

Допустимые риски в уголовном праве

Аннотация. Особенности уголовной ответственности за деяния, сопряженные с причинением вреда при осуществлении опасной деятельности в уголовном законе не урегулированы. В доктрине и практике нет единообразного решения соответствующих вопросов. Субъективные признаки преступления при таких обстоятельствах не позволяют отграничить правомерное поведение от преступления. Норма о крайней необходимости не решает проблему. Предусмотренная УК РФ норма об обоснованном риске не отражает правовую действительность. За рубежом эта проблема решается путем конкретизации признаков преступлений, связанных с опасной деятельностью, доктринальным обоснованием объективной вменимости, внедрения этической оценки при установлении причинной связи. В российском праве проблема эта актуальна, она не решена и требует решения.
Ключевые слова: уголовная ответственность, опасная деятельность, вина, допустимые риски, объективная вменимость, причинная связь.



**Иван Анатольевич
КЛЕПИЦКИЙ,**

профессор кафедры
уголовного права
Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
доктор юридических наук,
профессор
iaklepitskij@msal.ru
125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

DOI: 10.17803/2311-5998.2024.116.4.201-210

Ivan A. KLEPITSKIY,

Professor of the Department of Criminal Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),
Dr. Sci. (Law), Professor
iaklepitskij@msal.ru

9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993

Admissible Risks in Criminal Law

Abstract. The specifics of criminal liability for acts involving causing harm as a result of lawful hazardous activities are not regulated in Russian criminal law. There is no uniform solution to these issues in legal theory and jurisprudence. Mens rea under such circumstances is not a satisfactory criterion for distinguishing lawful activity from a crime. The rule on necessity (duress of circumstances) does not solve the problem. The rule on justified risk provided for by the Criminal Code of the Russian Federation does not reflect legal reality. In the law of foreign countries, this problem is solved through a detailed definition of elements of a crime associated with dangerous activities, doctrinal justification of objective imputability, and introducing an ethical assessment when establishing a causal relationship. In Russian law, this problem is significant for legal practice; it has not been resolved and requires a solution.

Keywords: criminal liability, dangerous activity, mens rea, acceptable risks, risk assessment, objective imputability, causation.

© Клепицкий И. А., 2024

Многие виды человеческой деятельности сопряжены с риском причинения вреда человеку, вплоть до его смерти: спорт, медицина, транспорт, практически все отрасли промышленности и др. Так, по данным ООН, в мире ежегодно от дорожно-транспортных преступлений погибает около 1,3 млн человек и до 50 млн получают травмы¹. В гражданском праве движущийся автомобиль считается источником повышенной опасности, вред, причиненный без вины таким источником, подлежит возмещению его владельцем (но не производителем и продавцом).

В доктрине российского уголовного права вопрос о причинении вреда источником повышенной опасности остается не исследованным. Для российского уголовного права характерно формально-психологическое понимание вины, в качестве одной из форм вины понимается косвенный умысел, что прямо закреплено в законе. Очевидно, что производители, продавцы и владельцы автомобилей, автосервисов и даже инспектор ГИБДД, выдавший права на управление автомобилем, будучи людьми вменяемыми и осведомленными, знают о гибели людей на дорогах, осознают, что их профессиональная деятельность является одним из условий причинения этого вреда, и сознательно допускают его причинение.

Следуя букве закона, подобную деятельность следовало бы квалифицировать как убийство. Но этого не происходит, поскольку деятельность эта признана допустимой. Это обыденная деятельность, которая сама по себе, пока не наступили тяжкие последствия, не привлекает внимания общества и правоохранительных органов. В случае же причинения вреда роль стрелочника возложена на водителя, деятельность которого регламентирована Правилами дорожного движения, согласно которым водитель, причинивший вред, почти всегда оказывается правонарушителем.

Согласно п. 1.5 ПДД, «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Согласно п. 10.1 ПДД, «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства».

Нарушение указанных правил, соблюдение которых далеко не всегда возможно для ординарного человека, констатируется в большинстве уголовных дел о нарушении правил дорожного движения (ст. 264 УК РФ)². Причинил вред — уже

¹ URL: <https://news.un.org/ru/story/2023/05/1441072> (дата обращения: 28.02.2024).

² См.: Хромов Е. В., Зябликов А. Ю. О причинной связи в преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 4. С. 123.

Упомянут также п. 1.3 ПДД, согласно которому участники дорожного движения должны соблюдать ПДД, но этот пункт большого практического значения не имеет, ведь очевидно, что ПДД — это не рекомендации, а нормативные предписания.

тем самым нарушил п. 1.5 ПДД. Чтобы гарантированно не причинить никому вреда, нужно воздержаться от использования источника повышенной опасности как такового, после начала движения источника повышенной опасности человек не может уже обеспечить безопасность в полной мере при самом добросовестном старании в части соблюдения ПДД.

Пункт 1.5 ПДД исходит из выдуманного тезиса, в действительности не соответствующего, согласно которому человек способен использовать источник повышенной опасности, никому ни при каких обстоятельствах вреда при этом не причиняя. Поэтому нарушение п. 1.5 ПДД не может быть достаточным для вменения ст. 264 УК РФ, этот пункт содержит, скорее, не правило, а благое пожелание. Разумно было бы сформулировать его иначе: «Участники дорожного движения должны *стремиться к тому*, чтобы действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Уже начиная движение, водитель осознает риск причинения вреда и риск ответственности за причиненный вред. Если при этом гражданско-правовую ответственность можно застраховать, застраховаться от ответственности уголовной невозможно.

В практическом преломлении больший интерес представляет нарушение п. 10.1 ПДД. Этот пункт означает, что управлять автомобилем можно, но при этом, поскольку энергия движущегося транспортного средства опасна для других людей, нужно обеспечить безопасную скорость движения:

- 1) не превышать ограничения скорости, установленного для данного участка дороги;
- 2) при этом учитывать:
 - а) интенсивность движения;
 - б) особенности и состояние транспортного средства и груза;
 - в) дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

Низкая скорость движения может быть нарушением п. 10.1, например, если дорога скользкая и есть уклон, в связи с чем существует опасность заноса или опрокидывания автомобиля. Если запрет превышения ограничения скорости можно соблюсти, обращая внимание на спидометр, то возможность учета всех прочих условий у человека ограничена естественными причинами.

Казалось бы, пределы уголовной ответственности тут должны быть ограничены субъективным основанием — виной. Но вина у нас, как уже отмечено, понимается формально-психологически, она (по меньшей мере небрежность) будет обнаружена практически в любом случае, поскольку, управляя автомобилем, вменяемый водитель не может не осознавать создаваемую им опасность (не для движения, конечно же, а для других людей) как в целом, так и в каждом конкретном случае, здесь и сейчас.

Можно представить себе ситуацию безопасного вождения, например, на полигоне, где нет других участников движения, но ведь это редкая ситуация, в типичных условиях движение достаточно интенсивное, состояние транспортного средства отчасти непредсказуемое, даже если оно регулярно обслуживается. Возможность учета прочих дорожных и иных условий возрастает по мере накопления опыта водителем, но и богатый опыт никогда и никому не позволит учитывать все возможные последствия во всех возможных ситуациях.



Поэтому особое значение приобретает абз. 2 п. 10.1 ПДД: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Это положение позволяет исключить ответственность водителя едва ли не в единственной сравнительно редкой ситуации, когда у водителя не было технической возможности предотвратить ДТП, например когда потерпевший внезапно выскочил на дорогу и при этом водитель не мог предотвратить наезд (учитывается среднее время реакции, тормозной путь и др.). Водителю при этом вменяется в обязанность обнаружить опасность в момент времени, когда он был в «состоянии ее обнаружить» с учетом видимости в направлении движения, хотя это и не всегда возможно, ведь водитель — не идеальный датчик для обнаружения опасностей, а человек.

Насколько оправдана уголовная ответственность водителя за нарушение правил дорожного движения в ситуации, когда его объективно опасная деятельность сама по себе признана допустимой, а правила, эту деятельность регламентирующие, соблюсти сложно, а нередко и невозможно с учетом ограниченных в силу естественных причин возможностей человека? Можно ли наказывать на основании уголовного закона людей, ничего плохого не сделавших, волевое и осознанное поведение которых не отклоняется от общепризнанных норм? Им просто не повезло в сложной дорожной ситуации.

Есть мнение, что суровые нормы об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения необходимы для того, чтобы уменьшить смертность и травматизм на дорогах. В этом контексте можно перефразировать идею лорда Э. Ф. Галифакса: людей наказывают не за то, что они нарушили правила дорожного движения, а для того, чтобы другие водили осторожнее. Такая точка зрения имеет право на существование, но в нравственном аспекте она не безупречна.

Представляется, что тяжесть нарушения правил дорожного движения определяется не столько тяжестью последствий (которые в значительной степени зависят от случая), сколько грубостью нарушения правил. Одно дело, когда группа хулиганов устроила гонки на городских дорогах и один из них наехал на пешехода, другое — когда беременная женщина, управляя автомобилем на небольшой скорости, не справилась с управлением на обледеневшей дороге, выехала на тротуар, где совершила наезд на пешехода. По действующему закону при равных последствиях квалификация в обоих случаях будет одинаковая, что представляется несправедливым. Проблему эту пытались решить разными способами.

В советском праве была предложена концепция смешанной (двойной) формы вины, один из вариантов которой предполагал, что для вменения транспортных преступлений необходимо установить не только неосторожность в отношении последствий, но и осознанное деяние (нарушение правил)³. Практикой и большинством теоретиков эта концепция была отвергнута, ведь то обстоятельство, что человек не знает правил дорожного движения, не может исключать его ответственность за содеянное. Водитель обязан знать правила и соблюдать их, уделяя этому внимание при управлении транспортным средством.

³ См., например: Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998. С. 153—154.

Норма о крайней необходимости не позволяет решить проблему. Ведь объективно опасная допустимая деятельность не направлена на устранение опасности, она ее создает. Когда несовершеннолетних детей вовлекают в занятие опасными видами спорта, например гимнастикой, единоборствами или горнолыжным спортом, организаторы осознают высокую вероятность травм, которые будут получены на тренировках и соревнованиях, и они сознательно допускают эти травмы.

Травматизм — неизбежная плата за высокие и не очень высокие достижения для многих видов спорта. Если горнолыжник сломал ногу, боксеру сломали нос или челюсть, автогонщик пострадал, участвуя в гонке, гимнастка травмировала позвоночник — это не основания для возбуждения уголовного дела в отношении руководителя спортивной школы, тренера или организатора спортивного мероприятия.

В действующем УК РФ появилась более адекватная норма для решения вопроса наказуемости опасной деятельности — норма об обоснованном риске. Но в существующем виде и она мало пригодна для применения, ее просто не замечают, в актах применения права на нее ссылаться не принято. Так, ч. 3 ст. 41 УК РФ прямо запрещает рисковать жизнью многих людей. Но известно, к примеру, что эксплуатация самолетов ведет к гибели людей, нередко многих, и избежать этого полностью невозможно. Хотя статистика и не такая удручающая, как на автомобильном транспорте, но гибель многих людей является вероятным последствием эксплуатации самолетов. Производители и владельцы самолетов об этом знают. Тем не менее производство и эксплуатация самолетов не являются убийством. Конечно же, в случае авиакатастроф возбуждаются уголовные дела и, как и при автомобильных катастрофах, начинается поиск стрелочников.

Стремление найти стрелочника — это пережиток языческих культов. Тяжкие последствия воспринимаются язычником как гнев богов. Чтобы умиротворить суrowых богов, нужна жертва. Авраамические религии отказались от человеческих жертвоприношений, и это было не просто. Ангел разъяснил Аврааму, уже занесшему нож над сыном, что такая жертва Богу не нужна, нужна вера и следование Завету. Человек современный в своей массе под воздействием наук, основанных на эмпирическом опыте, впал в безбожие. Того, что науки, отрицающей Бога, не существует, он не знает⁴. Потеряв веру в единого Бога — достижение культуры, добытое веками творческого осмысления мирового бытия, человек начал творить себе кумиров (общее благо, всеобщее равенство, коммунизм, власть, богатство, культ предков, нация, наука, искусство, спорт, секс, гендерное разнообразие и др.), постепенно тем самым впадая в новое язычество. В итоге снова возрождается потребность в поиске виновных для жертвоприношений.

В этом контексте интересны ситуация с появлением беспилотных транспортных средств (БПТС) и последовавшая за этим дискуссия об ответственности (в том числе уголовной) за причинение вреда этими транспортными средствами. Пропажа стрелочника-водителя смутила некоторых правоведов, начался поиск кандидатов им на замену. В число вероятных кандидатов попали даже разработчики и производители новых транспортных средств.

⁴ Если не учитывать примитивный научный атеизм, который, по сути, является не наукой, а пропагандой безбожия.



Ситуация тем не менее лишь кажется новой, человечество имеет опыт в решении подобных вопросов. Как и обычные автомобили, автомобили самоуправляемые являются источником повышенной опасности, при этом пока неясно, какие из них будут представлять большую опасность — управляемые человеком или беспилотные. Гражданско-правовую ответственность за вред, как и сейчас, будут нести владельцы источников повышенной опасности. Первое время, действительно, разработчики и производители новых транспортных средств могут пострадать от уголовного преследования, но со временем, если общество решит, что такие транспортные средства ему нужны, а риски приемлемы и допустимы — возможность уголовного преследования будет сведена к нулю, ведь иначе будет утрачена полезная и нужная технология.

Разработчики инновационных технологий и внедряющие их менеджеры корпораций слишком ценны для общества, чтобы приносить их в жертву языческим богам. Не исключено, что со временем, если беспилотных автомобилей будет много, изменятся и правила дорожного движения, уступать дорогу машине обяжут пешехода, как это уже произошло на железнодорожном транспорте. Оценивая уголовно-правовые риски, связанные с БПТС, С. М. Кочои отметил: «Использование многих достижений научно-технического развития содержит в себе риски... Однако данное обстоятельство не может служить преградой на пути прогресса»⁵.

Примеров подобного решения вопроса множество. Так, строения из сэндвич-панелей опасны в случае пожара, строения эти могут быть большими, есть немало случаев гибели многих людей при пожарах в них. Можно запретить производство и использование таких строительных материалов, и жертв будет меньше. Но это нецелесообразно по причинам экономическим, ведь из таких панелей можно строить много, дешево и быстро. Кроме того, можно облицовывать ими и обновлять непрезентабельные строения, которые иначе пришлось бы снести. В итоге разработчиков и производителей панелей к уголовной ответственности не привлекают, их деятельность не запрещена и считается правомерной. На роли виновных назначают хозяев строений и других прямо или косвенно причастных лиц, вплоть до инспекторов пожарного надзора, иногда небесспорно трактуя при этом и вину, и причинную связь. Чем более тяжкие последствия, тем больше требуется жертвоприношений.

Другой недостаток нормы об обоснованном риске — небесспорные оценочные признаки этого обстоятельства, исключающего преступность деяния. Для признания риска обоснованным необходима общественно полезная цель. Есть несомненно полезные виды спорта, например биатлон, в том числе и танковый, он полезен для обороны страны. Но можно ли считать общественно полезным развлечение в виде наблюдения за полуголой девочкой, которая выполняет упражнение на брусьях, рискуя сломать себе позвоночник?

В германской доктрине, где исследованию вопроса о допустимом риске уделяется много внимания, оправдание вовлечения человека в опасные виды спорта основано на понимании ценности свободы человека как таковой. Свободный человек вправе рисковать своей жизнью, свобода человека сама по себе является

⁵ Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 7. С. 133.

благом, важным для общества. Но можно ли говорить о свободе ребенка рисковать своей жизнью и здоровьем? Несовершеннолетний реализует свою свободу не самостоятельно, а под контролем родителей и законных представителей. Но вправе ли родители рисковать жизнью и здоровьем своего ребенка, отдавая его в спортивную школу?

Понимание общественно полезной цели в законе усложняется условием о невозможности достижения цели иным действием или бездействием, не связанным с риском. О соразмерности цели и риска в законе ничего не сказано, риск может быть любим, если цель общественно полезная. Это согласуется с действительностью. Например, при испытании самолета с новыми, более экономичными двигателями, можно рисковать жизнью летчиков-испытателей, хотя экономическая выгода и считается благом менее ценным, чем жизнь человека.

В качестве условия правомерности риска закон называет «достаточные меры для предотвращения вреда». Если опасная деятельность урегулирована правилами, например ПДД, соблюдение правил можно понимать как «достаточную меру». Но многие виды опасной деятельности, например исследовательской, в том числе медицинской, подробными правилами не урегулированы, творческая работа требует простора при принятии решений. В этом случае нет правил, но и принцип «все разрешено» не работает, так как закон не разрешает причинять вред другому по общим нормам гражданского и уголовного права. В подобных ситуациях достаточность мер становится признаком оценочным, причем при оценке достаточности трудно уйти от субъективизма. Постфактум почти всегда можно выявить меры, которые позволили бы избежать причинения вреда в конкретной ситуации. Но в момент совершения полезного опасного деяния это сделать гораздо сложнее, так как необходимый опыт отсутствует. При этом, поскольку опасное действие может быть признано правомерным, это необходимо учитывать и при установлении вины.

Казалось бы, выявление и подробная регламентация опасных видов деятельности способствует решению проблемы с допустимыми рисками. Но обратной стороной такой регламентации могут быть бюрократизация и косность, препятствующие развитию. При этом деятельность все равно останется опасной, более или менее — это зависит от качества правил. Правила эти могут меняться как в лучшую, так и в худшую стороны. Даже качественные правила могут быть вредны, ограничивая свободу человека и затрудняя достижение полезной цели. Особенно вредно это может быть для экономики в условиях конкуренции на глобальных рынках.

За рубежом проблема вменения результатов опасной деятельности решается по-разному. Распространенные варианты ее решения — конкретизация признаков составов преступлений; доктринальное учение об объективной вменяемости; введение оценочных признаков в учение о причинной связи.

В качестве примера конкретизации признаков преступлений можно привести Германский уголовный кодекс, § 315с которого предусматривает ответственность за создание опасности дорожному движению, состав реальной опасности. В законе перечислены те грубые нарушения правил дорожного движения, которые законодателю представляются наиболее серьезными. При этом простое нарушение требований к скорости (с учетом многочисленных обстоятельств, которые по



нашим правилам нужно учитывать) к их числу не относится, учитывается только превышение скорости на плохо обозримых участках дороги, на перекрестках, на въездах на дорогу и железнодорожных переездах. Кроме того, § 315d предусматривает наказание за неразрешенные гонки, их организацию и участие в них; § 316 — за пьяное вождение (формальный состав в нашем понимании, создания конкретной опасной ситуации не требуется)⁶.

В Германии разработано и учение об объективной вменимости (*objektiven Zurechnung*). Остается дискуссионным вопрос, о вменимости чего именно идет речь — вменимости деяния, последствий или причинной связи. В итальянской литературе эта дискуссия не актуальна, так как речь идет о вменимости события преступления (*imputazione oggettiva dell'evento*)⁷, где слово *evento* означает как последствие, так и содеянное в целом.

Объективная вменимость основывается на оценке рисков. Теория объективной вменимости разрабатывается разными правоведами и остается небесспорной. Х. Фристер, к примеру, исходит из того, что для вменения причинной связи (предварительно установив фактическую причинную связь в контексте *condicio sine qua non*) нужно установить юридически недопустимый риск, который реализовался впоследствии⁸. При этом исключаются:

- 1) явно незначительные риски (пример: отец отправляет дочь во время несильной грозы за хлебом в надежде на то, что ее убьет молния, так и случилось, но объективные признаки убийства отсутствуют)⁹;
- 2) риски, допустимые из-за преобладающих интересов («Эксплуатация современных транспортных средств и многих видов промышленного производства иногда создает значительные риски для охраняемых уголовным законом законных интересов, но она тем не менее разрешена в нашем обществе. Например, дорожное движение настолько важно для нас, что мы миримся с гибелью нескольких тысяч и травмами нескольких сотен тысяч человек каждый год... Поскольку выполнение состава преступного деяния зависит только от общей недопустимости причины результата, при таком взвешивании (интересов, ценностей. — И. К.) нужно принимать во внимание только ценность свободы совершения соответствующего деяния. Только если этот интерес к свободе как таковой перевешивает риск поражения законных интересов, существует юридически допустимый риск. В итоге в контексте объективной вменимости не важно, какая выгода была фактически связана с деянием в конкретном случае. Даже бесполезные поездки на автомобиле представляют собой допустимый риск»¹⁰);

⁶ В случае фактического причинения в результате ДТП смерти по неосторожности не исключено и применение общей нормы о причинении смерти по неосторожности (*Fahrlässige Tötung*, § 222). Но при этом имеет место разумная дифференциация ответственности с учетом грубости нарушения правил.

⁷ См.: *Mantovani F. Diritto penale. Parte generale*. Padova, 2011. P. 176.

⁸ *Frister H. Strafrecht. Allgemeiner Teil*. München, 2006. S. 101.

⁹ *Frister H. Op.cit.*

¹⁰ *Frister H. Op.cit.* S. 102.

- 3) риски, вызванные возможным неправомерным поведением других лиц (пример: каждый участник дорожного движения может не сомневаться в том, что другие будут соблюдать правила преимущественного проезда), из этого правила есть исключения, например, в случае, если лицо нарушает свои конкретные правовые обязанности. Так, если при пересечении перекрестка лицо не нарушило правила преимущественного проезда, но превысило формально установленное ограничение скорости на данном участке дороги, установление объективной вменимости не исключено. В силу правила о запрете регресса (*Regressverbot*) неправомерные действия другого лица, даже умышленные, не исключают объективной вменимости (например, если необходимым условием убийства, совершенного другим человеком, стало нарушение правил хранения оружия, может быть установлена причинная связь между нарушением правил хранения оружия и смертью потерпевшего от убийства)¹¹;
- 4) риски, которые добровольно принимают потерпевшие («Наша правовая система не считает задачей государства покровительство людям. В принципе, они имеют право решать для себя, хотят ли они поставить под угрозу свои законные интересы своим поведением и в какой степени»¹². Свободный человек вправе рисковать, в том числе и своей жизнью и здоровьем. Если кто-то склонил человека к участию в опасном горном туре, тот согласился и погиб, установление фактической причинной связи не дает основания для объективного вменения. Иначе вопрос решается только в том случае, если потерпевший не смог правильно оценить риск или не смог самостоятельно решить, идти ли на такой риск в силу молодости или психологических особенностей, «если, например, неопытным туристам не сообщают о рисках опасного горного тура или уговаривают 10-летних детей отправиться в такой тур»)¹³.

Установив недопустимость риска, необходимо установить факт реализации этого риска впоследствии. Если человек ранил потерпевшего ножом, потерпевший погиб в результате ДТП при перевозке его в больницу — ножевое ранение по общему правилу нельзя вменить как причину смерти. Но если при транспортировке в больницу водитель использовал особые права, предоставленные для кареты скорой помощи, например выехал на перекресток при красном сигнале светофора, что стало причиной ДТП, ножевое ранение можно будет вменить как причину смерти¹⁴, поскольку ножевое ранение имело следствием создание неординарной опасной ситуации на дороге (выезд кареты скорой помощи на красный сигнал светофора).

Существуют и иные способы решения вопроса об ограничении широкой трактовки причинной связи в смысле *condicio sine qua non*. К примеру, в семье общего права в качестве признака юридической причинной связи признается предосудительность (*blameworthiness*) деяния как такового в связи с риском наступления последствий, но без учета факта их наступления¹⁵.

¹¹ Frister H. Op.cit. S. 103.

¹² Frister H. Op.cit. S. 103.

¹³ Frister H. Op.cit. S. 105.

¹⁴ Frister H. Op.cit. S. 107.

¹⁵ Thomas M. Criminal Law. Saltford, 2020. P. 65.



В советском уголовном праве разработано немало теорий причинной связи. Теории эти, как и основные теории, принятые за рубежом, подробно освещены и критически рассмотрены в литературе¹⁶. В наше время некоторые исследователи предлагают вернуться к широко трактуемой теории эквивалентности причин, недостатки которой предлагают устранять при решении вопроса о вине. Но формальная психологическая концепция вины не позволит устранить эти недостатки в части косвенного умысла и неосторожности.

Наиболее удачные советские концепции, основанные на установлении реальной угрозы, отсылают при оценке риска по существу к интуиции, что отражается и на практике применения уголовного закона¹⁷. Но и эти концепции не лишены внутреннего противоречия, ведь если последствие наступило, угроза его наступления не могла не быть реальной. Действительно, объективная угроза (опасность, риск) имеет значение при установлении причинной связи, вопрос лишь в том, по каким критериям нужно оценивать значение этой угрозы для квалификации содеянного.

Закрепленный в действующем законе институт обоснованного риска эту проблему не решает. Проблема остается актуальной и требует решения.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — № 7. — С. 125—133.
2. Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве. — СПб., 2000.
3. Попов А. Н., Зимирева Л. А., Федышина П. В. Объективная сторона состава преступления. — СПб., 2015.
4. Соктеев З. Б. Причинность и объективная сторона преступления. — М., 2015.
5. Хромов Е. В., Зябликов А. Ю. О причинной связи в преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — № 4. — С. 121—131.
6. Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. — Тольятти, 1998.
7. Frister H. Strafrecht. Allgemeiner Teil. — München, 2006.
8. Mantovani F. Diritto penale. Parte generale. — Padova, 2011.
9. Thomas M. Criminal Law. — Saltford, 2020.

¹⁶ См.: Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000.

Одно из наиболее удачных и понятных описаний базовых теорий с их критикой дано Л. А. Зимиревой. См.: Попов А. Н., Зимирева Л. А., Федышина П. В. Объективная сторона состава преступления : учебное пособие. СПб., 2015. С. 16—41.

¹⁷ Соктеев З. Б. Причинность и объективная сторона преступления. М., 2015. С. 72—73.