

吳經熊
華懋生 編輯

上海法學編譯社編輯
會文堂新記書局發行

法學文選

下冊

法

江苏工业学院图书馆
藏书章

文

選

中華民國二十四年五月出版



版權所有

總發行所
分發行所

編輯人
發行人
印刷所

上海
北平
漢口
廣州
長沙
河南
馬路
琉璃
廠
永定
路北
街

法學文選

全書
二冊

定價大洋三元六角

外埠
加郵
費

吳懋生
上海法學編輯社

徐寶魯
上海河南路三二五號

會文堂新記書局
上海河南路三二五號

會文堂新記書局

會文堂新記書局

戰時國際法上之繼續航程原則

The Doctrine of Continuous Voyage

緒論

陸鼎揆

在昔戰術簡單國際間之交通未發達時代，兩國以上戰爭之結果，不過影響於交戰國之人民，其對於第三國人民所發生之影響，固亦甚微。降及近世，國際間交通既日以發達，於是經濟上之關係，亦隨之密切，任何國家必須有所仰賴於國外而給用者；故戰爭一起，而國際金融與貿易必立受其影響，交戰國則亦欲相互斷絕其敵國與他國之往來，以實行其坐困之計；由是而第三國人民之貿易權利，遂因之發生問題焉。交戰國對於中立人民之貿易方面，以遏絕敵國之接濟，故得設種種之禁令，其干涉之範圍殊為廣闊，其最普通者，則為禁止其以戰爭用品供給敵國，其對於中立國之船隻，則有臨檢搜索捕拿諸權，此之謂交戰國之權利。雖然，此種干涉行為，在交戰國方面為權利，而在中立國人民權利方面，則為一種束縛，使交戰國此種權利而漫無限制，則中立國人民之貿易權交通權，將受莫大之障礙焉。彼中立國人民對於交戰國方面，既皆立於旁觀地位，原不應有何種義務；故破壞封鎖港岸販運戰品等行為，在國際法上不認為一種犯罪行為；惟對於交戰國，則因是有助敵之嫌，得出而取締之。此種交戰國之自衛權利，既與中立國人民之權利立於衝突之地位，故為顧全兩方面之利害起見，不能不有一定之限度。所謂限度者，約而言之，可分為兩端：其一為貨品種類之限制，即交戰國對於某種貨品，事

前曾宣告爲絕對戰用品或相對戰用品，而經中立國政府明認或默認者，方能有沒收之權，其二爲航程方面之限制；即交戰國對於中立國船隻，必須其航程確有破壞封港之舉動，或其所載質品列於戰品，或船客有敵國之現役軍人，其航程之目的地或經過地，確係敵國海岸，方有捕拿及沒收之權。交戰國於此以外，不得干涉中立船隻，或其載貨；中立國人亦除此以外，對於交戰國不負何種責任焉。雖然，當戰爭之時，中立國人民往往利交戰國內需求之孔急，市價之驟高，輒趨之而若鶩，故或則冒險以赴之，或繞道以避之，而交戰國則爲自衛起見，亦深文周内，務使巧者不以詭道而獲免；由是而戰時海上法每因一次戰爭，而隨之發生一種變動，繼續航程原則之發生亦其一也。

一 繼續航程之意義及其由來

國際法原則，凡中立人民輸送絕對戰品於敵國，或相對戰品於敵國之政府或軍隊者，交戰國方得視爲破壞中立行爲，而沒收之；其輸送目的地，爲中立國者，則交戰國不得加何干涉。特是貨物之輸送方法，原不必藉一種工具，或向一條航程而赴之，彼中立國之貿易商，爲避免此戰時法之束縛起見，固可以先將某種貨品輸送於鄰近交戰國之中立港岸，然後或改換船隻，或改由陸程，送至最後之目的地；而其對於另一方之交戰國，若遇留難，則彼固可以航程之非向敵國自解也。交戰國知其欲藉是以逃戰時法之束縛，於是不得不變更所謂航程與目的地範圍之解釋，而創所謂繼續航程之原則，以對付此種規避行爲。繼續航程者，謂某船隻之載貨輸送目的

地原係甲港，而因甲港爲敵港或封鎖區域。於是先將此貨送至一中立港岸，然後再由此中立港岸用他船，或他輸送法輸送至甲港，以避却交戰國之干涉。英美派之國際法認此分段式之航，船爲一整個航程，其第二段之航程，卽爲第一段之繼續航程。

此原則之由來，學者皆謂出自英之裁判官司都惠爾貴族 Lord Stowell（卽 William Scott）之判決。

司都惠爾爲美之捕獲審判官，適在十八九世紀之交，其時拿破崙方思奪英人在海上之霸權，英法之海戰歷五十餘年而不息。司氏居於其位，其判牘之影響於後來國際法者不少。其 Maria 案件之判決，實爲繼續航程原則之嚆矢。在十八世紀時代，歐洲諸國之有海外殖民地者，類皆各自壟斷其母國與殖民地間之航行權與貿易權，而拒絕外國人之參加；及英法戰爭既起，英海軍密布於大西洋方面，法之殖民地交通，完全割絕，法人乃以此種貿易權對其友邦之荷蘭人與以開放，而於荷蘭以外之中立人民，依舊閉拒，英政府於是對於荷蘭商船之往來於法境及法殖民地者，亦加以捕拿；其理由爲荷蘭商船，雖爲中立船，而其從事於此等之航路，享他國人民所不能享之特權，則事實上已變爲法蘭西所使用之船隻，故英政府必須以仇敵行爲視之。自此以後，遂有所謂一七五六年戰役原則（註一）者出現；此原則不特禁止敵國船隻之往來於其母國及殖民地，並禁止中立國船隻之往來於此等航程。司都惠爾貴族於 Inmanuel（註二）案件判決中，曾切實聲明此原則成立之理由。自此原則宣布以後，而中立國人民之殖民地貿易受一極大之束縛。於是中立國政府之抗議紛起，英政府不得已遂於一

七九四年，由英王發布一命令，規定惟限於中立船隻之自法屬西印度殖民地載其貨品而直運至歐洲海岸者，始在禁止之列。其對於由歐洲向此等殖民地之航程，或由殖民地至北美之航程，則不贊一辭。蓋較之一七五六年原則，已放鬆一步。及一七九八年又以英王名義，發表一命令，規定中立船隻之航程，由法蘭西西班牙荷蘭諸國之殖民地而往歐洲口岸者，得捕拿之。惟其終止點爲英國口岸；或該中立船隻本國口岸，則置不問。此命令之效力，則固已承認中立人民得由敵國殖民地載貨至英國或其本國口岸，特同時所謂一七五六年原則之精神，却仍爲英國法庭所堅持勿懈焉。中立國商人，是時豈羨殖民地與母國貿易之坐獲厚利，於是更欲利用一七八年命令，以避免一七五六年戰役原則之束縛。彼輩乃先以殖民地產品運至其本國海岸，然後再由其地輸送至交戰國之口岸，其間最易從事於此種貿易者，卽爲美國商人。

英之創立一七五六年原則，原欲藉以斷絕敵國之接濟；而經中立商人如此巧避以後，敵國之供給方面，並不受英政府命令之應響。英之禁令幾同虛設，英政府爲切實厲行其本來之政策起見，不得不對於其一七九四一七九八等命令，下嚴格之解釋，謂一七九四一七九八命令之輸送目的地者，指真實的目的地言，而不能用以包括疑似的 *Colorable* 目的；地特商人掩飾之方法既極周密，英之軍艦在海上遇見此等中立船隻，欲確定其貨品之目的地果係何地，殊爲難事。故此等繞道規避之方法，最初並未爲英之海軍所窺破。直至十八世紀末葉，有一美國商船自古巴載糖至查爾斯塘，爲一英軍艦所遇見，及搜索之後，知其赴中立海岸，因卽任其駛行；不意

此商船之真目的地，實爲一歐洲口岸，故駛抵查爾斯塘數日，即復向歐洲方面開駛，取得該處官廳之允許證以後，不幸中途又遇英艦搜索，而此艦即爲未抵查爾斯塘時所遇之艦，於是此商船之繞道規避之真情，遂以察出。英軍艦遂捕之赴英，經捕獲裁判所判決，謂其實際與一七五六年之禁令觸犯，而沒收之。(註三)惟確定所謂繼續航程者，實始自 Maria (註四) 案件，司都惠爾貴族之判決中，謂僅僅停留於一中立港岸，而其船貨並不真實運至其地，而與其他之貨混而爲一，則不能有新航程之可言。如此船仍以原有船貨運至他處，則應自至最初之開行地至最終之目的地，認爲一整個之航程，其第二節之航程，不過爲一種繼續之航程，而不能以另一新航程作論。

自是以後，而所謂繼續航程原則，乃確立於海洋派之國際公法中矣。

雖然，航程之是否爲繼續或非繼續，固不如吾儕理想中之簡單也。一船隻中所載之貨，不必爲一種之貨品，其貨品之目的地，又不必相同；此船貨之輸送目的地爲甲港，彼船貨之輸送目的地又爲乙港，如是而欲偵查其某貨品之真目的地，因實甚難；若僅據其送貨單船照上之記載，而斷定之乎，則商人巧避方法，層出不窮，往往有記載簿上註明送至中立港某商人，而送到以後，可以啓運上陸，報關納稅，經各種手續，仍再交原船輸送至敵港，或送交敵國政府者；或上陸以後，由他途運送入敵境者；若不以船冊之記載爲憑證，而單就其貨品之性質由而懸擬其真目的地爲某港某地乎，則是中立商人之貿易權利，盡懸於交戰國法庭之手，其對於中立商人之損失，

不其甚重。英之法庭，爲調和此種困難起見，確定此原則可以引用之範圍，規定凡中立船隻，其貨物之輸送地，確實爲中立港者，雖其第二段之航程係赴敵港，此原則亦不能適用，或此種貨品之一小部份，仍爲原船帶至敵港，亦置不問。質言之，某貨之輸送地，一視其實際的所赴之市場爲標準。而所謂實際的輸送目的地，則當假定爲船冊上所記載之輸送地，必有他種證據，能證明記載之非真，然後可以使船商或貨商負反證之責任；而最初之舉證責任，則在拿捕此船隻之交戰國。

尚有一端，即最初適用此原則之時，交戰國之捕拿權，只能行使於第二段之航程中，而不能行使於第一段航程中。換言之，即只能行使於從疑似的中立港岸赴最後的真實的敵港岸時，而不能於未達疑似的港岸即加以捕拿也。此種限制，亦即爲最初之原則，與後來原則適用異同之點也。

二 南北戰爭時代之繼續航程原則

繼續航程原則，自十九世紀初葉經英之捕獲法庭創始以來，歷五十餘年，至南北美戰爭而後，此原則乃始確立於海洋派國際法中。

南北美戰爭以前，歐洲諸國中，亦偶或有引用此原則者。當克里米戰爭時，有哈拿凡邦之船隻，名 Vrow Howina（註五）曾圖繞道連硝石至俄，中途爲法艦所捕，巴黎最高捕獲法庭，援用同一原則而判決其沒收。特此原則之通行，實至南北美戰爭乃始顯著於國際界。

當南北戰爭之役，合衆國政府爲禁止運輸戰品至南邦起見，宣告南邦各港岸，爲封鎖區域。歐洲商人貪運貨至南邦之厚利，於是先以貨品運至南美中立國港岸，如奈沙 *Nassau* 梅太馬拉司 *Matamoros* 諸地，然後再由是地，或改用陸運，或改裝小舟，轉運入南邦貿易。於是昔之北美南方沿海貿易，今皆移至奈沙諸港口。其外國貿易增加之量，幾與利物浦紐約相頡頏，而聯邦政府封港之舉，有同虛設。聯邦政府爲杜絕此類偷漏故，於是命令其海軍艦隊，對於巡邏洋面所遇之中立國船隻，如能搜出相當證據，證明其確係載運戰用品至敵國，不問其直接運至敵港，或間接換船運至敵地，及直接或間接破壞封鎖區域者，皆得捕拿之。惟善意的往來於中立港岸，而並不載有戰用品者，則置弗問。

自此命令頒行以後，中立船隻之希圖繞道運貨入封鎖區域或敵地者，皆遭聯邦軍艦之捕拿。聯邦法庭於判決貨品及船隻沒收之際，引證司都惠爾貴族之繼續航程原則爲其先例，用以證明此類之捕拿及沒收，實爲國際法上所允許；而實際上聯邦法庭所適用之繼續航程原則，與英國最初所規定者，固大有異同焉。司都惠爾之原則創立之始，其適用之範圍，祇限於自始至終之航程，用同一船隻從一港岸而往表面的中立港口，再由此而往真實的敵港，或由此交與敵政府或軍隊者，（相對戰用品）交戰國乃始得而干涉之。其犯罪之種類，只限於輸送戰用品，而不及於破壞封鎖區域。其在南北戰爭之役者，美聯邦法庭判決，則不問其一個繼續航程中，是否爲一船隻之單獨行爲，抑數個船隻之聯合行爲，皆視爲犯繼續航程之嫌，而取締之。其犯罪之種類，不限於輸

運戰用品，並可以爲破壞封鎖區域，此繼續航程原則定義方面，不同之處也。不寧惟是，當此原則發生之始，交戰國之捕拿權，只能行使於最後一段航程之中（即赴敵港之航程），而南北戰爭時代美之艦隊，既不能破壞南美諸國之中立，而入其領海捕此類船隻，故其捕拿，皆行之於未抵中立港岸之先，其證據需要之範圍，又不如最初適用於英國之嚴格的，此原則適用方面廣狹之不同者也。總之，自經南北戰爭時代，聯邦法庭許多判決之結果，而繼續原則在國際法上之地位，蓋發生不少之變更也。

聯邦法庭最初適用繼續航程原則之判決，爲杜爾芬號 Dolphin 事件。（註六）此船之航程，依其自己之供述，爲從利物浦至奈沙。惟法庭根據自船中搜獲之證據，斷定其載貨，並非運至奈沙，而更將在奈沙加載他貨，駛入封鎖港域，法庭以爲駛向封鎖港域之行爲，如明知有封鎖事情，而有意破壞之者，則不必待封鎖實際破壞，而交戰國即可行使其捕拿權。

此判決中引繼續航程原則曰：一個連續的航程，因其中途停泊於各口岸，而分爲數段的航程時，固足以欺瞞交戰國之軍艦或法庭，使其難於決定何者果爲其心目中之航程的終點。但設使事實上確爲一整個的航程，則不能因其中途停頓而即認爲幾個不連的航程，亦決不容一整個的航程原來爲犯法的，而因其分爲數段即可以認爲合法的，法庭惟有就事實判斷，不能依一種假定而定曲直云。

第二次判決爲珠號 The Pearl（註七）事件。此船係在未抵奈沙前所捕獲，法庭認爲有破壞封鎖嫌疑，

判決沒收之，其船貨因係屬於船主，亦同時沒收。

此外可注意者，爲蒲末道號判決。（註八）Bermuda 此案件之事實，較爲複雜，而其最重要者，則爲依法庭之意見，此船抵奈沙以後，將悉起卸其船中之戰用品及軍器，改裝一小舟先鋒號至敵境，於是此船及其載貨悉爲聯邦沒收。判決中對於航程終點之法律上關係，下明晰之解釋曰：如一件交易爲一船隻單獨行之而犯罪時，則此交易不能因多數船隻聯合爲之，而即認以爲正當，致使同一原則無從適用，船主之擔負犯罪責任與否，全視其行爲之善意與惡意而分判。如全段中一段之航程，爲合法行爲，而船主亦以善意出之，則不論其他各段爲非法，而船主亦不負何種責任。如或船主明知此全段之航程爲某所，而駛行此全段中之一段者，則不論何段，如爲犯法行爲時，其他各段，皆應受同樣之處分。蓋連續的航程，Successive Voyage 因一個計劃一個目的而連成之者，當然宜視爲一複式的單位。譬如鍊然，其分段之航程猶之其中之環，其對於全體之重要，固相等而已。

又有史蒂芬哈脫號判決，（註九）The Stephen Hart 與蒲末道相類。

其後又有所謂關於梅太馬拉港事件者。梅太馬拉爲墨西哥之一海口，由此上陸，或從內河北行，可以直達南邦，其第一船因赴梅港而遭捕拿者，爲彼得霍甫 Peterhof（註十）及法庭開審以後，於是發生問題，即此種航程，如其貨物之目的地爲敵境，而第一段航程完結以後，須用陸運方能運到者，是否亦能適用繼續航程原則而懲罰之。聯邦初級法庭認以爲可以適用而沒收其船貨，惟聯邦最高法院否決其判決，以爲繼續航程適用之

範圍，至少必須數段航程中之一段，爲破壞封鎖行爲；今梅港既爲一中立口岸，則固並非破壞封鎖，由梅港而往南邦之交通，又原非聯邦所可得而禁止，因之無論如何，赴往梅港之船，無從加以干涉，而繼續航程，於此固已不能成立。繼此而起者，又奔潮號 *Dashing Wave* 伏浪號 *Volant* 科學號 *Science* 皆包括梅港事件中，而獲有同樣之結果。

於此判決之外，其最惹世人注意之判決，則爲羚羊號 *Springbok* (註十一) 案件。此船之主人爲英國商人，自倫敦開至奈沙之途中，爲美國軍艦所捕獲，其載貨之小部份爲戰用品，惟其運貨單內，並不註明收貨人之姓名，而其貨件包裹之外面，又大都不註明何物。法庭預審之結果，認以爲其運貨手續之種種含糊不明，實爲有意避免交戰國之偵查，致顯露其不法行爲之真相，而其真實的目的地之爲封鎖港岸，又係無可諱之事實；此等情形，既爲貨主預定之計劃，則縱使至奈沙後，改裝他船，亦應視爲單個之航程，而使其受沒收之懲罰。惟其船隻，則因未能證明船主實係同謀，故判決釋放。此判決發表以後，倫敦之送貨商人，因此受損失者，羣起要求政府提出抗議。以爲送貨單之註載，及貨物之表明，凡羚羊號判決之視爲嫌疑形跡者，實係貿易上習慣之辦法，其目的地既明明爲奈沙，則萬不能視爲破壞封鎖之舉動；惟首相羅素貴族，拒絕商人之請求。以爲英國商人之行爲，實有自取其咎之道，聯邦法庭之判決，未爲不當，政府無從抗議。(註十二) 蓋英國自身既爲海權國家，其政策原來偏重於擴張交戰國海上權力，一旦有事，彼固可以藉此以壓迫敵國之海上交通；此其所以不得不默認美國法庭

之判決，以爲自身留後來之地步者也。（參看後文德艦事件）

南北戰爭時代之繼續航程原則，其適用方面之變更與擴大，可得而約舉之者，蓋有數端：

凡戰用品不問爲相對或絕對的，苟係運輸至敵地者，其航程不問爲直綫或繞道，皆得逮捕之。

其航程方面之繼續性，不問係同一船隻，或數船聯接運輸，或水陸聯運，皆無分別。

其捕拿之施行，不限於自中立港至敵地之一段；苟商船確係運貨至敵國，則雖駛往中立港之時，即可加以捕拿。

商船以繼續航程方法，希圖往敵港而犯罪者，不必定載有戰用品，即單純破壞封鎖，亦已對於交戰國犯破壞中立之罪，而可以施以懲罰。

船貨如載往中立港岸，而銷售於此處市場，因意外而又轉輾流入於敵手者，不以繼續航程論，蓋繼續航程原則，所過問者，爲最終之運輸地，而非最終之消費地。Ultimate destination not Ultimate Consumption

航程之終點果爲何地，法庭得依據各方情形而自由判定之，而以反證責任加之被告。

南北戰爭時代所適用之繼續航程原則，世之公法學者，頗有認以爲與司都惠爾所設立原則，大有異同者。阿本海氏 L. Oppenheim 以爲真正的繼續航程，只可行之於同一船隻，若多數船隻實行聯接運輸之時，不當認以爲繼續航程，而當名之爲繼續運輸。Continuous Transports。南北戰爭時代之所謂繼續航程，大都皆

繼續運輸而已。(註十三)

對於聯邦法庭之判決，最不满意者，則爲霍爾。Hall 霍爾以爲英國法庭對於此等案件，苟非證據確鑿，毫無疑義，決不輕易沒收中立商人之貨物；而其捕拿亦必須自離中立口岸，而逕往敵港時方施行之。若美國法庭，則不但適用此原則於載運戰品至敵地，抑且適用之於僅僅破壞封鎖，其捕拿之施行，皆於其往來中立港岸之時，其懲罰之加於中立商人，不必以其實在之行爲，而祇根據於其有傾向於此程行爲之意思底嫌疑。由是觀之，英美所適用之原則，事實上固毫無相同之點可言者也。美國法庭適用之原則，在美國以外，舉世無不攻擊之。不寧惟是，卽當時美法庭之裁判官，若 Nelson，亦自認爲不過一種感情方面之主使而已。(註十四)

其次爲韋斯萊克。John Westlake 韋氏以爲南北戰爭時代中之關係於繼續航程性質案件，往往與破壞封鎖相提並論。而實際上此原則，實無從適用於破壞封鎖行爲；蓋破壞封鎖行爲之構成，完全視其曾否與禁止往來之區域內有何交通，而不向其曾否以何禁止貨品輸入此區域也。換言之，此種犯罪行爲，完全係船隻方面之問題，而非此船隻內之船貨問題也。果使此船隻而僅赴中立港岸爲止，則決無破壞封鎖之可言；固不能以其船中所載之貨，後來將輸入敵地，而執以爲其船之罪也。美之判決，則固未嘗於此等處加以何種之辯別者也。(註十五)

費立瑪 Phillimore 以爲美判決之引用此原則，其中頗多獨到之點；而且實與最初美國法庭之原則相

合，惟其併載運戰品與破壞封鎖爲一談，費氏極端反對之。費氏尤不滿意於羚羊號之判決理由。（註十六）

其他著名之公法學者，亦皆持反對論調。一八八二年國際法學會，集會於韋司勃登 Wiesbaden 之時，海

上法委員會全體委員，安茲 Arnuz 阿沙 Asser 蒲梅林格 Pulmerneug 辯司腦 Gessner 霍爾 Hall 顧馬特

De Martens 拜蘭黨尼 Pierantoni 萊諾爾 Renault 洛林 Rolin 推士 Twiss 共同發表意見，以爲聯邦法庭

對於羚羊號之判決，實完全與海上法自來公認的原則相反；依海上法素來之規則，凡中立商人之貨物，裝載於掛中立國旗之船隻，往來於中立國港岸者，決不能受交戰國之干涉，而遭捕拿與沒收之處分。若聯邦法庭之判決，實可爲啓海上法未有之先例，依其主旨，對於無論何類中立國財產，不必確實證明其船與貨實係往敵地，而祇須有運抵中立港後，將再輸運至敵港或運入封鎖區域之嫌疑，而交戰國即可加以沒收之處分，推其極，將使凡中立船隻之往來中立港岸者皆有破壞封鎖之嫌疑而勢不得不委其運命於交戰國之掌中者也。（註十七）

三 南北戰爭以後之發展及海牙和會之公約

繼續航程原則，自南北美戰爭以後，經聯邦法庭屢次之適用，乃始確立於國際法學中。一般學者對於聯邦法庭之過度的適用，固多反對之；特對於此原則本身，則無不承認其有存在之價值。如辯司腦以爲船隻目的地之重要，遠不如所載貨品目的地之甚。伯倫知理對於貨船之往來兩中立港間，而其船貨目的地則爲敵地者，贊成聯邦法庭懲罰之判決。克林 Kleen 亦反對因船隻之目的地爲中立地，而貨品亦應視爲中立性之主張；以爲

如貨物之目的地實係敵境，則自其裝載之始，即應以戰用品視之。富埃勒 *Flore* 雖反對英美法庭所適用之原則，惟對於貨物之確係赴敵境而成為戰用品者，亦主張以載戰品船隻待遇此類假冒往來中立地之船隻而得捕拿之。彭飛史 *Bonfils* 之主張與伯倫知理相同，以為此原則，可以適用於載運戰用品，而不應適用於破壞封鎖。（註十八）一千八百九十五年，巴黎之國際法學會，對於此原則，通過一議案如下：（註十九）

La destination pour l'ennemi est presuée lorsque le transport va à l'un de ses ports, ou à un port neutre qui, déparés des preuves évidentes et de fait incontestable, n'est qu'une étape pour l'ennemi, but final de la même opération Commerciale.

如商船係駛往敵國之港岸，或雖係駛往中立國港岸，而依其不可否認之證據，非僅將停歇於敵港，而且視此港岸為其最後之貿易地者，則其最後之目的地，應視為敵境。

由是觀之，大陸派之學者，蓋已完全贊同聯邦法庭對於戰用品所適用之繼續航程原則，且亦承認戰用品之運輸固有繞道或間接之可能者也。

同時大陸諸國，亦都有援用此原則者，如一千八百六十四年之普魯士海戰法規中，規定戰用品運輸行為之構成，可以依其船隻之終止點或貨物之目的地而確定，由而施行捕獲權。瑞典國之海戰法規亦與之相同。（註二十）此外大陸法庭之援用此原則而判決者，則有意大利捕獲法庭判決之杜爾惠克 *Doelwijk* 案件。（註二一）