



Title	コルフ海峡事件と無害航行権に関する今日的省察
Author(s)	名島, 芳
Citation	経営と経済, 38(1), pp.71-86; 1958
Issue Date	1958-06-30
URL	http://hdl.handle.net/10069/27529
Right	

This document is downloaded at: 2018-10-18T03:21:01Z

コルフ海峡事件と無害航行権に関する今日的省察

名 島 芳

- 一、 事件の争点と無害航行権の確認判決
- 二、 無害航行の態容に関する問題点
- 三、 無害航行の違法化に関する主観的標識と客観的標識
- 四、 結 語

一、事件の争点と無害航行権の確認判決

最近において、国際司法裁判所が扱った具体的事件の中で、実定法上の権利が濫用された可能性が問題とされ、関係国によって、或は一部の同裁判所判事によって、事実認定の点で、権利濫用禁止の原則及び理論が展開された例としては、コルフ海峡事件（判決・一九五四年四月九日）を挙げることができる。

わけても、クリロフ (Klylov) 判事及びエセル (Ecer) 判事は、右事件に関する判決に対する不賛成意見の中で簡潔且つ典型的な権利濫用理論の事実関係に対する適用を行ったことは注目されてよい。⁽¹⁾

以下において、右にあった二判事の見解と判決関係部分を中心にコルフ海峡事件と無害航行権の関係を考察することとする。

コルフ海峡事件の中心争点は当該海峡は国際的航路としての法的地位を占めるか、而らざるかの決定如何によ

て、紛争当事国アルバニア及びイギリスの主張の何れかが正当性をもつものと考えられた。⁽²⁾

ところでクリロフ及びエセル兩判事はニューアンスの差こそあれ、アルバニア領海と認められた水域を、武装したイギリス艦隊が特定の目的の下に、威示的通航を行ったことは、他方で領海航行の無害性が平時の、且つ單純な通過についてのみ認められることにかんがみ、一般国際法上の領海無害航行権を構成しない、とした。

外観上の航行権の正当性は必ずしも、この場合無害航行権の援用を有効としない。権利の濫用が存在し、又はし得る、とするのがクリロフ及びエセル裁判官の結論である。

以上の点で、コルフ海峡の一部はアルバニア領海は構成してはいるが、北部海峡水域は国際交通の要路である以上、通過船舶に之を開放し、無害航行を認めようとする国際司法裁判所の確認判決とこの説は対立する。⁽³⁾

クリロフ判事の見解では、無害の故にみとめられるべき通航権は、濫用の結果、否認されるのであり、従ってイギリス軍艦のコルフ海峡通過は、アルバニアの主権を侵害するものである、という結論に達する。

こゝでコルフ海峡事件の概要を述べれば次の如くである。

即ち、一九四六年十一月二十二日、イギリス駆逐艦二隻が北コルフ島附近の海峡を通過中、国籍不明の機雷に接触し、その結果沈没した。

右水域はたまくアルバニアに接続していたが、アルバニア政府は機雷の敷設又は存在については何ら関知していないと言明し、且つ一方で、外交機関を通じ同水域は既に掃海済みである旨をも明かにしていた。

しかるに、その様な状態の下にあって猶、自国軍艦が触雷したという事実を理由として、イギリス政府はアルバニア政府に対し、右触雷事件より生じた人的・物的損害の補償を請求した。

これに対して、アルバニア政府はイギリス軍艦の領海通過は、当時の状況下においては、むしろアルバニアの主権

を侵害する行為であったと抗弁し、兩國の見解は対立した。

他の争点に関する判決の關係部分はこゝでは省略するが、先づ以上の如き次第から、先決問題として、コルフ海峡の国際法上の地位は何であるかが問題とされた。

国際司法裁判所はこの点につき、アルバニアの抗弁にも拘らず、「…沿岸国によって平時における船舶通過が禁止されていないところの、国際海上航行の要路の範疇に入るべき」海峡がコルフ海峡の国際法上の地位である旨を判定した。

二、無害航行の態容に関する問題点

さて、クリロフ判事は不賛成意見の中で次のごとく述べている。

「私はコルフ演習計画（この演習はX・C・Uの暗号をもって、イギリス海軍参謀本部発令の一般軍事演習の中にふくめられており、触雷事故が生じたイギリス艦艇のコルフ通航は、この演習の一部として行われていたものであった。猶、一九四六年五月十五日には、イギリス軍艦がアルバニアの沿岸砲によって射撃をうけた事実があり、X・C・U演習は、このような事故の再発を防ぐ目的をもって行われたものである——筆者）なるものが…

国際司法裁判所の決定があったにも拘らず、裁判所へ証拠としてイギリス政府により提出されなかつたことは知つてゐる。従つて私は当該X・C・U演習計画の内容については、何も判断を下すことができないのである。⁽⁵⁾

しかしながら、私はこの演習計画の目的とその意味は、之を明かにすることができる。

こゝに私は一九四六年十月二十二日の「イギリス隊の海峡」通過の態容(modalite)をもつぱら検討することとする。⁽⁶⁾

注目すべきは、このような権利行使の態容の検討はたゞ権利が存在するというだけで、いつも権利実現のための事実行為が、すべて適法になるのではない、という認識に基いていることである。

ついで、クリロフ判事は、X・C・U（コルフ演習）命令が、本件に関する場合、どのようにして執行されたかを示すものとして次の二つの事実を挙げた。⁽⁷⁾

第一の事実は、証拠調によればイギリス海軍はアルバニアの沿岸を偵察して、アルバニアの防衛及び砲火の配置の状況を調査していたこと、しかも右の偵察は十月二十二日の触雷事故の以前にすでに行われていたこと。

第二の事実は、四隻にのぼるイギリス軍艦の海峡通航は、むしろアルバニア官憲を威嚇して、イギリス海軍の力を威示せんとするイギリス側の意図を示すものであったこと。

この二つの事実から「一九四六年十月二十二日において、イギリス軍艦は航行の権利の濫用 (abus de droit de passage) を犯したことは証明し得る。従つて…右航行は無害航行の性格を失ったものであり、且つこの事実によつて、アルバニアは自己の領海内において主権を侵害された。」⁽⁸⁾と結論する。⁽⁹⁾

ところで裁判所の事実認定は次のようである。

即ち、触雷当日の航行は、アルバニアによりすでに五月十五日に実力を以つて拒否されんとした無害航行権の確保に基づけうる行動であるから、イギリスはアルバニア主権を事件発生当日において侵害してはいない。⁽¹⁰⁾

この判決の立場にクリロフ判事の見解が対立するものであることは明かである。

しかし、判決自身はもとより、クリロフ判事の意見にしても一定状況下における無害航行権の存否並びにその認定の要件として、〃無害〃であつたという航行が権利行為であるかどうかを事実の態容の点で、問題とする機会を有したことは、⁽¹¹⁾ 具体的事件における濫用禁止原則の立場からする法的考証として特に注目に値しよう。⁽¹²⁾

以下、如何なる採り上げ方で、国際司法裁判所が権利行使の適法性を検証したかにふれてみよう。

先づアルバニア政府は、イギリス軍艦のコルフ海峡通過は單純な航行ではないことの理由として、イギリス艦艇が交戦のための散開型艦列を作り、人員を交戦用意の配置につけて、四隻相つゞいて同海峡を通過した事実をあげた。そしてこの通過は政治的目的を有していた、とした。⁽¹³⁾

しかし、裁判所は答えて、前述の如く既に砲撃を受けた経験（五月に生じた事件——筆者）にかんがみ、イギリス軍艦のとつた措置は違法ではない、とした。

こゝで看取されることは、アルバニアの主張は、航行の権原の有無を争う段階ではなく、無害航行の権利を行使する場合の態容から、本来権利がみとめられる目的に違背する事実を抽出しようとしていることである。

ところで別の問題の一つは、何故アルバニアは五月にイギリス軍艦を射撃したかである。

イギリス軍艦の無害航行が成立し難い理由をあげるまえに、要すれば、五月の英艦砲撃は、アルバニアが實力を以つてコルフ海峡が閉鎖されていることを知せようと企図した上での行為ではないか。果してそうであれば、その事自体がすでに、アルバニア側による無害航行権の否認を意味していなかったかを考える必要がある。

当時アルバニアとギリシヤは法的には未だ戦争状態が終了していなかったから、アルバニアがギリシヤに近接するコルフ海峡を監視し、一部の航行を適法に規則することは許容しうるであろうが、⁽¹⁴⁾状況に必要な限界をこえた、海峡の完全閉鎖は、既に裁判所が明かにしたところのコルフ海峡の法的地位が正しいとすれば、違法であろう。

従つて形式的な事実援用と、権利濫用の概念化の過程は一応正しいが、以上にみた一、二の重要な事実関係——即ち、英艦に対する砲撃及び海峡航行を対ギリシヤ関係との関連で規制していた事実——を考慮に入れるならば、コルフ海峡事件発生の底にある事実与件の特殊的構成を抜きにして、濫用の認定を急ぐ訳には行かない、と云わな

ればならない。

しかし、そのことは必ずしもクリロフ判事の如き、又はアルバニア政府代理人の如き方法における違法性の検証が有する理論的正当性に關係がないであらう。

たゞ具体的争訟において事実關係の一面的な把握にもとづく結論であるとすれば、実定法上における濫用禁止原則の完全な適用を構成し得ないことは云うまでもない。

従つて、國際司法裁判所が無害航行権の行使の態容につきのべた判決部分は一層ニューアンスに富むものがある。判決は云う。「…航行を行う態容が、無害航行の原則と両立しているかどうか…が残された問題である。

五月十五日におけるアルバニア側からの砲撃を考慮すれば、このような事前の準備手段（十月の触雷当時は、イギリス軍艦側は交戦用意をもってコルフ海峡通過にのぞんだことをさす——筆者）は、それ自身没常識的(*detractable*)とは云い得ない。…二隻の巡洋艦と二隻の駆逐艦が右の事前の用心として、兵員を戦斗配置につけて、万一砲火をうけたならば、迅速に報復しようという用意の下に通過したのであった。

右艦艇は、この水域が政治的に緊張しているときに、アルバニア沿岸に接近して、この狭い海峡を一隻又一隻と通過した。その意図はたゞにアルバニアの態度を試めそうというのみならず、同時に、アルバニアをして通過船舶に再び砲撃を加えるのを控えしめるような実力の威示を行おうとしたものに違いない。がしかながら、すでにのべたごとく本事件の一切の事情を考慮すれば、本裁判所はイギリス官憲のつた、かゝる措置を、アルバニアの主権に対する侵害と性格づけることはできない。⁽¹⁵⁾

(1) 不賛成意見をのべた判事は、ウニアルスキー・バダウイベシア・クリロフ・アゼヴェード及びエセルである。

(2) この点は仲裁契約（イギリス・アルバニア間）の第二番目の争点を中心にした考察である。

仲裁契約 (compromis) は次のごとくである。

「…

(2) 連合王国は、国際法によれば一九四六年十月二十二日及び同年十一月十二、十三日の英国軍艦の行動によって、アルバニア人民共和国の主権を侵害したか。且つ満足を与えるべき理由があるか。」

(一九四九年国際司法裁判所判決集六頁参照)

(3) 国際司法裁判所で問題に対する決定的標識として考慮に入れた、この海峡の法的地位は、嚴格に云えば特殊なものと思われる。

判決に至るまで国際司法裁判所は、コルフ海峡が国際交通の要路であることを、諸国船舶の通過トン数を基準として主として裏づけている。

例えば国際司法裁判所一九四九年判決集二十九頁をみよ。

猶また、同裁判所は判決で「ことのほか重要な一事実は、北部コルフ海峡はアルバニア及びギリシャ間の国境を構成していること、及びこの海峡の一部は完全に両国の領水内にあること、及び海峡はコルフ港に至り且つ同港より出る交通の故に、ギリシャにとつて特別の重要性をもつこと、である。」と述べていることも見落し得ない。

従つて、コルフ海峡の全域が全くアルバニアの領水である訳ではない。しかるに触雷事件につき、アルバニアに対して国家責任を問う理由としては、アルバニア領水内の機雷の存在を理由として、船舶に対して危険に接近しつゝあるのだと警告すべき義務があったとし、その根拠は、充分にみとめられた一般的な原則、即ち人道的考慮、海上交通自由の原則、であると判決はのべている。(前掲判決集二十二頁参照)

すでに明かな如であるが、事実上緊迫した状態がコルフ海峡水域には存在していた旨は裁判所の事実認定を構成してはいる。しかし、法的にはそれらの状態は交戦法規の適用をみるようなものでなく、国際法上の平時的関係であることには変りがない。

コルフ海峡事件と無害航行権に関する今日的省察

従つて、領水内にある危険の存在を告知することは判決のように、人道的考慮とか海上交通自由の原則とか甚だ一般的な原則にもとづいて義務づけられねばならないであらうが、かかる義務の法定法的有効性は一般国際法上問題視しうべき性質のものである。

例えば、自動触発海底水雷の敷設に関する条約は、戦時における海戦法規である。同条約第三条二項は

「…交戦者ハ、為シ得ル限、右水雷ヲシテ一定ノ期間経過後ハ無害タラシムルノ装置ヲ施スヘキコト、及ヒ右水雷ニシテ監視セラレサルニ至リタルトキハ、軍事ノ必要上差支ナキ限、速ニ航海者ニ対スル告示ヲ以テ其ノ危険区域ヲ指示スヘキコトヲ約定ス。右告示ハ、外交上ノ手續ニ依リ各国政府ニ通告スヘキモノトス。」

と明定しているが、この条項の適用は平時関係においては援用の根拠がない。従つて判決中でいう沿岸国が航行船舶につき危険に近接しつゝある旨の警告を行う義務の根拠は必ずしも満足的に挙証できないように思われる。

しかしながら、一九五八年二月二十四日よりジュネーブで開かれていた海洋法に関する国際会議において検討されている、国際連合国際法委員会第八会期作成の Law of the sea (同会期公式報告第二章) は第十六条二項で

… 2. The coastal State is required to give due publicity to any dangers to navigation of which it has knowledge and to give notice. (Report of the International Law Commission, 1956, General Assembly, Official Records; Eleventh Session, Supplement No.9 (A/3159) P.6)

これは、コルフ海峡事件に負う処の大きい規定案であり、平時における沿岸国の義務として新たに定められている。海洋法が効力を発生すれば、すでにのべた判決の法的根拠の脆弱性に関する疑点は一掃されよう。(猶、日本海法会誌通巻三五号(一九五八)掲載の拙稿において海洋法案における沿岸国の義務第十六条及び軍艦の通航第二十四条に関してのべた処を参照されたい。)

さて、判決はコルフ海峡の地位に関する結論として本文中で後述することく次のようにのべた。

… Le Détroit Nord de Corfou doit être considéré comme entrant dans la catégorie des voies maritimes internationales,

où le passage ne saurait être interdit en temps de paix par un Etat côtier.

このことがまさにコルフ海峡の法的地位に他ならない。(国際司法裁判所一九四九年判決集二十九頁参照)

(4) 判決原文は右註(4)にすでに引用した。

(5) 一九四八年十二月十四日、司法裁判所は証拠調のため、英国政府に対して X・C・U 計画の提出を求めたが同政府はク軍事機密々として提出を拒否した。

(6) 国際司法裁判所一九四九年判決集七十五頁

(7) 同右

(8) 同右

(9) これはまたアルバニア自身の主張でもある。前掲判決集三十頁参照

(10) 前掲判決集三十六頁参照

(11) 前掲判決集三十頁参照

(12) 常設国際司法裁判所及び国際司法裁判所の判例の中で権利濫用のケイスは数多く見出すことは出来ない。多く言及されるものとしては、一九二六年、一九三四年の上部シレジア事件及びスイス・フランス自由地帯に関する問題の二事件があげられる。更に被告によってこの理論が援用された場合としては、一九三七年ミューズ河引水事件があり、ベルギー政府はド・ヴィッシャー代理人を通じて、オランダが権利を濫用した旨を抗弁書において明かにした。一九五一年判決の英・ノールウェイ漁業事件ではノールウェイの基線測定の方法につき英国側が濫用の有無の検討を申し立てたことがあげられる。

(13) 後述本文参照

(14) 特殊事情の認定として裁判所は次のごとく云っている。国際司法裁判所一九四九年判決集二十九頁参照(傍線筆者)。

La Cour estime que l'Albanie, en égard à ces circonstances exceptionnelles, aurait été fondée à réglementer le

コルフ海峡事件と無害航行権に関する今日的省察

passage de navires de guerre par le Déroit, sans toutefois l'interdire, ni l'assujettir à une autorisation spéciale.

(5) 国際司法裁判所判決集三十頁参照

三、無害航行権の違法化に関する主観的標識と客観的標識

クリロフ判事と同様に、触雷事故発生当時のイギリス軍艦によるコルフ海峡通過に含まれる違法性を主張した有力な判事にエセル裁判官がある。

彼は先づ次の二つの事由をあげて所論を展開する。

第一には、判決は平時において海峡の無害航行を禁ずる権利は沿岸国にはない。しかし、特殊事情下にある水域だったとして、アルバニアが当時、全面的に海峡通過を禁止せず、又通航を一方的な許可制の下におかず、専ら必要な限度でのみ自国の規則に従わせることのみをなし得た、としている。しかしながら、無害航行に関する権利と規制の関係は、各国により、様々に異なった慣行が行われているし、又学説も分れている。

第二には、法原則がこのような状態にある場合は、本事件においては *in dubio pro reo* の法の一般原則が適用されるべきである。

要すればエッセル判事は果してアルバニアが故意に機雷の存在を生せしめたか、或はアルバニア政府の抗弁の如く、同政府の知らざるうちに何者かコルフ海峡水域に機雷を敷設したかの点では、「疑わしき場合は被告に有利に」と云う法原則に即して考慮すべきことを主張した。⁽¹⁾

そして結論として、問題のイギリス艦艇の通過が何故行われたか、その主観的意図については証明出来ないけれど

も、それは客観的水準から見れば、威嚇と同時に権利濫用を含むものであった、とする。

しかし、争点たるアルバニア主権の侵害の有無については、裁判所の判決と同じ立場に立って、侵害はなかったと
している。

以下、彼のいう権利濫用の要件が、コルフ海峡事件においてはどのように認識されているかを検討する。

エセル判事は先づ主観的標識 (*critere subjectif*) として、一九四六年十月二十二日におけるイギリス軍艦のコルフ海峡通過を定めた X・C・U 命令 (前述英海軍コルフ演習計画) の存在を挙げる。⁽³⁾

この命令の内容は証拠として提出すべきことが裁判所側から求められたが、イギリス政府は一貫して右文書の提出を拒絶した。

彼はこの点につき、「イギリスは国家の安全上の理由から、右命令書の提出を拒絶した。裁判所はこの拒絶から若干の結論又は推定を抽出す権利を有する。」⁽⁴⁾とのべ、イギリス政府の申立では、この計画は一九四六年五月十五日に生じた事故 (前述したように、コルフ海峡通過中、英艦がアルバニア沿岸砲台より砲撃された事件) を防止しようとするだけを目的としたことになっている。

しかし、それならば何故に、イギリスはそのような事由のある計画を隠そうとするのか。……全面的に正当な (*legitime*) 目的を裁判所の前で隠すべき理由は何もない。⁽⁵⁾と断じている。

従って亦「私見では、このイギリス側の (証拠提出の) 拒絶はイギリスに不利な徴候 (*indice*) をなすものであり、且つそれは、イギリスが十月二十二日において海峡通航の権利を实地の上で確認しようということ以外に、何らかの他の意図を有していたとする推定又は結論を正当づけるであろう……。」⁽⁶⁾とエセル判事はのべた。

之を要するに、エセル判事は、海峡の航行権の確認行為のうちに、イギリスが有した不純な動機の内容をみとめ得

る余地のあることを指適している。

しかしながら、結論的には、右にみた所謂「不利な徴候」も、法律上の証拠に關係づけられないし、またイギリスが正当な意思を有した上でコルフ計画を実施したという法的推定に対抗しうべきものではない、と断わっている。

このようにエセル判事は、(一) X・C・U 命令書の存在と、(二) 裁判所へ同命令書を提出することをイギリスが拒絶した事実、その二点から、少くともイギリスの海峡通過の意図に關しては若干の疑義を有しうるべきことを指摘したのち、次に客観的標識(*critère objectif*)として海峡通過当時、イギリスの艦艇数が多すぎたことを挙げている。⁽⁷⁾

即ち、同国の真意として存在すべき航行権の確認をあげるならば、實際上通過が可能かどうかを試すには二隻程度の軍艦でも足りた筈であり四隻(巡洋艦二隻、駆逐艦二隻——このうち二隻の駆逐艦は双方共触雷した。——筆者)の艦隊で、戦闘体形をとった上通航を試みたことは、海軍力の威示に等しく、脅嚇及び通航権の濫用の要件すら有するものである、と彼は考えている。

エセル判事が主観的及び客観的標識をあげて把握せんとしたものは明かに、無害航行権の適用における違法性にはならないことは明かである。

しかし、彼の見解を貫き得ない技術的理由が本件については存在していることは云い得よう。

それはイギリス軍艦の通過が単に平時における航行権の確認以上の、別の意企にもとづけられていたかも知れないことは、直接証拠によって何も裏づけられていないことである。

権利の濫用が客観的、主観的要件を有すると解するとき、その何れの要件も未だ国際法上明確な形において確認されているとはいへないが、客観的要件に關しては、国家責任制度の事実的範圍の中から派生し得る可能性は考えられる。⁽⁸⁾

これに較べ、濫用の主観的要件（又は標識）は常に多くの場合、裁判上の証明の問題とされていることは注目に値する。

コルフ海峡通航がアルバニアの主権の侵害を構成したか否かは、通航権が果して適正に行使されたか否かで決せられると考える点では、クリロフ及びエセル両裁判官は夫々の見解において、ほぼ同一の立脚点にあると云つてよいであらう。

たゞ二者の大きな相違は、クリロフは権利実現の態容のみから濫用に基く違法性の存在を指適し、従つてアルバニアの主権侵害の成立を肯定したのにくらべ、エセルは権利濫用の成立要件を二つに分け、その主観的要件の存在が証拠不十分のため認められないから、客観的要件に関しては濫用を構成しうるとしつつも、クリロフの如く、形式的な事実面での検討のみにもとづく濫用認定を避けた点にあることは自ら明かである。

何れの説がより問題の核心をつくものであるかは、濫用理論の内包の如何によつて異なることも考えられるが、エセル判事の見解の方が、問題に対して、より一層明晰な寄与をしていることは否みがたいと思われる。(9)

- (1) 国際司法裁判所一九四九年判決集二九頁参照
- (2) この点は前述註(1)参照、即ちイギリス側の提出した争点、仲裁契約第二項で明示されている。
- (3) 国際司法裁判所一九四九年判決集二九頁参照
- (4) 同右二九頁
- (5) 同右二九頁
- (6) 同右二九頁より引用
- (7) 同右二九頁参照

(8) 属地的に行使される国家の管轄権についてはこのほか、この点につき顕著な特色があるものといえる。

それは、多くの場合、濫用として非難される国家の行為は他国の管轄権を直接的に侵害していることがあるからである。言うまでもなく、他国の管轄権の侵害は国際法に違反するから、その事実が国際不法行為といわなければならない。

従つてのこゝの問題は、このようなA国の管轄権のB国の管轄権への侵入が、例外的に正当づけられるのかどうかであり、それは先づA国の管轄権にもとづいてとられた行為が濫用でないかどうかで決定されようであらう。

以上の見地よりすれば、権利侵害を生じた事実の存在が濫用認定の第一の法的与件といえるように思われる。若しそうであれば、権利侵害を生ぜしめる事実の存在こそ濫用の第一義的要件、即ち客観的標識として重要なものと思われるのである。

(9) 例えばシメルニ(Scerni)は濫用認定の標識を二つの主要な範疇にわけらる。

一つは他を害する意見である。之は多くの学者によつてみとめられる処であるが、注意すべき点はLauterpactの云ふごとく *Nuitte à autrui sans profit pour soi-même*, and it is then that the question arises whether the exercise of *rights is lawful or whether it degenerates into an abuse of rights and becomes, accordingly, unlawful.* 云々のことである。(Lauterpact. *The function of law in international community*, 1933, 9, 395)

さて、シメルニのあげる別の一つは標識たりうる一切のもので、信義則とか、権能の社会的、経済的機能などである。

(M.Scerni. *Uabusso di diritto nei rapporti internazionali*, p.50~52参照)

国内法上権利濫用認定につき主観的標識主義をとる国としてはドイツ及びオースリヤがあり、何れもその民法において他人を害する目的の存在を規定している。

また客観的標識主義をとる国としてはスイス・ソ連などがあり何れも夫々、民法の中で明白な濫用々とか権利の社会的機能に反する……々とかの文言を用いて規定をおいている。

マルしてあげられているものに

- (1) 加害的悪意
 - (2) 権利行使における過失
 - (3) 適法利益の欠缺
 - (4) 権利の社会的機能に対する違反
- がある。なかでも(4)が最も重視されている。何れ法理論そのものについては別稿でくわしく論ずることとする。

四、結 語

コルフ海峡事件は、無害航行の態容と国際交通の要路の非閉鎖性の点で国際司法裁判所が、管轄したもつとも最近の先例であった。

航行の態容を分析することによって権利の濫用の問題が判決本文において実質的に考慮された例はこの事件が最初である。

更に、無害航行権の確認は、その後、国際連合国際法委員会が八年を要して作成した「海洋法」案の規定に関して多大の刺戟を与えたことは今日、一九五六年同委員会報告によってすべて明かになっている。

特に海洋法案にみられる次のべるが如き規定は、コルフ海峡事件について行われた法的な諸考慮を適切に成文化したものと見える。

即ち法案第十六条は、沿岸国の義務として、法の双面性の当然の結果として、無害航行権の尊重を確定している。

そこでは、沿岸国は自国領海の無害航行を妨げてはならないし、又自国領海における無害航行の尊重を確保するため一切の可能な方法を用い、且つ自国が了知しているいかなる危険についても適切な告知を行うことが沿岸国に義務づけられようとしている。

しかも、領海内に外国軍艦があることは、自国の安全に平時においても脅威を与えるという事実にも拘らず、海洋法案における無害航行権に関する総則は、第十七条二項において、公海の二つの部分をつなぐ国際的航行のために通常用いられている海峡に関しては、無害航行中の外国船舶（軍艦を含む）を停止させてはならない旨を定めている。

また軍艦については、自国領海を通過する場合、当該外国軍艦に対して、事前の通航許可制をもうけうることをも立法化しようとしている。（海洋法案第二十四条）

しかし、国際交通の要路である海峡の通過の場合は、自国領海に関する右の規制は凡そ一切の船舶について排除されることになっている。従って、たとえ軍艦であれ、右に見た一定条件にある海峡においては、無害航行に関する総則規定が適用されることとなったのである。

沿岸国の利益及び権利の尊重が擡頭した今日、猶、コルフ海峡の如き水域においても、軍艦についてまでも無害航行権の保障が行われようとしている現状は、海上国際法の四世紀にわたる進展が、依然、航行の自由を中心に行われてきたものであることを示す、伝統的国際法にとっては見逃しがたい事実であると云わなければならない。

しかしながら、このように強化されゆく方向にある無害航行について、コルフ海峡事件において疑われたような濫用の可能性が、軍艦の場合には沿岸国に一段の脅威を与えうる事実もまた指摘しておかなければならない。

（三月二十四日）