Саркисова Виктория Глебовна. Уголовно-правовое обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.08 / Саркисова Виктория Глебовна;[Место защиты: Кубанском государственном аграрном университет].- Ставрополь, 2014.- 195 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**ГЛАВА I. Безопасность объектов транспортной инфраструктуры: социально-юридическая обусловленность уголовно-правового обеспечения**

1. Понятие и общая характеристика объектов транспортной инфраструктуры

2. Безопасность объектов транспортной инфраструктуры как объект уголовно-правовой охраны

3. Зарубежный опыт обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры уголовно-правовыми средствами

**ГЛАВА II. Уголовная ответственность за посягательства на безопасность объектов транспортной инфраструктуры**

1. Нарушение требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры

2. Недоброкачественный ремонт путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования

3. Приведение в негодность путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций

4. Террористический акт и диверсия на объектах транспортной 128

инфраструктуры

**ГЛАВА III. Совершенствование системы мер уголовно-правового обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры**

Заключение 162

Список использованных источников и литературы

## Безопасность объектов транспортной инфраструктуры как объект уголовно-правовой охраны

Теоретическая основа исследования включает фундаментальные положения доктрины отечественного уголовного права, а также непосредственно связанные с объектом исследования труды в области теории права и государства, конституционного права, гражданского права, административного права, уголовной политики, философии права, социологии и других наук.

В ходе диссертационного исследования использовались непосредственно связанные с рассматриваемой темой работы таких авторов, как С.Ш. Ах-медова, С.К. Балашов, А.П. Бохан, А.Ш. Габдрахманов, Л.Д. Гаухман, С.В. Дьяков, С.А. Зенцова, В.Д. Иванов, А.В. Козун, М.М. Колчин, В.С. Комиссаров, И.В. Коришева, А.И. Коробеев, П.К. Кривошеин, Е.В. Медведев, А.В. Наумов, Н.И. Пикуров, С.В. Проценко, А.И. Рарог, И.В. Танага, Д.В. Токманцев, С.В. Трофимов, А.И. Чучаев, И.В. Шевченко, Б.В. Яцеленко и др.

Эмпирическая база исследования включает в себя опубликованную судебную практику, в том числе посредством ГАС РФ «Правосудие»; результаты изучения материалов 30 уголовных дел о преступлениях, связанных с посягательствами на объекты транспортной инфраструктуры; итоги социологического опроса 150 сотрудников правоохранительных органов и судов в качестве экспертов; статистические сведения ГИАЦ МВД России. При подготовке диссертации также использованы результаты уголовно-правовых и криминологических исследований, проведенных другими авторами.

Научная новизна работы состоит в том, что проведено одно из первых комплексных монографических исследований теоретических и прикладных аспектов уголовно-правового обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Сформулировано определение преступлений против безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Разработано понятие таких объектов и определено их уголовно-правовое значение. Рассмотрены общественные отношения, нарушаемые преступлениями данной группы. Проведено сравнительно-правовое исследование вопросов уголовно-правового обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры по УК РФ и уголовному законодательству зарубежных государств.

Исследованы признаки составов преступлений против безопасности объектов транспортной инфраструктуры и дана их уголовно-правовая характеристика с учетом действующего законодательства и современной следственно-судебной практики.

На основе изложенного аргументированы и сформулированы основные направления совершенствования уголовно-правового обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

Научную новизну диссертационного исследования подтверждают основные положения, выносимые на защиту:

1. Под объектами транспортной инфраструктуры в уголовном праве необходимо понимать предметы, включая строения, сооружения и пути сообщения, обеспечивающие функционирование транспортных средств, а также пассажиро- и грузооборот. По признакам функционального значения объекты транспортной инфраструктуры могут быть классифицированы на объекты, непосредственно обеспечивающие движение и эксплуатацию транспорта, (пути сообщения, средства сигнализации и связи и т.п.) и объекты, обеспечивающие доступ населения к пользованию транспортом, а также возможность грузоперевозки (вокзалы, станции, остановочные пункты, грузовые терминалы и т.д.). Потенциал повышенной общественной опасности названных предметов выступает ведущим фактором криминализации посягательств на объекты транспортной инфраструктуры.

2. Преступлениями против безопасности объектов транспортной инфраструктуры следует признать запрещенные уголовным законом деяния, которые посягают на транспортную безопасность, выступающую компонентом общественной безопасности, и влекут за собой вред жизни или здоровью человека, окружающей природной среде или имуществу, а равно угрозу такого вреда.

3. Общественные отношения, складывающиеся в связи с обеспечением безопасности объектов транспортной инфраструктуры, образуют объект преступлений, предусмотренных ст.ст. 2631, 266, 267, а также 205 и 281 УК РФ. Преступления против безопасности объектов транспортной инфраструктуры не посягают на какой-либо дополнительный непосредственный объект. Общественные отношения, складывающиеся в связи с обеспечением жизни и здоровья человека, окружающей природной среды, собственности, нарушаемые вследствие совершения исследуемых преступлений, включены в структуру общественных отношений, возникающих в связи с обеспечением безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

4. Определено, что деяние в составе нарушения требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры состоит в нарушении регламентированных в законе и подзаконных актах специальных правил по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Основы таких правил сформулированы в Федеральном законе «О транспортной безопасности», детально они раскрыты в постановлениях и распоряжениях Правительства РФ, ведомственных нормативно-правовых актах с дифференциацией по отраслям транспорта.

5. При установлении признаков недоброкачественности произведенного ремонта (ст. 266 УК РФ) правоприменителю надлежит определять, соответствовали ли осуществленные процедуры инструктивным документам, были ли обоснованы конкретные действия сложившейся ситуацией, как оценивалась степень надежности результатов ремонта. При решении таких вопросов необходимо учитывать заключения соответствующих экспертов в области ремонта определенных объектов транспортной инфраструктуры. 6. Приведение в негодность объектов транспортной инфраструктуры ха рактеризуется действиями, в результате которых объект транспортной ин фраструктуры приводится в состояние, лишающее его требуемых эксплуата ционных свойств. Данное деяние не может быть совершено путем бездейст вия и подразумевает исключительно активные действия.

Под блокированием транспортных коммуникаций следует понимать создание таких препятствий для функционирования транспортного комплекса, которые исключают возможность его нормальной работы и не связаны с разрушением, повреждением или приведением иным способом в негодное для эксплуатации состояние путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что результаты настоящей работы вносят существенный вклад в развитие научного понимания вопросов уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности, выступают предпосылкой для развития перспективного направления дальнейших научных уголовно-правовых исследований проблем ответственности за преступления против безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Научно обоснованные выводы и предложения по результатам исследования закладывают теоретические основы дальнейшего развития знаний о транспортных и иных преступлениях против общественной безопасности.

## Зарубежный опыт обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры уголовно-правовыми средствами

Инфраструктура внутренних водных путей – это совокупность объектов, обеспечивающих судоходство по внутренним водным путям и включающих в себя судоходные гидротехнические сооружения, маяки, рейды, пункты отстоя, места убежища, средства навигационного оборудования, объекты электроэнергетики, сети связи и сооружения связи, системы сигнализации, информационные комплексы и системы управления движением судов, суда технического флота (суда, предназначенные для выполнения путевых, нави-гационно-гидрографических, вспомогательных работ и других связанных с содержанием внутренних водных путей работ), и иных обеспечивающих их функционирование объектов14.

Необходимо отметить, что анализ приведенных определений объектов транспортной инфраструктуры позволяет выделить общие черты данных объектов. Прежде всего, обнаруживается прямая взаимосвязь с движением и эксплуатацией транспорта, выражающаяся в обеспечительной функции объектов транспортной инфраструктуры. При этом вокзалы, станции выполняют еще и функцию обеспечения возможности, удобства и безопасности пользования транспортными средствами.

Кроме того, все объекты транспортной инфраструктуры могут быть классифицированы по различным основаниям. Так, по признакам функционального значения объекты транспортной инфраструктуры целесообразно подразделить на объекты, непосредственно обеспечивающие движение и эксплуатацию транспорта, (пути сообщения, средства сигнализации и связи и т.п.) и объекты, обеспечивающие доступ населения к пользованию транспортом, а также возможность грузоперевозки (вокзалы, станции, остановочные пункты, грузовые терминалы и т.д.).

По признакам транспортной подотрасли все объекты транспортной инфраструктуры могут быть классифицированы на объекты инфраструктуры воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного транспорта.

В теории уголовного права, как правило, используется понятие объектов транспортной, предусмотренное Федеральным законом «О транспортной безопасности». Однако предлагаются и характеристики отдельных компонентов транспортной инфраструктуры.

Например, А.В. Козун выделяет юридически значимые признаки предметов преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ (путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования). К их числу автором отнесены (в разрезе темы нашего исследования): 1) специальное (целевое) транспортное назначение этих предметов; 2) «технические системы транспорта (например, пути сообщения, средства сигнализации и связи) должны характеризоваться потенциальной вероятностью общественно опасного нарушения режима эксплуатации источников повышенной опасности»; 3) «правовая регламентация функционирования технических систем транспорта определенными предписаниями (правилами технической экс плуатации…, кодексами, уставами, постановлениями, правилами, наставлениями, инструкциями, приказами и т.п.)»; 4) непригодность к безопасной эксплуатации технических систем транспорта; 5) «технические системы транспорта должны быть задействованы в процессе движения и эксплуатации транспорта»15.

Рассмотрение названных признаков предметов состава недоброкачественного ремонта путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования позволяет утверждать, что не все они могут быть отнесены в целом к объектам транспортной инфраструктуры. Так, специальное (целевое) транспортное назначение объектов транспортной инфраструктуры, безусловно, характеризует любой предмет в исследуемой категории. Все предметы, являющиеся составными частями объектов транспортной инфраструктуры, имеют своим предназначением обслуживание транспортных средств и их пассажиров. При этом сами по себе они могут иметь и многоцелевой характер, например, средства связи, помещения вокзалов. В этой связи необходимо говорить не только о специальном предназначении предметов, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, но и об их включенности в транспортный процесс. Автор анализируемой классификации признаков предмета преступления, закрепленного ст. 266 УК РФ, факт включенности таких предметов выделяет в отдельный признак.

Второй из указанных А.В. Козун признаков не имеет свое распространение на любой объект транспортной инфраструктуры, поскольку относится только к группе предметов, с помощью которых непосредственно осуществляется обеспечение движения и эксплуатации транспортных средств (например, средства навигации, связи и т.п.). Что касается правовой регламентации функционирования объектов транспортной инфраструктуры, то на сегодняшний день она весьма детально прописана в комплексе нормативных актов, определяющих требования к их эксплуатации и безопасности. Однако, на наш взгляд, данный признак вряд ли можно признать отличительным в контексте проводимого нами исследования, особенно в современных условиях.

Признак непригодности к безопасной эксплуатации, по нашему мнению, не позволяет охарактеризовать не только объекты транспортной инфраструктуры в целом, но и зачастую предметы, обозначенные в ст. 266 УК РФ. Дело в том, что непригодность, по крайней мере, полная, может не выступать исходным свойством соответствующего предмета, а быть его следствием.

Стоит отметить, что общественная опасность посягательств на объекты транспортной инфраструктуры во многом обусловливается свойствами таких предметов. Потенциал общественной опасности объектов транспортной инфраструктуры определяется тем, что нарушение порядка их функционирования таит в себе угрозы зачастую чрезвычайного вреда16. Принимая во внимание, что «сущность общественной опасности состоит в способности деяний определенного вида производить негативные изменения в социальной действительности, нарушать упорядоченность системы общественных отношений или необходимых условий их функционирования, деформировать и вносить элементы дезорганизации в сложившийся правопорядок»17, следует вывод о серьезном вкладе свойств объектов транспортной инфраструктуры в характеристику общественной опасности преступлений в данной сфере. Внешне весьма незначительное изменение порядка функционирование рассматриваемых предметов может вызвать тяжкие последствия.

## Недоброкачественный ремонт путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования

Рассмотрение вопросов социально-правовой обусловленности уголовно-правовых запретов посягательств на объекты транспортной инфраструктуры позволило определить сферу общественных отношений, нарушаемых данными преступлениями. При этом нами установлены границы общественных отношений, на которые посягает группа исследуемых преступлений. Вместе с тем, в целях уяснения существа конкретных деяний, предусмотренных уголовным законом, представляется целесообразным обратиться к непосредственному исследованию признаков преступлений против безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

Итак, одной из наиболее общих норм в изучаемой группе преступлений является норма, установленная ст. 2631 УК РФ (нарушение требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры). В силу относительной новизны данного предписания, в современной юридической литературе уделяется немало внимания этому преступлению. При этом вполне закономерно эта новелла вызывает немало критических размышлений.

На основе анализа сущности непосредственного объекта состава95 нарушения требований в области транспортной безопасности А.И. Чучаев приходит к выводу, что это преступление характеризуется иной правовой природой по сравнению с другими преступлениями, образующими главу 27 УК РФ. По

Однако результаты проведенного нами исследования позволяют не согласиться с подобными утверждениями. Обоснованием нашей позиции служит, прежде всего, то, что в последние годы понятие транспортной безопасности было несколько расширено в нормативно-правовых актах иной отраслевой принадлежности. В отличие от традиционного понимания транспортной безопасности, на сегодняшний день она предполагает, в том числе защищенность от террористических актов. Тем не менее, это, на наш взгляд, не является препятствием для пребывания ст. 2631 УК РФ в главе о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Вместе с тем, в теории уголовного права высказываются и более радикальные суждения относительно социально-юридической обусловленности уголовно-правового противодействия нарушению требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.

Так, С.Ш. Ахмедова и П.К. Кривошеин пришли к выводу о том, что уголовно-правовая норма, предусмотренная ст. 2631 УК РФ, является мертворожденной. По мнению данных авторов, этот уголовно-правовой запрет не отличается какими-либо специфическими признаками. В нем использованы лишь ранее употребленные в главе 27 УК РФ термины, но, как выражаются С.Ш. Ахмедова и П.К. Кривошеин, в закамуфлированном виде. Речь, в частности ведется о признаке «транспортные средства»97.

По нашему мнению, сам по себе факт отсутствия специфичных признаков, ранее не употребленных в уголовном законе, еще не свидетельствует об отсутствии обоснованности существования конкретного уголовно-правового запрета. При этом в тексте диспозиции ст. 2631 УК РФ все же используются

По этому поводу вышеназванные авторы в своих размышлениях отмечают, что ««транспортная инфраструктура» – это скорее институциональный признак нормы, запрещающей нарушать правила безопасности и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, полноценная позитивная деятельность которых невозможна без присущих им инфраструктур». Они считают, что объекты транспортной инфраструктуры являются предметом преступления, регламентированного ст. 263 УК РФ (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена)98.

Вместе с тем, такие утверждения не выдерживают критики. Как нами было установлено в ходе исследования юридически значимых признаков объектов транспортной инфраструктуры и общественных отношений, складывающихся в связи с обеспечением их безопасности, данные объекты не могут выступать предметом состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В этой уголовно-правовой норме указывается лишь на транспортные средства. Безусловно, объекты транспортной инфраструктуры призваны обеспечивать должное функционирование транспортных средств, а также удобство пользования ими пассажирами. Отдельное существование транспорта и соответствующих объектов транспортной инфраструктуры теряет всяческий смысл. Однако в тексте диспозиции четко указывается на запрет деяний, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Именно поэтому нарушение требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры может

Еще один довод, который приводят С.Ш. Ахмедова и П.К. Кривошеин против целесообразности наличия в УК РФ ст. 2631 – это неприменяемость данной нормы в следственно-судебной практике. В то же время, результаты проведенного нами исследования позволяют утверждать обратное. Вряд ли можно признать уместной ссылку авторов на отсутствие данных уголовной статистики по ст. 2631 УК РФ на протяжении «почти двух лет». Так, в 2011, 2012 и 2013 гг. зарегистрировано по три таких преступления ежегодно99. Конечно же, такой объем зарегистрированных фактов нарушения требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах не велик. Но, с другой стороны, высокий уровень общественной опасности рассматриваемого преступления и при таких относительно небольших цифрах статистики однозначно свидетельствует о социально-правовой обусловленности уголовно-правового противодействий этому деянию. Не стоит упускать из виду и весомый профилактический потенциал уголовно-правовой нормы, регламентированной ст. 2631 УК РФ.

В предыдущей главе нами определен объект преступлений, посягающих на объекты транспортной инфраструктуры. Однако он характеризует всю группу исследуемых деяний. В этой связи закономерно возникает вопрос о содержании непосредственного объекта состава нарушения требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры в случае, если он не совпадает с соответствующим групповым объектом.

Итак, необходимо определить возможность выделения в структуре общественных отношений, складывающихся в связи с обеспечением безопасности объектов транспортной инфраструктуры, более узкий объект, который бы нарушался исключительно анализируемым преступлением. Результаты нашего исследования свидетельствуют о том, что уголовно-правовая норма об от Информация Главного информационно-аналитического центра МВД России. ветственности за нарушение требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры носит довольно общий характер, поскольку не конкретизирует существо нарушаемых правил. В этой связи можно утверждать, что эта норма уголовного закона выступает наиболее общей по отношению к другим уголовно-правовым запретам в сфере обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры.100

Единственное, что позволяло сузить границы общественных отношений, нарушаемых преступлением, предусмотренным ст. 2631 УК РФ, это указание в тексте диспозиции данной нормы на специального субъекта – лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности. Данный факт определенным образом ограничивал широту действия изучаемого уголовно-правового запрета – он распространялся только на лиц, включенных в транспортные отношения. Следовательно, в целом и предписание ограждало безопасность объектов транспортной инфраструктуры лишь от угроз состоянию защищенности, так сказать, изнутри.

Однако в редакции Федерального закона от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ (вступающей в силу с 5 июня 2014 г.) ст. 2631 УК РФ дополнена новой нормой, которая ныне помещена в ч. 1 исследуемой статьи. Данное уголовно-правовое предписание устанавливает запрет на неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Как видно, эта норма существенно расширила круг субъектов состава нарушения требований в области транспортной безопасности. Требования по соблюдению транспортной безопасности распространяются на физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах

## Приведение в негодность путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций

Специфика уголовно-правового запрета приведения в негодность объектов транспортной инфраструктуры и блокирования транспортных коммуникаций заключается в том, что таким деянием нарушается транспортная безопасность извне, поскольку не связана с ненадлежащим исполнением лицами своих профессиональных обязанностей.

На уровне группового объекта151 данное преступление посягает на общественные отношения, складывающиеся в связи с обеспечением безопасности объектов транспортной инфраструктуры. В то же время в теории уголовного права предпринимаются попытки формулирования более детального определения непосредственного объекта состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. Так, И.В. Коришева полагает, что непосредственным объектом данного преступления выступают «общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на индивидуально обособленном уровне – безопасность эксплуатации конкретных путей сообщения, участков транспортной магистрали, их нормальное функционирование»152. По нашему мнению, указанные автором общественные отношения характеризуют не непосредственный объект данного типа преступлений, а объект конкретного совершенного деяния. При этом сомнительным видится возможность выделения объекта на таком индивидуальном уровне, поскольку общественные отношения складываются в связи с обеспечением безопасности путей сообщения, транспортных магистралей и т.д. вообще, а не по поводу обеспечения безопасности конкретного пути.

Представляется более верным предпринять попытку формулирования объекта приведения в негодность объектов транспортной инфраструктуры и блокирования транспортных коммуникаций посредством детализации тех общественных отношений, которые обозначены нами в качестве группового объекта. При этом, не доходя в ходе детализации до уровня конкретных участков транспортных коммуникаций.

Стоит отметить, что вследствие возможного разнообразия вреда и способов его причинения в результате приведения в негодность путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирования транспортных коммуникаций153, данным преступлением могут нарушаться различные аспекты состояния защищенности соответствующих объектов транспортной инфраструктуры. Пожалуй, единственным аспектом, позволяющим уточнить сферу общественных отношений, на которые посягает исследуемое преступление, является тот факт, что оно совершается, как правило, лицами не связанными с транспортным комплексом, и не в нарушение каких-либо специальных предписаний. То есть, проводя своего рода аналогию с результатами анализа признаков объекта нарушения требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, можно указать на внешние угрозы как признак объекта преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ.

Следовательно, непосредственный объект состава приведения в негодность объектов транспортной инфраструктуры и блокирования транспортных коммуникаций образуют общественные отношения, складывающиеся в связи с обеспечением безопасности объектов транспортной инфраструктуры от внешних угроз. Такого же мнения придерживается 70% практикующих юри 153 См.: Судебная практика к Уголовному кодексу Российской Федерации / сост. С.В. Бородин, А.И. Трусова; под общ. ред. В.М. Лебедева. – М.: Спарк, 2001. – 969-970; Судебная практика к Уголовному кодексу Российской Федерации / сост. С.В. Бородин, А.И. Трусова; под общ. ред. В.М. Лебедева. – М.: Спарк, 2001. – С. 1074-1076. стов, опрошенных в ходе проведенного нами социологического исследования.

Согласно тексту диспозиции ч. 1 ст. 267 УК РФ, объективная сторона исследуемого состава преступления выражается в разрушении, повреждении или приведении иным способом в негодное для эксплуатации состояние путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

Прежде всего, в разрезе проводимого нами исследования в данной уголовно-правовой норме целесообразно выделить два деяния: приведение в негодность объектов транспортной инфраструктуры и блокирование транспортных коммуникаций. Вполне очевидно, что эти деяния имеют значительные юридические различия.

Итак, приведение в негодность объектов транспортной инфраструктуры характеризуется в законе двумя способами – это разрушение соответствующих предметов и их повреждение. При этом названные способы не являются исчерпывающими, поскольку закрепленный в ч. 1 ст. 267 УК РФ перечень завершается словами «или иным способом».

Признак повреждения имущества не является уникальным для отечественного уголовного законодательства. В частности, они используются в составах уничтожения или повреждения чужого имущества (ст. 167, ст. 168 УК РФ). Признак разрушения следует признать синонимом термина «уничтоже-ние»154, который также используется в обозначенных уголовно-правовых нормах.

Стоит отметить, что в теории уголовного права сложилось определенное понимание данных признаков. Так, под уничтожением, а значит и разрушением какого-либо предмета принято понимать противоправное воздействие, в результате которого происходит гибель имущества, исключающая возможность использования его по назначению и неподдающаяся восстановлению.

В свою очередь повреждение имущества предполагает такое противоправное воздействие на предмет, следствием которого является полная или частичная невозможность пользования им по назначению, но поддающаяся восстановлению в результате ремонта155.

Такое же понимание данных признаков применительно к составу преступления, предусмотренному ст. 267 УК РФ, продемонстрировали 59 и 67% опрошенных нами практикующих юристов, соответственно.

Как отмечает Б.А. Куринов, различие между разрушением и повреждением соответствующих предметов должно проводится по признакам степени и способа повреждения, а также по характеру повреждаемых предметов156. Например, сложно представить ситуацию полного разрушения путей сообщения. Такие виды объектов транспортной инфраструктуры могут быть повреждены. Другое дело, конкретные средства сигнализации или связи, которые могут быть полностью разрушены. Во втором случае повреждение объектов транспортной инфраструктуры может расцениваться как определенный этап их разрушения.