

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

А.А. Салимгерей

К ВОПРОСУ О СОБЛЮДЕНИИ ИНТЕРЕСОВ ПРИБРЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПРАВОВОГО РЕЖИМА РЕГИОНАЛЬНЫХ МОРЕЙ (НА ПРИМЕРЕ ЧЕРНОГО МОРЯ)

В современном международном праве особую актуальность приобретает вопрос правового режима так называемых региональных морей, которые представляют собой относительные замкнутые географические и геополитические образования. Дело в том, что прямое действие Конвенции ООН по морскому праву 1982 года в отношении таких морей существенно затруднено, что связано с необходимостью учета интересов прибрежных и неприбрежных государств. Как показывает практика, определение статуса таких морей сопровождается сложным договорным процессом, который отражает специфику каждого моря. Типичным в этом отношении является история правового регулирования режима использования Черного моря, играющего огромную транспортно-экономическую роль в отношениях между европейскими государствами.

История непростых международных отношений по поводу Черного моря может быть показана как непрерывное противостояние, как между прибрежными государствами, так и между прибрежными с одной стороны, и третьими – с другой. Анализ основных соглашений и практики их реализации позволяет сделать несколько выводов, касающихся перспектив режима использования черноморской акватории.

История международно-правового регулирования режима Черного моря насчитывает более 250 лет. Анализ заключенных в течение этого периода соглашений позволяет выделить 4 основных этапа, каждый из которых характеризуется специфическими принципами правового режима Черного моря и степенью защиты интересов черноморских государств. Так, на первом этапе (до 1774 года) Черное море рассматривалось как внутреннее море Османской империи, а его правовой режим регулировался внутренним правом и актами национальных правовых систем. Объективно такая ситуация не могла сохраняться с развитием торгового и военного мореплавания. Пересечение интересов многих государств обусловило начало международно-правового регулирования статуса Черного моря. С 18 века правовой режим использования черноморской акватории находится под совместным регулированием национального и международного права. Эта ситуация будет сохраняться и в будущем.

На втором этапе (с заключением Кучук-Кайнарджийского договора) Черное море утратило статус внутреннего моря. Его статус стал предметом договорного регулирования с участием двух прибрежных государств – России и Турции. Основным моментом соответствующих соглашений стало четкое отграничение интересов черноморских и нечерноморских государств, а также регулирование статуса моря исключительно двусторонними российско-турецкими договорами. Отражением данного принципа можно считать полный запрет на свободу судоходства для третьих стран. Указанная норма нашла очевидное подтверждение в Константинопольском союзном договоре 1805 года.

Согласно этому договору, Турция обязывалась способствовать всеми мерами проходу военных кораблей России через проливы Босфор и Дарданеллы, т. е. их выходу и входу в Черное море, которое было признано закрытым морем двух черноморских государств. Попытки какой-либо другой (нечерноморской) державы нарушить эту норму считались «*castis belli*». Таким образом, в Константинопольском договоре подтверждалась концепция Черного моря как исключительно регионального. Оба государства-участника не только принимали на себя обязательства по изоляции Черного моря от других государств, но и соглашались осуществлять практические шаги по совместной защите этого положения. В частности, Договаривающиеся стороны должны были всеми средствами препятствовать проходу в Черное море иностранных военных кораблей.

На третьем этапе (с заключением Аккерманской конвенции 1826 года) происходит существенное

отступление от принципа исключительной роли прибрежных государств в установлении правового режима регионального моря. Вслед за провозглашением принципа свободы мирного судоходства для всех государств начинается (с 1840 года) коллективное вмешательство нечерноморских держав в процесс договорного регулирования статуса Черного моря. Последним отражением данной тенденции стала действующая Конвенция 1936 года, участники которой (11 государств) провозгласили принцип свободы мирного судоходства и ограничения военного присутствия нечерноморских государств в Черном море.

В Аккерманской конвенции от 25 сентября 1826 года и Адрианопольском договоре от 14 сентября 1829 года, заключенных Россией и Турцией, по инициативе России был провозглашен принцип свободы торгового судоходства в Черном море для всех стран. Этот принцип был положен в основу и всех последующих соглашений в этой области.

Вместе с тем, уже в тот период причерноморские государства начали включать в договоры нормы об ограничении военного присутствия третьих государств в Черном море. Так, в заключенном в Ункиар-Искелесси 26 июня (8 июля) 1833 года оборонительном соглашении предусматривалось полное запрещение входа в Черное море военным кораблям нечерноморских государств. Само же соглашение было направлено на оказание взаимной военной помощи государствами-участниками друг другу. Согласно секретной статье соглашения, «...обе Высокие договаривающиеся стороны обязаны подавать взаимно существенную помощь и самое действительное подкрепление для безопасности обоюдных их держав... Блистательная Порта Оттоманская взамен помощи, которую она в случае нужды обязана подавать, по силе правил взаимности явного договора, должна будет ограничить действия свои в пользу Императорского Российского Двора закрытием Дарданельского пролива, т. е. не позволять никаким иностранным военным кораблям входить в оный под каким бы, то ни было предлогом».

Однако, через семь лет после Ункиар-Искелесского договора, принцип регулирования международно-правового режима Черного моря исключительно прибрежными государствами (Россией и Турцией) был нарушен. Так, Лондонская конвенция о режиме Черного моря 1840 года заключалась уже с участием Англии, Австрии и Пруссии, а последующая (также в Лондоне год спустя) – с участием еще и Франции. В результате этих договоров Турция была лишена права заключать двухсторонние договоры о режиме Черного моря. Кроме того, черноморские проливы объявлялись закрытыми не только для военных кораблей нечерноморских государств, но и России, черноморский флот которой оказался, заперт в Черном море. Попутно был создан прецедент, согласно которому в определении статуса регионального моря вправе участвовать неприбрежные государства. Очевидно, что это нанесло существенный удар по суверенитету и геополитическим интересам черноморских государств.

Указанная тенденция продолжилась в дальнейшем: 8 (30) марта 1856 года в Париже был заключен трактат, участниками которого стали Англия, Франция, Россия, Сардиния, Турция и Австрия. По трактату Черное море объявлялось нейтральным морем, свободным для торгового мореплавания. Военное присутствие в Черном море ограничивалось легкими военными судами, предназначенными для нужд учрежденной Европейской комиссии в устьях Дуная и для потребностей пограничной охраны России и Турции. Кроме того, принцип нейтрализации территории был распространен и на сухопутные территории России и Турции, которым запрещалось держать предназначенные для морской войны арсеналы на черноморском побережье.

Очевидная несправедливость Парижского трактата обусловила резкую активизацию российской дипломатии, усилиями которой соответствующие нормы трактата были отменены очередным договором, подписанным 1 (13) марта 1871 года в Лондоне уполномоченными России, Австрии, Пруссии, Англии, Франции, Италии и Турции. Согласно договору (он впоследствии был подтвержден Берлинским трактатом 1878 года), военные корабли России получили возможность входа в Черное море и выхода из него, но только если Турция считала это необходимым для обеспечения постановлений Парижского трактата.

Установленный перечисленными соглашениями режим Черного моря просуществовал до окончания Первой мировой войны и был отменен мирным договором, заключенным 10 августа 1920 года в Севре между Великобританией, Италией, Японией, Арменией (дашнакской), Бельгией, Грецией, Хеджасом, Польшей, Португалией, Румынией, Чехословакией и Югославией, с одной стороны, и правительством турецкого султана — с другой. Севрский договор провозглашал абсолютную свободу военного и торгового судоходства в Черном море. При этом сразу пять причерноморских государств (три советские республики, Болгария и Турция) не участвовали в выработке текста договора. От имени Турции договор был подписан правительством султана, которое к тому времени полностью контролировалось английскими оккупационными войсками и не могло

полноценно представлять свою страну, которой фактически руководило правительство Мустафы Кемали. Попытка установить статус Черного моря без участия черноморских государств провалилась: юридическая сила договора так и не была признана заинтересованными странами. Это вынудило нечерноморские государства заключить 24 июня 1923 года в Лозанне очередной мирный договор, который, провозглашая абсолютную свободу торгового судоходства, установил ряд ограничений для военного использования Черного моря неприбрежными государствами. В частности, размер военно-морских сил, которые одна сторона могла провести через проливы в Черное море, не должен был превышать силу самого сильного флота черноморских государств в соответствующий момент. Договором предусматривалось создание международной комиссии, которая должна была осуществлять надзор за выполнением государствами принятых на себя обязательств. Лозаннская конвенция позже была подписана тремя советскими республиками, которые при этом оговорили за собой право внести в будущем предложения об изменении режима черноморских проливов.[1]

Несмотря на то, что Лозаннская конвенция увязывала военное присутствие третьих государств с величиной военно-морского флота черноморских стран, ее положения также следует считать дискриминационными по отношению к прибрежным государствам. По сути, Черное море отдавалось на произвол могущественным морским государствам, не имеющим черноморского побережья и конкуренция с которыми была заведомо невыгодной ни СССР, ни Турции. Неслучайно ЦИК СССР так и не ратифицировал данное соглашение. По инициативе Турции в Монре была созвана международная конференция, которая приняла 20 июля 1936 года новую конвенцию о режиме черноморских проливов. В настоящее время участниками этой Конвенции являются Австралия, Болгария, Великобритания, Греция, Италия, Румыния, СССР, Турция, Франция, Югославия и Япония.

Основные положения этого документа хорошо известны. Их суть сводится к дифференцированному подходу, с одной стороны, к интересам черноморских и нечерноморских государств, с другой – к регулированию торгового и военного судоходства в Черном море. Статья 2 Конвенции устанавливает право полной свободы прохода через проливы в мирное время для торговых судов, днем и ночью, независимо от флага и груза. Согласно статьям 4 и 5 Конвенции это право сохраняется даже во время войны для иностранных торговых судов, если только Турция не является воюющей стороной, и для нейтральных торговых судов, если Турция участвует в войне, при условии, что эти суда не будут оказывать содействия ее противнику.[2]

Раздел II Конвенции посвящен правовому режиму черноморских проливов. Его положения существенно различают судоходные права прибрежных (черноморских) и неприбрежных государств. Так, согласно статьям 11 и 13 Конвенции, прибрежные к Черному морю государства могут вводить в море через проливы и выводить из него свои военные корабли без ограничений. Требуется только уведомление турецкого правительства за 8 дней. Линкоры должны проходить через проливы по одному в сопровождении не более двух эсминцев. Статья 18 Конвенции устанавливает серьезные ограничения для входа военных кораблей неприбрежных стран в Черное море. Общий их тоннаж не должен превышать 30 тысяч тонн. В случае увеличения тоннажа наиболее сильного черноморского флота более чем на 10 тысяч тонн по сравнению с тоннажем на момент заключения конвенции тоннаж нечерноморских держав может достичь 45 тысяч тонн. При этом силы одной неприбрежной державы не могут превышать двух третей общего тоннажа, установленного для всех неприбрежных стран. Максимальный срок пребывания военных кораблей нечерноморских стран в Черном море определен в 21 день.[3]

Следует заметить, что Конвенция 1936 года, закрепляя указанный дифференцированный подход, не свободна от ряда недостатков. В частности, бросается в глаза, что из всех черноморских государств в наибольшей степени Конвенция защищает интересы Турции. Это обстоятельство нарушает принцип равной и неделимой безопасности, который, на наш взгляд, должен быть положен в основу правового регулирования статуса региональных морей. Кроме того, сам факт участия в Конвенции нечерноморских государств также можно, с некоторыми оговорками, расценивать как вмешательство во внутренние дела черноморских государств, которые вправе определять режим использования Черного моря по своему усмотрению, учитывая при этом фундаментальные принципы международного морского права, закрепленные в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.[4]

Наконец, существенной проблемой является неучастие в Конвенции новых черноморских государств, которые появились в результате геополитических изменений в конце прошлого века. Несмотря на то, что Конвенция 1936 года была заключена на 20-летний срок (с возможностью автоматической пролонгации), пока ни одно государство не направило депозитарию (Франции) о своем желании пересмотреть сам факт действия Конвенции в наши дни. Очевидно, что этот вопрос неминуемо будет поставлен самой логикой развития современных международных отношений.

Таким образом, на четвертом этапе (с окончания второй мировой войны до настоящего времени)

происходит расширение круга черноморских государств, которые не участвовали в выработке действующих соглашений и активно обсуждается необходимость принятия нового соглашения, отражающего как геополитическую реальность, так и наличие особых интересов прибрежных стран.

Действующая в настоящий момент Конвенция 1936 года не в полной мере учитывает военные и политические интересы всех черноморских государств, сохраняя особые привилегии Турции и никак не учитывая потребности новых черноморских стран. Отражением этой ситуации является, в частности, возможность военного присутствия в Черном море нечерноморских держав и зависимость характера и масштабов этого присутствия исключительно от интересов турецкого государства.

В этой связи полезно обратиться к историческому опыту второй Мировой войны, когда Конвенция 1936 года не помешала гитлеровской Германии использовать Черное море (включая черноморские проливы) для активных военных действий против СССР. Несомненно, главную ответственность за это должна нести Турция, которая грубо нарушила баланс интересов черноморских государств того времени. Нет никаких гарантий, что существование Конвенции станет надежной преградой для повторения аналогичных действий в будущем. Это обстоятельство тем более очевидно, что Турция является членом НАТО – военно-политического блока, чьи интересы по-прежнему рассматриваются как несовпадающие с интересами других европейских (и не только) государств.

На наш взгляд, при определении правового режима использования Черного моря нечерноморскими государствами необходимо отразить принцип равной безопасности для всех черноморских стран. Это позволит устранить нынешнее привилегированное положение Турции и сделать Черное море по-настоящему безопасным региональным бассейном.

4. Существенным фактором, влияющим на баланс интересов черноморских государств, является наличие в Черном море стратегически важных проливов, которые практически целиком находятся под управлением Турции. Важность проливов стала главной причиной присутствия в Черном море военных флотов нечерноморских государств, а также особой роли турецкого государства в установлении фактического режима плавания в Черном море. Следовательно, для более полного учета интересов всех черноморских государств необходимо отразить данную специфику моря при разработке будущей многосторонней конвенции о правовом режиме Черного моря.

Как известно, вопрос о режиме использования проливов уже давно рассматривается автономно от режима судоходства в самом Черном море. В силу важности проливов устойчиво утвердился принцип свободы мирного судоходства через них для судов любых государств – как черноморских, так и нет. Вместе с тем, в последние десятилетия наблюдается устойчивая тенденция к усилению роли турецкого национального законодательства в регулировании режима прохода через проливы. В качестве примера можно привести решение турецкого правительства о введении в действие в одностороннем порядке с 1 июля 1994 года Регламента судоходства в проливах.

Так, Регламент присваивал турецким властям право приостанавливать судоходство в проливах не только в связи с форс-мажорными обстоятельствами, что еще можно было бы понять (стихийные бедствия, крупные аварии с пожарами и жертвами и т.п.), но и по целому ряду таких несущественных причин, как проведение спортивных мероприятий, научно-исследовательских работ или “в других подобных ситуациях” (ст. 24). Регламент предусматривал возможность ограничения и даже запрещения прохода крупнотоннажных танкеров (ст.29,42 и 52), вводил разрешительный порядок прохода невоенных судов с ядерной двигательной установкой или перевозящих радиоактивные грузы и отходы (ст.30), включал положения о возможности обязательной лоцманской и буксирной проводки (ст. 19,27,31,38,и 50-а), содержал двусмысленные формулировки, допускающие возможность полицейского и таможенного контроля в отношении транзитных судов (ст. 44 и 54), требовал от капитанов транзитных судов выполнять все указания турецких властей (ст. 5) и грозил применением мер наказания по внутреннему турецкому законодательству за нарушение Регламента (ст.57).[5]

Только в результате огромных дипломатических усилий полутора десятков иностранных государств удалось вынудить Турцию спустя 4 года принять новую редакцию Регламента, в которой учитывались многие замечания, касающиеся противоречия Регламента 1994 года основным положениям Конвенции 1936 года. Тем не менее, в настоящее время Турция вновь блокирует все попытки заинтересованных государств окончательно договориться по этому вопросу. Очевидно, что стратегическая цель Турции – взять контроль над проливами под свою полную юрисдикцию. С этой точки зрения весьма показательной является практика называть черноморские проливы «Турецкими проливами», которая активно используется турецкими властями с 1993 года.

О последствиях односторонних действий Турции в отношении проливов можно судить по таким цифрам. Согласно российским данным, озвученным на заседании Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам Парламентской Ассамблеи стран Организации черноморского экономического сотрудничества в феврале 1996 года, в результате

введения турецкого Регламента с 1 июля 1994 года по 31 декабря 1995 года было 268 случаев необоснованных задержек российских судов, что привело к потере 1553 часов эксплуатационного времени и к ущербу в сумме более 885 тысяч долларов, не считая упущенной выгоды, потерянных контрактов и санкций за опоздания. По другим источникам, ежегодные потери России от введенных Анкарой санкций оцениваются в 500 миллионов долларов.

С другой стороны, нельзя игнорировать и объективные интересы Турции, среди которых отчетливо выделяется экологический аспект. В зоне проливов проживает около 15 миллионов человек, и все они озабочены экологическими характеристиками своего региона. По оценкам экспертов, до 40 % всех проходящих через проливы судов являются нетурецкими, что дает Турции право ставить вопрос о защите своих природоохранных интересов. По всей видимости, выход из сложившейся проблемной ситуации лежит на путях тесного договорного сотрудничества всех заинтересованных в использовании проливов государств, исключая какие-либо ультиматумы и односторонние действия.

Наиболее полно интересы черноморских государств соблюдались в тот период, когда в договорном процессе по поводу установления правового режима Черного моря не участвовали нечерноморские страны. В связи с этим необходимо, в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, рассмотреть возможность возвращения к регулированию статуса Черного моря исключительно договорами черноморских государств. Основой соответствующих соглашений должны оставаться общепризнанные принципы международного морского права, включая принцип свободы мирного судоходства и принцип безопасности морского судоходства.

Практически данное предложение может быть осуществлено путем денонсации Конвенции 1936 года и заключением нового соглашения с участием всех черноморских государств. Необходимо исключить юридическую возможность участия в данной конвенции нечерноморских держав, обеспечив их интересы путем включения в конвенцию норм о свободе мирного судоходства в Черном море и коллективном регулировании причерноморскими государствами вопроса прохода через черноморские проливы. С одной стороны, необходимо в должной степени на основе принципа суверенного равенства государств учесть интересы всех черноморских стран, с другой – сохранить основополагающий принцип свободы морского судоходства и режима проливов, используемых для традиционных морских маршрутов. Сам факт участия в конвенции о статусе Черного моря нечерноморских государств представляется сейчас архаизмом, обусловленным военно-политическим соотношением сил почти столетней давности. Кроме того, существенным недостатком действующего соглашения, как уже было сказано, является изоляция от договорного процесса новых черноморских государств, которые получили независимость после принятия конвенции.

В интересах черноморских государств необходимо обусловить военное присутствие третьих государств в Черном море исключительно консенсусом всех заинтересованных сторон с учетом принципа равной и неделимой безопасности. Кроме того, в будущем договоре необходимо предусмотреть меры коллективной ответственности за невыполнение сторонами своих обязательств, что позволит предупредить повторение ситуации во время Второй мировой войны, когда при попустительстве Турции гитлеровская Германия использовала черноморские проливы против СССР в военных целях.

Даже с учетом того, что Турция является членом НАТО, необходимо пересмотреть сложившуюся практику военного использования Черного моря нечерноморскими судами. Как уже отмечалось, действующие нормы связывают военное присутствие в черном море третьих государств исключительно с военными интересами Турции. Необходимо разработать и принять систему правовых мер, которые позволили бы соблюдать безопасность всех черноморских государств в равной степени. В этом плане перспективной может быть идея о консенсусе прибрежных государств, что исключило бы заведомо неравные условия обеспечения национальных интересов.

Свобода судоходства в Черном море должна применяться в чистом виде исключительно к торговым судам. В отношении же военных судов должны существовать разумные ограничения, вытекающие из справедливого баланса интересов черноморских государств.

Практической проблемой для создания такой конвенции может стать вопрос признания Абхазии в качестве стороны, против чего явно будет Грузия и, возможно, ряд других черноморских государств. Однако эта дипломатическая проблема не должна помешать поискам компромиссного решения, которое сделало бы присутствие иностранных военных судов в Черном море исключительно внутренним делом самих прибрежных государств.

Правовой режим региональных морей отличается спецификой, которая отличает его от правового режима открытых морских пространств, а также от режима полностью замкнутых морей. В частности, правовое регулирование статуса таких морей должно осуществляться исключительно

силами прибрежных государств с учетом ряда общепризнанных договорных и обычных норм международного морского права. Необходимость учета этой специфики была отражена, в частности, в решениях Потсдамской конференции трех держав 1945 года, которые до сегодняшнего дня остаются невыполненными. Большую роль в реализации соответствующих принципов могла бы сыграть Комиссия международного права ООН.

Проблемы, аналогичные черноморским, возникают при установлении правового режима использования других региональных морей. В связи с этим актуальным является вопрос кодификации соответствующих принципов и норм. Действующая редакция Конвенции ООН по морскому праву 1982 года в недостаточной степени учитывает специфику региональных водоемов, ограничивая необходимость сотрудничества прибрежных государств вопросами рыболовства, защиты морской среды и морских научных исследований. Эти положения могут лишь служить правовой предпосылкой для создания универсальной конвенции, которая закрепляла бы более конкретные принципы использования региональных морей.

1. Лозаннский мирный договор от 24 июня 1923 года // http://wwi.lib.byu.edu/index.php/Treaty_of_Lausanne

2.,3. Конвенция Монтрё о статусе проливов от 20 июля 1936 года // <http://www.flot2017.com/file/show/none/1388>

4. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // Морское право: официальный текст Конвенции ООН по морскому праву с приложениями и предметным указателем.-ООН, Нью-Йорк.-1984г.

5. Регламент судоходства в проливах от 1 июля 1994 года // www.flot2017.com/file/show/none/1388

This article is devoted to the issue of respect for the interests of coastal states in determining the legal regime of the regional seas. In particular, the author shows specificity of the legal regime of the regional seas by the example of Black Sea, makes conclusions about the need to resolve the status of such seas exclusively by the coastal states, considering a number of universally accepted treaty and customary norms of international maritime law.

Бұл мақалада аймақтық теңіздердің құқықтық режимін анықтауда жағалаудағы мемлекеттердің мүдделерін сақтау туралы мәселе қарастырылады. Жеке алғанда, автормен Қара теңіз мысалында аймақтық теңіздердің құқықтық режимінің ерекшелігі көрсетіледі, осындай теңіздердің мәртебесін жалпы танылған шарттарды және халықаралық теңіз құқығының жай нормаларын есепке ала отырып, тек қана жағалаудағы мемлекеттердің күштерімен реттеу қажеттілігі туралы негізделген шешімдер жасалады.

Г.А. Қуаналиева

ҚЫЛМЫСТЫҚ СОТ ӨНДІРІСІ БАРЫСЫНДА ХАЛЫҚАРАЛЫҚ-ҚҰҚЫҚТЫҚ ҚАҒИДАЛАРДЫ ҚОЛДАНУДЫҢ КЕЙБІР МӘСЕЛЕЛЕРІ

Қолданыстағы қылмыстық іс жүргізу кодексінде сот-тергеу ісінің орасан зор мүдделері көрінеді. Осыған орай, халықаралық құқық нормасы тұрғысында «заңмен» есептесе алатын, заң нормалары жауап бере алатын, міндетті түрдегі сапалық шарттарға жүгінген жөн болар еді. Адам құқығының Еуропалық Конвенциясына сай, «заң сапасының» шарттық талаптары мынадай: заң – құқықтық, айқындылық немесе шарттылық қағидаларына сай болуы қажет, яғни мүдделі тұлғалардың мән-жайларға сәйкес алдын-ала болжамдауына, олардың әрекеттеріне сай орын алатын, санаға сыйымды салдарларына мүмкіндік беретіндей жеткілікті деңгейде қалыптасуы тиіс.

Қазақстан Республикасының қылмыстық-процесуалдық заңының құқықтық айқындылығы біршама келіспеушіліктерді тудыруда.

Заңда баға беру ұғымдарының саны жеткілікті, мысалы, «айрықша жағдайлар, ерекше күрделілік, қылмыстық істердің, кейінге қалдыруға болмайтын жағдайлардың тым көптігі, ұзақ уақытқа жалғасуы, т.б.». Құқық қолданушының көздегеніне сәйкес жағдайлардың кең аяда жасалуы сыбайлас жемқорлыққа жол ашатындай. Ал, мақсат - қылмыстылықпен күресу болып табылатын жағдайлардағы шексіз, қарапайым түсініктемелердің мүмкіншілігі айыптауға әуестікке алып келеді. Алдын-ала тергеу сапасының төмендеп, қылмыстық әділет ісінің құрамындағы мамандардың кәсіби деңгейлерінің төмендігін әділет ісіне қайта жөнелтілген жағдайдағы статистиканың шамамен 98% айыптау үкімдерін, соның ішінде, ешбір күнәсіз сотталушылардың санының тым жоғарылығын көрсететін айыптау үкімдері дәлелдей түсетіндей. Бұл жағдай бүгінде біздің түзету мекемелерінің лық толуын, бірақ, еш түзетпейтін, қайта керісінше, сотталушыларды одан әрі «ғаріпке» айналдыратын лагерь болып табылатынынан айқын көрінеді.

Қарастырылып отырған мәселелерге байланысты, қылмыстық процестің заңдылығы туралы айтпай кетуге болмайды. Заңдылық мәселесі құқықтану ғылымындағы маңызды мәселелердің бірі,