

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛЕЙ ПРАВА

З.Б. Соктоев*

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

***Аннотация.** Рассмотрен вопрос выявления причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях. Показана недостаточность применения обыденного значения причины, философской категории причинности, логических приемов ее установления для установления причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях. Доказывается необходимость учета уголовно-правового аспекта этого вопроса, когда все обстоятельства с причиняющей способностью, в том числе деяние лица, следует рассматривать в совокупности как единую системную причину, генерирующую путем воздействия на объект преступления общественно опасные последствия. Основу уголовно-правового механизма дорожно-транспортного преступления образует воздействие преступного деяния на объект преступления. Это воздействие заключается в разрыве отношений безопасности дорожного движения в направлении, противоречащем их социальному назначению. Разрушение состояния, характерного для общественной безопасности в сфере управления механическими транспортными средствами, выражается в создании опасной ситуации (обстановки) в процессе дорожного движения. Выводы статьи представляют интерес для дальнейшего развития учения о причинной связи в уголовном праве.*

***Ключевые слова:** юриспруденция, причинность, причинная, связь, дорожное, транспортное, преступление, опасная, ситуация, механизм.*

В соответствии со ст. 264 УК РФ между нарушением лицом правил безопасности дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств и наступившими общественно опасными последствиями должна существовать причинная связь. Выявление этой связи по делам о дорожно-транспортных преступлениях вызывает определенные сложности в силу множественности юридически значимых факторов, участвующих в причинении вреда. И это при том, что причинная связь сама по себе как философская категория понимается весьма неоднозначно.

Исторически представления о причинной связи формировались при накоплении житейского опыта преобразования окружающего мира на основе знания о том, что одно событие влечет при прочих равных условиях за собой другое событие. Первое событие нашло в языке обозначение «причина», второе — «следствие». Именно в условном, житейском смысле еще более ста лет назад призывал Н.С. Таганцев использовать причину в уголовном праве. Он специально подчеркивал свою позицию как отличающуюся от двух основных направлений, сложившихся в уголовном праве того времени: субъективного, отождествля-

© Соктоев Зорикто Борисович

* Кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

[soktoev@gmail.com]

123995, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9.

ющего понятие причинности и виновности, и направления, пытающегося разрешить вопрос о причинной связи на основании объективных условий, независимых от виновности¹. «Именно житейские, общеупотребительные представления о причине и следствии могут служить ориентирами в признании определенного поведения причиной каких-либо событий... специалист не сможет доказать свою правоту средствами формальной логики. Вся надежда лишь на здравый смысл», — уже в XXI в. пишет Н.Н. Ярмыш².

Действительно, по многим уголовным делам очевидное развитие причинного ряда событий позволяет, руководствуясь бытовым пониманием составляющих причинности, правильно решать этот вопрос и выносить законные, обоснованные и справедливые решения. В таких ситуациях обыденное познание вряд ли явно уступает философскому и конкретно-научному познанию.

Майкопским районным народным судом Республики Адыгея О. осужден по ч. 3 ст. 211 УК РСФСР (ч. 5 ст. 264 УК РФ). Отменяя судебное решение, Судебная коллегия Верховного Суда РФ сослалась на то, что причиной автотранспортного происшествия явилось превышение потерпевшим — водителем Б. скорости движения в силу опьянения, в связи с чем он не предпринял своевременных мер к торможению вплоть до полной остановки автомашины перед ясно видимым препятствием, допустив столкновение, повлекшее гибель его самого и пассажира. Между нарушением Б. Правил дорожного движения и наступившими последствиями имеется причинная связь. В свою очередь, допущенное О. нарушение не являлось причиной дорожно-транспортного происшествия, поэтому в его действиях отсутствует состав преступления³.

Бытовое представление о причине и следствии нельзя признать достаточным для разрешения многих иных криминальных ситуаций, характеризующихся сложным течением процесса причинения общественно опасных последствий. Во-первых, употребляемые слова в силу вообще нечеткости естественного языка отличаются емкостью содержания и универсальностью их приложения. При использовании их в быту они всегда рассматриваются в узком, специфическом смысле с учетом кон-

кретного контекста их применения — так, что собеседники, отличающиеся здравомыслием, практически всегда понимают друг друга. А в уголовном праве применяется понятийный аппарат, хотя и основанный на бытовом значении слов, но отличающийся собственной юридической терминологией.

Во-вторых, «отказ от абстрактного понятия причины и сведение его к условно-житейскому уровню влечет за собой методологический порок...: вместо рассмотрения причинной связи ... выясняется, что является причиной последствий, — существенная разница!»⁴. Дело в том, что слово «причинность» воспринимается в русском языке не иначе как философское, научное понятие, этого слова нет в естественном языке.

В-третьих, вывод, основанный на бытовом представлении о компонентах причинной связи, не приобретает статус научно обоснованного заключения. Принятие конкретного решения по уголовному делу обязывает к установлению подлинной картины произошедшего. В то время как известно: обыденное познание не требует предварительных систем доказательств, поэтому оно в итоге обречено на ошибки и противоречия. Напротив, процесс научного познания, хотя и может привести к ошибочным знаниям, но ему присущи прежде всего стремление их устранения — это процесс получения доказательного, заслуживающего доверие специалистов, а значит и общества в целом, истинного знания.

На протяжении нескольких последних десятилетий в отечественной доктрине едва ли не аксиоматично утверждается следующее: правовая наука не создает никакого особого учения о причинной связи, отличного от учения о причинности в философии⁵; нет и не может быть учений о причинной связи в научных дис-

⁴ Благов Е.В., Мотовиловкер Е.А. Конструкции причинной связи профессора Н.С. Таганцева // Категориальный аппарат уголовного права и процесса. Ярославль, 1993. С. 147–148.

⁵ Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М., 1957. С. 154; Кудрявцев В.Н. Причинность в криминологии (о структуре индивидуального преступного поведения). М., 1968. С. 5; Курс российского уголовного права. Общая часть / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.В. Наумова. М., 2001. С. 194; Козлов А.П. Причинная связь и бездействие в уголовном праве // Проблемы уголовной политики: советский и зарубежный опыт. Красноярск, 1989. С. 164; Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000. С. 314; Побегайло Э.Ф. Проблема причинной связи в творчестве В.Н. Кудрявцева // Современные проблемы теории и практики борьбы с преступностью. Первые Кудрявцевские чтения (10 апреля 2008 г.): сб. науч. трудов / науч. ред. С.В. Максимов. М., 2009. С. 42–43 и др.

¹ Таганцев Н.С. Русское уголовное право: лекции. Общая часть: в 2 т. М., 1994. Т. 1. С. 282.

² Ярмыш Н.Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ). Харьков, 2003. С. 274, 453.

³ Бюллетень Верховного Суда РФ. 1996. № 8. С. 11.

циплинах, не может быть поэтому особого учения о причинной связи и в уголовном праве⁶. Исходя из данного посыла, практический работник, применяющий категорию причинности при установлении связи между преступным деянием и общественно опасными последствиями, должен не только руководствоваться теми же философскими положениями, что и любой иной специалист, решающий задачу определения каузальной связи в своей конкретной области знаний, но и не выходить за пределы этих философских положений.

Исследование философии вопроса позволяет отнести к признакам причинности следующую совокупность качественных, отличающих именно эту форму связи черт (свойств): 1) носит генетический характер (причина непосредственно производит следствие); 3) имеет одностороннюю направленность во времени; 2) причина и следствие в итоге изоморфны, т.е. однородны по содержанию, 4) причинность отличает пространственно-временная непрерывность⁷.

Главное, если не единственное отличительное свойство причинности, состоит в способности причины производить следствие. В отличие от причинной цепи, причинной сети причинная связь подразумевает всегда бинарное отношение между двумя компонентами, называемыми причиной и следствием. Как и любая иная категория, причинность заключает известное приближение к реальности, фиксирует определенный уровень проникновения в нее. Это понятие отражает в нашем сознании отношение порождения одним явлением другого явления.

Анализ опубликованной практики Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации за период с 1957 г. по 2012 г. показал, что в 15% уголовных дел выявлялась «непосредственная» причинная связь, в 11% — «прямая» причинная связь между деянием лица и наступившими общественно опасными последствиями, в остальных случаях судом рассматривалась совокупность условий формирования вредного результата, а ситуация разрешалась скорее с позиций прецедентного размышления.

⁶ Козаченко И.Я., Курченко В.Н., Злоченко Я.М. Проблемы причины и причинной связи в институтах Общей и Особенной частей отечественного уголовного права: вопросы теории, оперативно-следственной и судебной практики. СПб., 2003. С. 21.

⁷ Алексеев П.В., Панин А.В. Философия. М., 1999. С. 407–410; Князев Н.А. Причинность: новое видение классической проблемы. М., 1992; Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Основания синергетики. СПб., 2002. С. 46–48; Спиркин А.Г. Философия: учебник. М., 2002. С. 282–296; Спонтанность и детерминизм. М., 2006 и др.

Исходя из этого, можно предположить, что примерно треть вынесенных решений приходится на случаи, когда между нарушением правил предосторожности и наступившим вредным результатом нет больше никаких юридически значимых обстоятельств.

Причинная связь выявляется в направлении от общественно опасного последствия в прошлое. Данное требование ретроспективного исследования причинной цепи диктуется не только соображениями практического свойства (расследование преступлений начинается с факта обнаружения преступного вреда), но и вытекает из неотъемлемого признака причинного отношения — его однонаправленности (или временной асимметрии). Это означает, что формирование причины не может происходить позже наступления следствия. Если берутся два компонента предполагаемого каузального взаимодействия и обнаруживается, что общественно опасные последствия предшествуют инкриминируемому деянию во времени, то этот общественно опасный результат не может рассматриваться как следствие рассматриваемого деяния.

Жердевским районным народным судом Тамбовской области В. признан виновным в частности в том, что в нарушение п. 2.6 Правил дорожного движения не сообщил ГАИ о дорожно-транспортном происшествии. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР в связи с предъявленным обвинением отметила, что ссылку суда на несообщение В. в ГАИ о случившемся, т.е. на нарушение п. 2.6 Правил, нельзя признать достаточной для осуждения, поскольку это нарушение правил не находится в причинной связи с наступившими последствиями⁸.

В процессе причинения происходит перенос вещества, энергии и информации, перенос структуры от причины к следствию, поэтому причина и следствие однородны (изоморфны) по содержанию. В уголовном праве отмеченное свойство содержания причинности определяется общественной опасностью посягательства. Игнорирование указанного требования причинного отношения — его однородности (изоморфности) по содержанию причин, с одной стороны, и следствия — с другой, может привести к квалификационным ошибкам. Такой ошибкой будет, например, признание состоящим в причинной связи с преступным вредом исключительно допущенного лицом нарушения правил безопасности при установленном факте участия в причине-

⁸ Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1986. № 12. С. 3–4.

нии общественно опасных последствий иных необходимых условий.

Дорожно-транспортное преступление отличается множественностью факторов, предшествующих и сопутствующих нарушению правил безопасности. Это могут быть как противоправные действия других водителей, так и иных участников дорожного движения, например возможны ситуации, когда истинный (исходя из здравого смысла) виновник создаст опасную ситуацию, остается невредимым, а другие участники дорожного движения вынужденно нарушают правила безопасности, влекущие тяжкие последствия. Это могут быть неудовлетворительное состояние дорог, дорожно-транспортной инфраструктуры, механических транспортных средств, силы природы и другие факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортного преступления, вносящие свой собственный вклад в причинение общественно опасных последствий. Оценить эти факторы бывает зачастую весьма непросто, но учет их обязателен.

Признание единственной причиной вменяемого лицу деяния приводит к выводам о сложном, опосредованном механизме причинной связи, о несоответствии характера допущенного нарушения правил безопасности той степени опасности, которую отличают фактически наступившие последствия. При этом причинение общественно опасного вреда признается как во многом случайный исход допущенных нарушений. Но так ли это? Например, в ситуации нарушения водителем правил безопасности, сопряженных с реальной угрозой причинения преступного вреда, ненаступление этих последствий при дальнейшем разворачивании событий может и не зависеть от содеянного водителем. Возможно, сработает один из способов обеспечения безопасного движения — принцип подстраховки⁹, и вредные последствия вовсе не наступят, либо возникнет аварийная обстановка, которая может привести как к некриминальному вреду, так и предусмотренному ст. 264 УК РФ результату. Личный вклад нарушителя в создание дорожно-транспортного происшествия остается неизменным как в первом, так и во втором и третьем случаях.

Отмеченное противоречие снимается, если все обстоятельства с причиняющей спо-

собностью, в том числе деяние лица, рассматривать в совокупности как единую системную причину, генерирующую путем воздействия на объект преступления общественно опасные последствия. Именно при таком рассмотрении юридически значимая причина будет соответствовать требованию однородности (изоморфности) по содержанию наступившим общественно опасным последствиям, а само деяние лица, выраженное в форме нарушения правил безопасности, — признаваться состоящим в причинной связи с вредным результатом. Это требование частично реализовано в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 23 декабря 2010 г.) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», которым рекомендуется при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки устанавливать, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ; в тех же случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье УК РФ¹⁰.

По приговору Белгородского районного суда Белгородской области от 19 ноября 2002 г. В. осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Он признан виновным в том, что, не имея навыков вождения и водительского стажа, при управлении автомобилем допустил грубое нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью Л. Судебная коллегия по уголовным делам Белгородского областного суда 19 февраля 2003 г. приговор отменила, а уголовное дело прекратила. В кассационном определении указано, что вывод суда первой инстанции о виновности В. в инкриминируемом ему деянии не основан на правильном применении уголовного закона; как в ходе предварительного следствия, так и в суде было установлено, что, начав обгон, Л. не убедился в том, что создает помехи движущемуся по той же полосе автомобилю под управлением В. Таким образом,

⁹ Сущность принципа «подстраховки» заключается в особом построении системы Правил дорожного движения: когда один из участников движения нарушает нормы безопасности, то на другом лежит обязанность действовать таким образом, чтобы не создать аварийную обстановку (Романов Н. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. 1981. № 8. С. 54).

¹⁰ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2. С. 2.

органы предварительного следствия не проверили версию виновности Л. в дорожно-транспортном происшествии, а следовательно, нет оснований считать доказанной в наступивших последствиях только виновность В.¹¹

Следующий признак причинной связи — его пространственная и временная непрерывность (или смежность). Требование пространственно-временной непрерывности распространяется на уголовно-правовую конструкцию причинной связи, предполагающую бинарную связь двух явлений: а) системной причины, одним из составляющих которого выступает искомое деяние человека, б) общественно опасных последствий. В соответствии с этим требованием установлению подлежит непрерывная цепь (сеть) необходимо связанных причинных событий, каждое из которых, непосредственно влияя на решение вопроса об уголовно-правовой причинности, имеет юридическое значение, а все вместе — образуют уголовно-правовую причину.

В уголовно-правовой доктрине сложились иные походы к выявлению причинной связи, поскольку выделенные признаки причинности оказываются недостаточными для окончательного решения вопроса о юридически значимой связи, необходимой и достаточной для уголовной ответственности. Они подробно рассмотрены В.Б. Малининым, А.А. Музыкой, С.Р. Багировым и др.¹²

Имеют значение и логико-философские приемы установления причинной связи, прежде всего правила Бэкона-Милля (или методы бэконовской индукции, или методы опытного исследования Милля, или индуктивные методы Милля)¹³. Надо сказать, что индуктивная логика начала развиваться еще в Древней Греции, но основы логики опытного познания заложил именно Ф. Бэкон, проводя четкую грань между причинностью в естествознании и причинным законом, который используется применительно к социальным отношениям.

Позднее Л. Фейербах писал, что как бы ни был велик объем опытов и указаний, наблюдений и познаний в области науки о природе, однако наиболее существенное значение Ф. Бэкона состоит в том, что он дал метод, органон, логику опыта, определенное руководством к надежному и плодотворному опыту, что он возвысил слепое испытание и хождение ощупью в области частных до искусства экспериментирования, основанного на логических законах и правилах, и таким образом как бы дал орудия опыта неловкому, неспособному и не привыкшему к опыту человечеству¹⁴.

Развивая идеи Ф. Бэкона, Дж. Ст. Милль рассматривал правила отыскания каузальных отношений не столько как правила открытия новых научных истин, сколько как методы установления причинной зависимости между явлениями природы: а) метод единственного сходства; б) метод единственного различия; в) соединенный метод сходства и различия; г) метод остатков; д) метод сопутствующих изменений¹⁵.

Метод единственного сходства состоит в том, что сравниваются два или более случая, имеющие одинаковые следствия. Если окажется, что один случай отличается от других по всем обстоятельствам, за исключением одного, общего для всех случаев, то на это обстоятельство можно указывать как на предполагаемую причину рассматриваемых следствий. Когда встречаются тождественные друг другу явления, можно с большей или меньшей степенью достоверности утверждать, что они — следствия одной и той же причины.

Согласно материалам дела П. был осужден по ч. 3 ст. 211 УК РСФСР (ч. 5 ст. 264 УК РФ) за нарушение п. 1.2, 10.4, 11.1 Правил дорожного движения, вследствие которого он столкнулся со следовавшим во встречном направлении автомобилем, что повлекло гибель водителя и двух пассажиров. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР обратила внимание на то, что на участке дороги, на котором произошло рассматриваемое дорожно-транспортное преступление, только за два месяца было зафиксировано еще четыре автодорожных происшествия. Все они произошли при разном стечении обстоятельств

¹¹ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2008. № 1. С. 20–21.

¹² Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000. С. 57–189; Музыка А.А., Багиров С.Р. Причинная связь: уголовно-правовой очерк. Хмельницкий, 2009 и др.

¹³ Эти правила свое название – правила Бэкона-Милля – получили в связи с тем, что в своей основе они впервые сформулированы Ф. Бэконом в рамках авторского учения об индукции, а уже позднее обстоятельно рассмотрены, систематизированы и поименованы в их современной интерпретации Дж. Гершелем и Дж. Ст. Миллем (Милль Д.С. Система логики силлогической и индуктивной. Изложение принципов доказательства в связи с методами научного исследования / пер. с англ.; под ред. В.Н. Ивановского. М., 1914. С. 354–365).

¹⁴ Фейербах Л. История философии. М., 1967. Т. 1. С. 93–94.

¹⁵ Милль Д.С. Указ. соч. С. 354, 355, 359–360, 361, 365. См. также: Асмус В.Ф. Логика. М., 1947. С. 262–285; Кондаков Н.И. Логический словарь. М., 1971. С. 362, 445, 491, 508; Михалкин Н.В. Логика и аргументация в судебной практике. СПб., 2004. С. 128–134; Тер-Акопов А.А. Установление причинной связи по уголовному делу // Советская юстиция. 1985. № 17. С. 19–21.

ситуации «человек-автомобиль-дорога», кроме одного: все аварии произошли на участке дороги, который в отличие от остальной части дороги был залит жидким битумом. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР указала, что это условие дорожной обстановки могло повлиять на управление автомобилями, поэтому необходимо рассмотреть состояние дорожного полотна как предполагаемую причину ДТП. Было принято во внимание и сообщение ГАИ, согласно которому проведенный после происшествий ремонт дороги устранил аварийность¹⁶.

Метод единственного различия позволяет из всей совокупности обстоятельств выделить то, которое может быть причиной интересующего нас результата. Суть его состоит в том, что если в одном случае явление наступает, а в другом — не наступает и оба эти случая имеют одинаковый ряд обстоятельств, кроме одного, которое присутствует только в первом случае, то это единственное обстоятельство признается причиной наступившего результата. Основное требование, которое нужно соблюдать при использовании рассматриваемого метода, состоит в том, чтобы выявлять как можно более широкую совокупность обстоятельств, которыми один ряд отличается от другого. Если выявлены не все различающиеся обстоятельства, то существует вероятность того, что причиной последствия окажется не данное, а другое обстоятельство, которое не установлено. Поэтому обязательное условие вывода — соблюдение требования полноты исследования обстоятельств дела.

По приговору Мичуринского районного суда Тамбовской области от 30 ноября 1999 г. Н. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ. Он признан виновным в нарушении Правил дорожного движения, повлекшем смерть Д.Н. около 3 час. ночи, управляя автомобилем «ВАЗ-21043», двигался по автодороге в с. Старо-Тарбеево Мичуринского района Тамбовской области в темное время суток с ближним светом фар, при этом не выбрал скорость, обеспечивающую постоянный контроль за движением автомобиля: увидев на дороге рядом с обочиной по ходу своего движения препятствие, не снизил скорость до безопасной, на скорости 40–45 км/час стал объезжать препятствие. Не справившись с управлением, выехал на встречную полосу движения, где допустил столкновение с мотоциклом «ИЖ-Планета», управляемым Д. Последнему была причинена тупая травма груди, послужившая причиной смерти на месте происшествия.

Судебная коллегия по уголовным делам Тамбовского областного суда приговор оставила без изменения. Президиум Тамбовского областного суда 5 октября 2000 г. по протесту заместителя Председателя Верховного Суда РФ приговор и определение кассационной инстанции отменил, а дело направил на новое судебное рассмотрение, указав, в частности, следующее. В ходе предварительного следствия и судебного разбирательства Н., объясняя выезд автомобиля на встречную полосу, показывал, что причиной тому послужил человек, неожиданно появившийся на дороге (единственное различие от иных ситуаций выезда на полосу встречного движения). Суд, исследовав доказательства, как подтверждающие версию, выдвинутую подсудимым, так и не соответствующие ей, пришел к выводу, что сомневаться в показаниях подсудимого Н. в той части, что возникла помеха для движения автомобиля и он стал объезжать ее, оснований не имеется. Суд признал эти показания достоверными, однако, не выяснив, не действовал ли Н. в условиях крайней необходимости, преждевременно дал оценку его действиям при сложившейся дорожной ситуации. Президиум областного суда пришел к выводу, что судебное разбирательство по делу проведено односторонне и неполно, в связи с чем судебные решения отменил, а дело направил на новое судебное рассмотрение¹⁷.

При расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел методы единственного различия и единственного сходства часто дополняют друг друга, образуя соединенный метод сходства и различия. Он заключается в том, что вывод, полученный одним методом, например единственного различия, проверяется с помощью другого. При подтверждении вывода двойной проверкой его достоверность существенно повышается.

При исследовании причин образуемых несколькими составляющими-условиями применяется метод остатков. Этот метод сводится к следующему правилу: если вычестить из сложной причины те условия, ту часть его, о которой известно, что она является следствием определенных предшествующих обстоятельств, тогда другая часть условия вызывает остающуюся часть следствия. Этот метод применим в ситуациях, когда и в условии, и в следствии четко выделяются составляющие, причем известно влияние различных компонентов условия на отдельные компоненты следствия.

Орехово-Зуевским городским судом Московской области С. осужден по ч. 2 ст. 211 УК

¹⁶ Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1991. № 4. С. 8–9.

¹⁷ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2002. № 7. С. 17.

РСФСР (ч. 3 ст. 264 УК РФ). Он признан виновным в нарушении правил безопасности движения транспорта, повлекшем причинение К. телесных повреждений, в связи с чем она была доставлена в больницу, где через два дня умерла. Деяние, согласно приговору, совершено при следующих обстоятельствах. С., проезжая по Ленинскому переулку г. Ликино-Дулево Орехово-Зуевского района Московской области на собственном мотоцикле «Ява-350», не избрал необходимой для безопасности движения скорости, при повороте выехал на правую кромку проезжей части дороги и совершил наезд на К., шедшую во встречном направлении. С., как признал суд, допустил нарушения ст. 3 и 73 Правил дорожного движения, которые находятся в причинной связи с наступившими последствиями — смертью потерпевшей. Судебная коллегия по уголовным делам Московского областного суда приговор оставила без изменения. Президиум Московского областного суда оставил без удовлетворения протест заместителя Председателя Верховного Суда РСФСР, в котором ставился вопрос о переквалификации действий осужденного по ч. 1 ст. 211 УК. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, рассмотрев по аналогичному протесту заместителя Председателя Верховного Суда РСФСР, приговор городского суда и определение судебной коллегии областного суда изменила, а постановление президиума областного суда отменила по следующим основаниям. Квалифицируя действия С. по ч. 2 ст. 211 УК, суд исходил из того, что между ними (первое условие) и смертью потерпевшей имеется причинная связь. В обоснование указанного вывода суд сослался в приговоре на заключение судебно-медицинского эксперта. Между тем, как видно из этого заключения, потерпевшая страдала «тяжелой формой сахарного диабета, универсальным атеросклерозом, пневмосклерозом и бронхиальной астмой» (второе условие), а смерть ее наступила от гипергликемической комы (осложнение сахарного диабета). Травма туловища и ног потерпевшей — телесные повреждения, полученные при наезде, согласно тому же заключению эксперта являются менее тяжкими (результат действия первого условия), способствовали обострению (результат действия второго условия) сахарного диабета. Однако в связи с тяжелой формой заболевания кома могла развиваться и без травмы. Таким образом, вывод суда первой инстанции о наличии причинной связи между действиями С. и смертью потерпевшей ошибочен, не основан на материалах дела. С. должен нести ответственность за причинение потерпевшей в результате наезда менее тяжких телесных повреждений.

Предположительное заключение эксперта о том, что «...вероятно имеется косвенная связь травмы с наступлением смерти», также не давало оснований для изложенного в приговоре вывода, поскольку выводы суда не могут строиться на предположениях. Предположительно и утверждение президиума областного суда, в постановлении которого указано, что «если бы не было допущено нарушения правил безопасности движения и причинения телесных повреждений, не наступила бы смерть потерпевшей, так как согласно заключению эксперта кома, явившаяся причиной смерти, могла развиваться в данном случае у потерпевшей независимо от причинения ей телесных повреждений».

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР приговор городского суда Московской области и определение судебной коллегии по уголовным делам Московского областного суда в отношении С. изменила, переквалифицировав его действия с ч. 2 ст. 211 УК на ч. 1 ст. 211 УК РСФСР, постановление президиума Московского областного суда отменила¹⁸.

Метод сопутствующих изменений основывается на том, что изменения, происходящие в причине, обуславливают изменения, наступившие в следствии. Если с изменением условия в той же степени происходят изменения в следствии, а остальные обстоятельства остаются неизменными, то, вероятно, что изменяющиеся условия причинно связаны с изменяющимся следствием. Метод сопутствующих изменений дает наименее достоверное предположение по сравнению с другими методами.

Для целей уголовно-правового исследования каузальности важно учитывать, что использование методов Бэкона-Милля позволяет лишь приблизиться к знанию реальной действительности. Применение этих методов приводит к получению не более чем предположения о наличии причинной связи. Говорить о получении достоверного знания не приходится. Во-первых, остается вероятность того, что учтены не все обстоятельства, участвовавшие в причинении общественно опасных последствий. Во-вторых, в силу специфики каузального анализа обстоятельств криминальной ситуации не всегда возможно повторить произошедшее, сравнить случаи. Поэтому остается рассуждать логически, мысленно моделировать, сопоставлять изучаемые факты с имевшими место ранее похожими ситуациями. Безусловный положительный момент этих методов заключается в том, что их использование дисциплинирует мыслительную деятельность практического работника.

¹⁸ Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1978. № 10. С. 8–9.

Ученик Ф. Бэкона — Т. Гоббс построил теорию познания, отказавшись от бэконовских форм, придавая значение лишь материальным и действующим причинам. Т. Гоббс различал причину действующую, т.е. сумму необходимых для произведения действий акциденций, и причину материальную — сумму акциденций тела, подвергающегося воздействию. Кроме того, он выделял также просто причину или причину полную (ее части составляют действующая и материальная причина), сумму всех акциденций обоих тел, наличие которых делает немислимым отсутствие действия, отсутствие же одной из которых делает немислимым его наступление. Вышеуказанную акциденцию Гоббс называет причиной, необходимой в качестве предпосылки — *causa sine qua non* — или причиной, необходимой для того, чтобы действие (причинение) могло состояться¹⁹. Согласно методу *conditio sine qua non* правоприменитель, представив ход событий, предшествовавших наступлению общественно опасного последствия, должен мысленно исключать из числа этих событий деяние обвиняемого и решать вопрос о том, наступил бы тот же результат при этом исключении. Если при таком исключении окажется, что цепь причинно связанных событий разорвется и последствие не наступит, либо события приобретут иную окраску и последствие наступит в другом фактическом виде или в другой временной промежуток, чем оно произошло в действительности, то значит, что деяние было необходимым условием искомого последствия.

Философию интересует причинность в ее категориальном, всеобщем аспекте, применительно к различным областям природы и общества, в представлениях о ней на всех исторических этапах и во всей научной палитре, причем всегда «глазами» отдельно взятого философа. Философские критерии причинной связи и логико-философские приемы ее установления находят свое развитие и конкретизацию в преломлении к данным специальной отрасли знания, их применяющей, с учетом ее особенностей и практических потребностей. Поэтому более состоятельной, в отличие от указанной выше, видится позиция, согласно которой уголовно-правовая причинность представляет собой специфический, сложный правовой феномен, для оценки которой недостаточно общеправовых представлений²⁰. В.Н. Кудрявцев еще в кандидатской

¹⁹ Гоббс Т. К читателю. О теме. Избранные произведения: в 2 т. М., 1964. Т. 1. С. 151.

²⁰ Жалинский А.Э. Причинность в структуре уголовной ответственности // Российский ежегодник уголовного права. № 1. 2006. С. 79; Кошелева А.Ю. Особенности причинной связи в составах преступлений, совершаемых

диссертации писал, что «суд нуждается в простом и ясном, юридическом, а не только сугубо философском критерии»²¹.

Любое дорожно-транспортное преступление представляет собой динамичный процесс, складывающийся во время дорожного движения из взаимосвязанных, взаимозависимых и взаимодействующих элементов, образующих сложную цепь причинения тяжких последствий. Система этих элементов образует механизм дорожно-транспортного преступления. В реальной действительности данная система состоит из множества компонентов, структурированных в разные уровни организации материи: физический, химический, биологический, психологический, социальный, правовой и т.п. Отдельные компоненты одного или нескольких уровней образуют объект исследовательского интереса конкретного специалиста. В связи с этим следует различать юридически значимую и иную, не имеющую уголовно-правового значения, причинную связь, что вовсе не означает создание нового юридического понятия причинной связи. Достаточно иметь в виду то, что отношение между деянием человека и общественно опасными последствиями как элементами объективной стороны преступления определяется анализом явлений и процессов относительно изолированных друг от друга в фактической, предметно-первичной реальности, оценка которых может быть проведена и вне решения вопроса об основании уголовной ответственности (врачом, техником и др.). Во всяком случае, выявление круга элементов — причинных факторов, составляющих системную причину, может осуществляться как следователем, прокурором, судьей, так и экспертом. Предпочтительно, а в некоторых ситуациях — и обязательно решение данного вопроса поручить лицам, обладающим специальными познаниями, поскольку отдельные вопросы, играющие определяющую роль при установлении каузальных зависимостей, могут возникать лишь в процессе экспертного исследования.

Красноурьинским городским судом Свердловской области Л. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ. Он признан виновным в нарушении Пра-

путем бездействия. М., 2009. С. 14–17; Тер-Акопов А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1995. С. 107; Трайнин А.Н. Учение о соучастии. М., 1941. С. 53; Плотников А.И. Объективное и субъективное в преступлении. М., 2011. С. 16; Соктоев З.Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2001. С. 33–35 и др.

²¹ Кудрявцев В.Н. Основные вопросы причинной связи в советском уголовном праве: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1952. С. 82, 87.

вил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности смерть человека. Следуя на автомобиле марки «ВАЗ-21099», не справился с управлением, допустил его опрокидывание, вследствие чего погибла пассажир Д. Судебная коллегия по уголовным делам Свердловского областного суда 5 марта 2004 г. приговор оставила без изменения. Свердловским областным судом, а затем и постановлением судьи Верховного Суда РФ от 21 октября 2004 г. в возбуждении надзорного производства по делу отказано. Заместитель Председателя Верховного Суда РФ 17 марта 2005 г. постановление судьи Верховного Суда РФ отменил и по надзорной жалобе осужденного возбудил надзорное производство. В надзорной жалобе Л. просил об отмене судебных решений, считая, что автотехническая экспертиза, заключение которой положено в основу обвинения, проведена по неполно представленным исходным данным, а он был лишен права на постановку перед экспертами дополнительных вопросов. Причиной дорожно-транспортного происшествия явилась, как он утверждал, техническая неисправность автомобиля, а именно образовавшийся в пути следования прокол шины левого заднего колеса. Этого повреждения он не мог заметить либо предвидеть, в результате чего во время движения автомобиля постепенно снизилось давление в шине, что повлекло за собой сход (сдвиг) шины с диска колеса на повороте, разгерметизацию, занос и опрокидывание автомобиля. Президиум Свердловского областного суда 20 апреля 2005 г. надзорную жалобу удовлетворил, судебные решения по делу отменил, указав, в частности, следующее. Признавая Л. виновным в нарушении Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, суд положил в основу обвинения заключение автотехнической экспертизы. Однако в нарушение требований ст. 307 УПК РФ, предусматривающей обязательное приведение в описательно-мотивировочной части приговора доказательств, на которых основаны выводы суда, и мотивов, по которым он отверг другие доказательства, суд не дал надлежащей оценки исследованным доказательствам, не выяснил в полной мере причины имеющихся в них противоречий. Несмотря на то, что заключение трасологической экспертизы подтверждает техническую неисправность автомобиля (прокол шины), неоднократные ходатайства осужденного и его адвокатов о проведении по делу повторных комплексной автотехнической и трасологической экспертиз, необходимость в проведении которых была очевидной, на следствии и в суде необоснованно отклонялись. Постановление следователя о

назначении автотехнической экспертизы и само заключение свидетельствуют о том, что экспертиза проведена по неполно представленным материалам, без учета имевшегося в деле заключения трасологической экспертизы и обстоятельств, установленных при осмотре места происшествия (след от диска колеса на дороге) и транспортного средства (прокол шины колеса), имевших существенное значение для правильного установления обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. На разрешение эксперта-автотехника не ставился вопрос о возможности заноса и опрокидывания автомобиля из-за внезапно возникшего повреждения заднего левого колеса. Не выяснены причины противоречий в заключениях экспертов, проводивших указанные экспертизы. Выводы в приговоре о причинах и механизме дорожно-транспортного происшествия, требующие компетентного и квалифицированного мнения специалистов, сделаны судом самостоятельно, основаны на собственных рассуждениях и в нарушение требований ст. 14 УПК РФ являются предположительными. Версия стороны защиты об обстоятельствах происшедшего недостаточна проверена и не опровергнута.

Президиум Свердловского областного суда судебные решения отменил, дело направил на новое рассмотрение со стадии судебного разбирательства в тот же суд в ином составе судей²².

Говоря о пределах компетенции эксперта, необходимо исходить из того, что вопросы, поставленные перед ним, и заключение по ним не могут выходить за пределы специальных познаний эксперта. В таких случаях речь может идти об установлении технической причинной связи: между неисправностью транспортного средства и дорожно-транспортным происшествием, дорожными условиями и дорожно-транспортным происшествием, действием (бездействием) водителя и дорожно-транспортным происшествием, а также между отдельными обстоятельствами дорожно-транспортного происшествия. Эксперт проводит соответствующие технические расчеты для определения появления момента и места возникновения опасности или образования опасной дорожно-транспортной ситуации; скорости движения транспортного средства для установления соответствия ее требованиям правил дорожного движения и выполнения последующих расчетов; остановочного пути транспортного средства при предельных величинах психофизиологического и технических параметров для решения вопроса о наличии или отсутствии реальной технической

²² Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 4. С. 30–31.

возможности предотвращения происшествия, а также оценки действий водителя, управлявшего автомобилем, находившегося в нетрезвом состоянии; критических скоростей начала заноса и опрокидывания транспортного средства для определения соответствия их требованиям правил дорожного движения и реальной технической возможности предотвращения происшествия и др.²³ Однако в конечном счете выявление в целом причинной связи между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и общественно опасными последствиями остается решением именно правового вопроса. Он относится к исключительной компетенции юриста. Согласно п. 8 постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием, поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения).

Основу уголовно-правового механизма дорожно-транспортного преступления образует воздействие преступного деяния на объект преступления. Это воздействие заключается в разрыве отношений безопасности дорожного движения в направлении, противоречащем их социальному назначению.

Разрушение состояния, характерного для общественной безопасности в сфере управления механическими транспортными средствами, выражается в создании опасной ситуации (обстановки) в процессе дорожного движения. Момент возникновения опасной ситуации в правовой литературе принято связывать с моментом, когда «какой-то из элементов дорожно-транспортной ситуации приобрел свойства источника опасности, а дальнейшее развитие ситуации характеризуется такой степенью аварийных последствий, которая требует принятия экстренных мер для предотвращения дорожного происшествия»²⁴. Иными словами, обществен-

ная опасность деяния в дорожно-транспортном преступлении формируется не за счет самого по себе нарушения правил безопасности дорожного движения, а за счет такого нарушения, которое создает опасную обстановку. Так, ряд исследователей, наряду с преступным деянием и вредными последствиями в виде причиненного ущерба жизни и здоровью людей, выделяют в механизме дорожно-транспортного преступления также так называемый непосредственный результат. В частности, М.С. Гринберг этот результат видит в разбалансировании системы «человек — автотранспортное средство», а конечный результат — в причинении смерти, вреда здоровью²⁵. В.В. Лукьянов в структуре объективной стороны дорожно-транспортного преступления выделяет четыре составляющие: три традиционных признака и аварийную обстановку, имеющую свои границы и придаваемое ей автором специфическое содержание²⁶.

Предлагаемые подходы в определении объективной стороны дорожно-транспортного преступления более точно отражают механизм фактического причинения вреда, что позволяет дифференцировать уголовную ответственность с учетом субъективного вклада нарушителей. К причинению вреда жизни и здоровью людей ведет цепь взаимосвязанных явлений, обусловленных созданием опасной обстановки. В этом смысле вполне логично непосредственным результатом нарушения правил безопасности считать развязывание неконтролируемых разумной волей человека сил, вредоносное воздействие которых может при неблагоприятном течении привести к указанным в ст. 264 УК РФ общественно опасным последствиям. Здесь необходима оговорка: этот результат отражает развитие причинной связи, показывает то, как действует причина, и сам по себе не может учитываться как преступный вред при квалификации дорожно-транспортного преступления. Иначе при оценке субъективной стороны в случаях умышленного создания опасной обстановки и неосторожного причинения вреда жизни и здоровью речь могла бы идти о двух формах вины, а значит о совершении в целом умышленного преступления, каким дорожно-транспортное преступление не может быть признано исходя из характера общественной опасности этого деяния.

²³ Ермаков Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. 2008. № 6. С. 60–62; Козаченко И.Я., Курченко В.Н., Злоченко Я.М. Указ. соч. С. 116–119.

²⁴ Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. С. 93.

²⁵ Гринберг М.С. Технические преступления. Новосибирск, 1992. С. 122.

²⁶ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М., 2003. С. 23–24.

Библиография:

1. Благов Е.В., Мотовиловкер Е.А. Конструкции причинной связи профессора Н.С. Таганцева // Категориальный аппарат уголовного права и процесса. — Ярославль, 1993.
2. Гоббс Т. К читателю. О теме. Избранные произведения: в 2 т. — М., 1964. Т. 1.
3. Гринберг М.С. Технические преступления. — Новосибирск, 1992.
4. Ермаков Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. — 2008. — № 6.
5. Жалинский А.Э. Причинность в структуре уголовной ответственности // Российский ежегодник уголовного права. № 1. 2006. — СПб., 2007.
6. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. — М., 1989.
7. Князев Н.А. Причинность: новое видение классической проблемы. — М., 1992.
8. Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Основания синергетики. — СПб., 2002.
9. Козаченко И.Я., Курченко В.Н., Злоченко Я.М. Проблемы причины и причинной связи в институтах Общей и Особенной частей отечественного уголовного права: вопросы теории, оперативно-следственной и судебной практики. — СПб., 2003.
10. Козлов А.П. Причинная связь и бездействие в уголовном праве // Проблемы уголовной политики: советский и зарубежный опыт. — Красноярск, 1989.
11. Кошелева А.Ю. Особенности причинной связи в составах преступлений, совершаемых путем бездействия. — М., 2009.
12. Кудрявцев В.Н. Основные вопросы причинной связи в советском уголовном праве: дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1952.
13. Кудрявцев В.Н. Причинность в криминологии (О структуре индивидуального преступного поведения). — М., 1978.
14. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. — М., 2003.
15. Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. — СПб., 2000.
16. Милль Дж. Ст. Система логики силлогической и индуктивной. Изложение принципов доказательства в связи с методами научного исследования / пер. с англ.; под ред. В.Н. Иванова. — М., 1914.
17. Михалкин Н.В. Логика и аргументация в судебной практике. — СПб., 2004.
18. Музыка А.А., Багиров С.Р. Причинная связь: уголовно-правовой очерк. Хмельницкий, 2009.
19. Плотников А.И. Объективное и субъективное в преступлении. — М., 2011.
20. Побегайло Э.Ф. Проблема причинной связи в творчестве В.Н. Кудрявцева // Современные проблемы теории и практики борьбы с преступностью. Первые Кудрявцевские чтения (10 апреля 2008 г.): сб. науч. трудов / науч. ред. С.В. Максимов. — М., 2009.
21. Романов Н. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. — 1981. — №8.
22. Соктоев З.Б. Причинность в преступлениях в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: дис. ... канд. юрид. наук. — Красноярск, 2001.
23. Спонтанность и детерминизм. — М., 2006.
24. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая: в 2 т. — М., 1994. Т. 1.
25. Тер-Акопов А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. — М., 1995.
26. Тер-Акопов А.А. Установление причинной связи по уголовному делу // Советская юстиция. — 1985. — №17.
27. Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. — М., 1957.
28. Трайнин А.Н. Учение о соучастии. — М., 1941.
29. Фейербах Л. История философии. Собрание произведений: в 3 т. — М., 1967. Т. 1.
30. Ярмыш Н.Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ). — Харьков, 2003.

References (transliteration):

1. Blagov E.V., Motovilovker E.A. Konstruktsii prichinnoy svyazi professora N.S.Tagantseva // Kategorial'nyy apparat ugolovnogo prava i protsesssa. — Yaroslavl': Izd-vo Yaroslav. un-ta, 1993.

2. Gobbs T. K chitatelyu. O teme. Izbrannye proizvedeniya. V 2-kh T. — M.: Mysl', 1964. T.1.
3. Grinberg M.S. Tekhnicheskie prestupleniya. — Novosibirsk: Izd-vo Novosib. un-ta, 1992.
4. Ermakov F. Kh. Problemy ustanovleniya neposredstvennoy prichinnoy svyazi v dorozhno-transportnykh proisshestviyakh // Rossiyskaya yustitsiya. — 2008. — № 6.
5. Zhalinskiy A.E. Prichinnost' v strukture ugolovnoy otvetstvennosti // Rossiyskiy ezhegodnik ugolovnogo prava. № 1. 2006 / Pod red. dokt. jurid. nauk, prof. B.V. Volzhenkina. — SPb.: Izdatel'skiy Dom S.-Peterb. gos. un-ta, Izd-vo yuridicheskogo fakul'teta S.-Peterb. gos. un-ta 2007.
6. Ilarionov V.A. Ekspertiza dorozhno-transportnykh proisshestviy. — M.: Transport, 1989.
7. Knyazev N.A. Prichinnost': novoe videnie klassicheskoy problemy. — M.: Kafedra filosofii RAN, 1992.
8. Knyazeva E.N., Kurdyumov S.P. Osnovaniya sinergetiki. — SPb.: Aleteyya, 2002.
9. Kozachenko I.Ya., Kurchenko V.N., Zlochenko Ya.M. Problemy prichiny i prichinnoy svyazi v institutakh Obshchey i Osobennoy chastey otechestvennogo ugolovnogo prava: voprosy teorii, operativno-sledstvennoy i sudebnoy praktiki. — SPb.: Izdatel'stvo «Yuridicheskiy tsentr Press», 2003.
10. Kozlov A.P. Prichinnaya svyaz' i bezdeystvie v ugolovnom prave // Problemy ugolovnoy politiki: sovetSKIY i zarubezhnyy opyt. — Krasnoyarsk: Izd-vo Krasnoyar. un-ta, 1989.
11. Kosheleva A.Yu. Osobennosti prichinnoy svyazi v sostavakh prestupleniy, sovershaemykh putem bezdeystviya. — M.: Veche, 2009.
12. Kudryavtsev V.N. Osnovnye voprosy prichinnoy svyazi v sovetskom ugolovnom prave: Dis. ... kand. jurid. nauk. — M., 1952.
13. Kudryavtsev V.N. Prichinnost' v kriminologii (O strukture individual'nogo prestupnogo povedeniya) : monografiya. — M.: Yurid. lit., 1978.
14. Luk'yanov V.V. Sostav i kvalifikatsiya dorozhno-transportnykh prestupleniy i administrativnykh pravonarusheniy. — M.: Izdatel'sko-torgovaya korporatsiya «Dashkov i Ko», 2003.
15. Malinin V.B. Prichinnaya svyaz' v ugolovnom prave. — SPb.: Yurid. tsentr Press, 2000.
16. Mill' Dzh. St. Sistema logiki sillogicheskoy i induktivnoy. Izlozhenie printsipov dokazatel'stva v svyazi s metodami nauchnogo issledovaniya / Per. s angl. pod red. V.N. Ivanovskogo. — 2-e, vnov' obrabot. izd. — M.: Izd-vo G.A. Lemana, 1914.
17. Mikhalkin N.V. Logika i argumentatsiya v sudebnoy praktike: uchebnyk dlya vuzov. — SPb.: Piter, 2004.
18. Muzyka A.A., Bagirov S.R. Prichinnaya svyaz': ugolovno-pravovoy ocherk. Khmel'nitskiy: Izd-vo Khmel'nitskogo universitet upravleniya i prava, 2009.
19. Plotnikov A.I. Ob'ektivnoe i sub'ektivnoe v prestuplenii: monografiya. — M.: Prospekt, 2011.
20. Pobegaylo E.F. Problema prichinnoy svyazi v tvorchestve V.N. Kudryavtseva // Sovremennye problemy teorii i praktiki bor'by s prestupnost'yu. Pervye Kudryavtsevskie chteniya (10 aprelya 2008 g.): sb. nauch. trudov. Nauch. red. S.V. Maksimov. M: Institut gosudarstva i prava RAN, 2009.
21. Romanov N. O prichinnoy svyazi v dorozhno-transportnykh prestupleniyakh // Sotsialisticheskaya zakonnost'. — 1981. — №8.
22. Soktoev Z.B. Prichinnost' v prestupleniyakh v dorozhno-transportnykh prestupleniyakh: ugolovno-pravovaya kharakteristika: Dis. ... kand. jurid. nauk. — Krasnoyarsk, 2001.
23. Spontannost' i determinizm / [V.V. Kazyutinskiy, E.A. Mamchur, Yu.V. Sachkov, A.Yu. Seval'nikov i dr.; Int filosofii RAN]. — M.: Nauka, 2006.
24. Tagantsev N.S. Russkoe ugolovnoe pravo. Lektsii. Chast' obshchaya. V 2-kh T. — M.: Nauka, 1994. — T. 1.
25. Ter-Akopov A.A. Otvetstvennost' za narushenie spetsial'nykh pravil povedeniya. — M.: Yurid. lit., 1995.
26. Ter-Akopov A.A. Ustanovlenie prichinnoy svyazi po ugolovnomu delu // Sovetskaya yustitsiya. — 1985. — №17.
27. Traynin A.N. Obshchee uchenie o sostave prestupleniya. — M.: Gosyurizdat, 1957.
28. Traynin A.N. Uchenie o souchastii. — M.: Yurid. izd-vo NKYu SSSR, 1941.
29. Feyerbakh L. Istoriya filosofii. Sobranie proizvedeniy v 3-kh tomakh. (Ser. Filosofskoe nasledie). — M.: Mysl', 1967. T. 1
30. Yarmysh N.N. Teoreticheskie problemy prichinno-sledstvennoy svyazi v ugolovnom prave (filosofsko-pravovoy analiz). — Khar'kov: «Pravo», 2003.

Материал поступил в редакцию 28 марта 2013 г.