

Circular From: ALCO 2026/0023

Date: 9 July 2026

新加坡高等法院判例学习：Aquila Shipping Inc 诉 SRTT Marine Trading & Services Pte Ltd [2026] SGHC 79

2024 年 10 月 10 日，利比里亚船东 Aquilo(买方)和 SRTT(原船东卖方)签订新版 Saleform 2012 船舶买卖合同，**合同约定两件关键事项：纠纷适用新加坡法律，争议交由新加坡海事仲裁院(SCMA)仲裁**；合同第 9 条是卖方兜底赔偿条款 (Indemnity)：卖方承诺交船时船舶不存在抵押、债权、各类债务，但凡交船前产生的问题给买方造成损失，全部由卖方赔钱补偿。

2025 年 1 月 13 日，船舶在阿联酋完成交付。

2025 年 11 月 18 日，印尼货商因原船东当年无单放货、棕榈油受损，在新加坡扣押了这艘船，要求缴纳约 367 万美元本金利息+30 万新元作为担保才能放船。买方的船舶互保协会拒绝出具担保函，认为这笔旧债是卖方遗留问题，不在保险赔付范围内。

2025 年 11 月 21 日，买方发函要求卖方立刻接手处理扣船官司、出资并提供担保释放船舶，但卖方没有回应。

2025 年 12 月 3 日，买方直接向新加坡高等法院申请强制临时禁令 (Interim Mandatory Injunction)，要求法院强制卖方缴纳保证金或开银行保函、立刻解决扣船问题。直到 2026 年 1 月 30 日法院开庭，买方都还没正式发起仲裁。

2026 年 4 月 10 日，新加坡法院全面驳回买方申请，理由如下：

一、不符合新加坡《国际仲裁法》12A 条申请法院临时救济的硬性条件：

1. 情况十分紧急；
2. 仲裁机构/仲裁员在客观上无法快速处理临时救济申请。

结合案件事实，法院判定买方申请并不满足上述要求：

(1) 扣船发生在 11 月 18 日，买方拖延到 12 月 3 日才去法院申请禁令，间隔很久；开庭时依旧没有提交仲裁申请，也说不出合理的拖延理由，看不出有立刻进行仲裁的打算。

(2) 法律明确规定了仅少数特殊情况法院才能插手仲裁前的临时措施，本案完全不在范围内；合同本身还约定了紧急仲裁员机制，完全可以快速找仲裁解决，法院没必要介入。

二、买方的索赔诉求本身站不住脚，没有充足胜诉依据：

(1) 参考英国判例，合同第 9 条 (Indemnity) 的赔偿责任和“交船无债务负担”承诺是分开的，就算第三方索赔本身不合理，卖方也不能以此拒绝赔偿，从这点看买方有一定胜诉可能性。

(2) 但新加坡法院明确区分两种赔偿责任 (Indemnity)，这是庭审的核心理据：第一种属于事后补偿型赔偿 compensatory indemnity (本案合同第 9 条)：只有买方自己赔付第三方之后，才能找卖方报销损失；第二种属于事前预防型赔偿 preventative indemnity：强制卖方提前出资、提供担保，提前解决扣船引起时间损失，避免买方遭受损失 (比如无单放货保函 LOI 就属于这类)。结合买卖合同文字和航运市场通用惯例，这份船舶买卖合同只约定了事后补偿 (compensatory indemnity)，没有要求卖方提前垫付担保、主动解扣船舶。船舶被扣后，提供担保放船本来就是现船东 (买方) 的义务，卖方只负责事后补偿。买方通过申请禁令来强制卖方提前提供放船，没有法律和合同支撑，实体诉求不成立。

三、新加坡法院从衡平法原则出发仍然拒绝颁发禁令

(1) 买方有完整、足够的补救途径 (买卖合同)：即买方可以自己先交钱提供担保解扣船舶，后续再通过合同约定的仲裁，向卖方追回全部损失。

(2) 买方辩称自己是单船公司，船被扣若持续无法解扣导致拍卖就无法继续经营，法院不认可：航运行业绝大多数船公司都是单船运营，不能以此为由破例强制卖方。

(3) 如果法院颁发禁令，等于卖方承担买卖合同里根本没有约定的义务，属于强行要求对方履行不存在的责任，不符合法律公平原则。

综上，我认为最值得考虑和重视以下规则：

第一、标准 Saleform 船舶买卖合同第 9 条只属于事后补偿赔偿条款 (compensatory indemnity)：卖方没有提前出钱、出具担保解除船舶扣押的义务，解船担保原则上由现买方自行承担；只有买方实际产生损失后，才能向卖方追偿。换句话说，不能套用无单放货保函那种要求对方提前兜底的规则。

第二、新加坡法院依据《国际仲裁法》12A 条，在仲裁前出具临时强制措施门槛很高：申请人必须证明事态紧急、已经准备启动仲裁，且仲裁机构来不及处理；如果船舶被扣后长期拖延不发起仲裁，法院不会批准强制禁令。

以上案例学习和分享仅供参考，不构成也不应视可替代的法律意见和建议。