינוי מנהל שיפוטי, משום שהחברה לא עמדה בתנאי הרישיון. ↩

14. gCaptain (Reuters), “Singapore suspends bunker supply licences of Hin Leong unit”, 19 באוקטובר 2020 (נצפה בנובמבר 2026): OBS הייתה ספקית הדלק הימי השלישית בגודלה לפי היקף בשנת 2019, עם כ־3–4 מיליון טון מוערכים ו־14 דוברות תדלוק מורשות; היא הפסיקה את פעילותה באפריל 2020 ו־“has not been able to fulfil its licensing commitment to date”; Hin Leong חבה לנושיה 3.85 מיליארד דולר ארה”ב. ↩

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.

© 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.

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

© 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.