

Глава 13. Преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта

§1. Общая характеристика преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта

§2. Особенности отдельных составов преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта

§1. Общая характеристика преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта

Глава 27 УК РФ, объединяющая основные составы транспортных преступлений, впервые введена в Уголовный кодекс. Речь идет об объединяющем все эти составы видовом объекте, каким является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта. Эксплуатация транспорта любого из названных видов всегда связана с повышенной опасностью: а) для лиц, пользующихся транспортом; б) для лиц, им управляющих, или обслуживающих управление; в) для лиц, находящихся в зоне движения; г) для имущества транспортных предприятий и организаций, перевозимого имущества, иного имущества (движимого и недвижимого), находящегося в зоне движения. Поэтому нормы гл. 27 обладают системностью, определенным внутренним единством, и выделение их в самостоятельную главу представляется оправданным. Так же как включение этой главы в раздел IX "Преступления против общественной безопасности и общественного порядка" УК РФ, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе.

Рассмотрение понятия "безопасность движения и эксплуатации транспорта" в части соотношения терминов "движение" и "эксплуатация", приводит к мысли, что второе из них имеет более широкое содержание, включая, во-первых, движение транспортных средств, а во-вторых, деятельность по обеспечению их исправности и нормальному использованию устройств (дорожных знаков, сигнализации и т.д.), обеспечивающих безопасное (безаварийное) движение транспорта. Поэтому, в принципе, составы транспортных преступлений могли бы характеризоваться с применением только термина "эксплуатация". Использование же наряду с ним термина "движение" отражает усилия законодателя тщательно описать преступные деяния. Действительно, транспортная сеть страны оправдывает свое социальное значение, только если обеспечивается ее эксплуатация путем движения транспортных средств и надежно

защищается безопасность людей и имущества в сфере движения.

По объективной стороне преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют собой действия или бездействие, содержанием которых является заведомое нарушение установленных на транспорте правил безопасности. Эти правила носят многоуровневый характер: законы (например, от 25 августа 1995 г. "О федеральном железнодорожном транспорте"), правительственные постановления (например, Правила дорожного движения РФ), ведомственные приказы и инструкции (например, Инструкция по устройству и обслуживанию железнодорожных поездов). Сложность и многообразие правил безопасности вынудили законодателя сделать нормы об ответственности за транспортные преступления бланкетными. Отсюда - обязанность органов предварительного расследования и суда, многократно подтвержденная судебной практикой, - не ограничиваясь воспроизведением общей формулы соответствующего состава транспортного преступления, указывать какие именно нормы безопасности нарушены, в каком нормативном акте они содержатся (раздел, глава, статья, пункт и т.д.). Отсутствие такой конкретизации влечет неустранимое сомнение в законности и обоснованности выводов по делу.

Для характеристики объективной стороны транспортных преступлений важно также, что, как правило (кроме ст. 270 и 271 УК РФ) имеет место материальное описание составов, т.е. преступление будет считаться оконченным с момента наступления указанных в законе последствий.

Субъективная сторона транспортных преступлений характеризуется всегда преступной неосторожностью в форме самонадеянности или небрежности по отношению к последствиям. Констатация же умышленного причинения вреда жизни, здоровью, имуществу с использованием транспортного средства (для наезда, тарана и т.д.) должна влечь квалификацию деяния по соответствующим статьям об ответственности за преступления против личности или собственности.

Субъект рассматриваемых деяний в большинстве случаев специальный, а именно - лица, управляющие транспортным средством или иные лица, профессионально обязанные соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе обеспечивать его безопасную эксплуатацию (ст. 263-266, 269-271 УК РФ). Уголовная ответственность за транспортные преступления наступает с шестнадцатилетнего возраста.

Субъектами преступлений, предусмотренных ст. 267 и 268 УК РФ, могут быть любые лица, достигшие шестнадцатилетнего возраста.

§2. Особенности отдельных составов преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта

Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263 УК РФ). Непосредственным объектом рассматриваемого деяния является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта вне зависимости от его ведомственной принадлежности и формы собственности.

Предмет данного преступления - самоходные транспортные средства, подвижной состав железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Железнодорожный транспорт - это рельсовый транспорт, принадлежащий Министерству путей сообщения либо предприятиям независимо от формы собственности на подвижной состав, сооружения независимо от ширины колеи. Под это определение не подпадают: а) городской рельсовый транспорт (трамваи и т.п.); б) внутрицеховой, внутришахтный рельсовый транспорт (электровозы, мотовозы, непосредственно обслуживающие производственный процесс, например добычу угля). В первом из названных случаев ответственность за нарушение правил безопасности наступает по ст. 264 УК РФ, а во втором - не за транспортное преступление, а по ст. 143 "Нарушение правил охраны труда" УК РФ.

Воздушный транспорт охватывает все летательные аппараты и средства воздухоплавания: самолеты, вертолеты, дельтапланы, дирижабли, безмоторные аппараты независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности.

Водный транспорт (в тексте статьи говорится о морском или речном транспорте) - это все суда, подлежащие регистрации в судовых инспекциях или портах приписки, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности. Вопреки некоторым утверждениям, маломерные самоходные суда охватываются понятием водного транспорта. Нельзя согласиться и с утверждением, что плавучие средства без двигателя - баржи, плашкоуты - не охватываются понятием водного транспорта, так как эксплуатируются только в сочетании с самоходным судном и вредные последствия, причиняемые несамоходным плавучим средством, могут наступить лишь в результате нарушений правил безопасности экипажем самоходного судна (буксира). В действительности нарушителями этих правил могут быть и лица, обслуживающие несамоходное средство, например самовольно загрузив его сверх нормы. Сказанное надо иметь в виду при характеристике круга субъектов рассматриваемого деяния. Иными словами, лица, управляющие маломерным судном или обслуживающие в рейсе несамоходное плавучее средство, относятся к числу лиц, которые могут быть признаны виновными в нарушении правил движения и эксплуатации.

Рассматривая объективную сторону деяния, надо исходить из того, что каждый вид транспорта имеет собственные правила безопасности. Обобщая их содержание, можно сказать, что они касаются скорости, порядка совместного (в том числе встречного) движения и очередности выполнения маневров, учета указаний, которые получены от диспетчера или обозначаются знаками, регулирующими дорожную обстановку, и т.д. Поскольку закон говорит о правилах безопасности движения и эксплуатации, состав преступления образуют также нарушения правил безопасности в результате

ненадлежащей эксплуатации систем и приборов, обеспечивающих нормальное движение железнодорожного, воздушного, водного транспорта.

Объективной стороной преступления является нарушение действующих правил эксплуатации и управления транспортными средствами железнодорожного, воздушного и водного транспорта, наступление указанных в статье последствий и наличие причинной связи между допущенными нарушениями и наступившими последствиями.

Поскольку диспозиция настоящей статьи бланкетная, то для решения вопроса об уголовной ответственности необходимо установить, какие правила безопасности движения или эксплуатации транспорта, повлекшие указанные в законе последствия, были нарушены.

Обязательный элемент состава - наступление вредных последствий, указанных в диспозиции данной статьи. Причем предусмотрены и квалифицирующие обстоятельства в виде смерти человека (ч. 2 ст. 263 УК РФ). Для наличия основного состава ч. 1 ст. 263 УК РФ достаточно причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Квалифицирующими признаками по ч. 3 ст. 263 УК РФ является наступление смерти двух лиц или более.

Субъекты данного преступления - работники железнодорожного, водного и воздушного транспорта, ответственные за безопасность движения, правильную эксплуатацию и ремонт (машинисты, капитаны, пилоты, диспетчеры движения и др.).

Субъективная сторона преступления, как указано в диспозиции, имеет форму неосторожности по отношению к наступившим последствиям.

Неосторожность в одной из двух ее форм в субъективной стороне рассматриваемого деяния предполагает: известность лицу конкретных требований безопасности, которые оно нарушило (либо наличие возможности для ознакомления с этими требованиями, которые оно не использовало по собственной вине); необходимость для индивидуализации наказания выяснить мотивацию нарушения правил безопасности, в частности идет ли речь о корыстной или иной личной заинтересованности, о недобросовестности или о неопытности, неправильно понятых интересах службы и т.д. Необходимо помнить об опасности объективного вменения в силу игнорирования органами предварительного расследования или судом наличия обоснованного риска ситуаций физического или психического принуждения, ситуаций невиновного причинения вреда (ст. 28 УК РФ). Так, по делам о рассматриваемых преступлениях типичны случаи, когда обвинение предъявляется, несмотря на то что в силу недостаточной скорости реакции лица или несоответствия его психофизиологических качеств экстремальным условиям движения либо психическим перегрузкам, оно не успевало или не могло предотвратить общественно опасные последствия.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). Непосредственным основным объектом рассматриваемого преступления является безопасность движения автотранспорта, городского электротранспорта (трамвай, троллейбус), тракторов и иных самоходных машин, мотоциклов и иных механических транспортных средств. Так как наличие или отсутствие преступления зависит от указанных в диспозиции этой статьи последствий, то непосредственным дополнительным объектом этого преступления является жизнь или здоровье граждан.

Предметом преступления являются транспортные средства - устройства, предназначенные для перевозки по дорогам людей, грузов.

Механическое транспортное средство - это автомобиль, автобус, трамвай, троллейбус,

а также любые другие самоходные машины, скорость или иные качества которых делают их при движении и эксплуатации источниками повышенной опасности (трактора, мотоциклы и т.д.). Имеются в виду: а) самоходные средства, т.е. имеющие двигатель, передвигающиеся по суше; б) передвигающиеся преимущественно по дорогам, предназначенным для транспортных потоков, хотя ответственность по ст. 264 УК РФ не исключается и при движении без дороги, если в зоне передвижения имеются люди или имущество. Под иными самоходными машинами имеются в виду любые дорожные, строительные и другие специальные машины (экскаватор, автопогрузчик, автокран и т.п.).

Объективная сторона данного преступления заключается в действии или бездействии лица, управляющего транспортным средством, если это действие или бездействие вызвало нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и повлекло определенные законом последствия.

Субъект рассматриваемого деяния - специальный, любое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее транспортным средством и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Поскольку на неосторожные преступления не распространяется институт соучастия, другие лица, находящиеся в транспортном средстве, дающие, например, неправильные рекомендации водителю по выходу из аварийной обстановки, ответственности по ст. 264 УК РФ нести не могут. Когда такие лица "физически" вмешиваются в управление - вырывают руль у водителя, пытаются переключить скорость, тормозить, они являются самостоятельными субъектами уголовной ответственности, "замещая" водителя или разделяя с ним вину, с учетом того, чьи именно действия вызвали последствия, предусмотренные законом.

Обязательный вопрос при установлении субъективной стороны деяния - мог ли водитель предотвратить наступление тяжких последствий, если аварийная обстановка создана не им, а другим участником движения. Для этого эксперт-психолог должен измерить скорость реакции водителя, а не использовать расчетный среднестатистический показатель. Его использование влечет неустранимую опасность объективного вменения.

Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ). Объект данного преступления - безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет преступления - любое транспортное средство: железнодорожное, воздушное, водное, автотранспорт, а также пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование.

По объективной стороне рассматриваемое деяние охватывает недоброкачественный ремонт транспортных средств любого вида; любого оборудования, предназначенного для обеспечения безопасного движения и (или) безопасной эксплуатации транспорта, а также выпуск в эксплуатацию транспортных средств, имеющих технические неисправности. Объединение в рамках ст. 266 УК РФ ответственности за недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями механизмов, оборудования и т.д. представляется оправданным. Во-первых, в том и в другом случае речь идет об игнорировании виновными факта неисправности источников повышенной опасности. Во-вторых, выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями нередко является завершением недоброкачественного

ремонта транспортных средств.

Недоброкачественный ремонт означает нарушение (несоблюдение) обязательных технических требований, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспортного средства, а равно эксплуатации сооружения или оборудования. Выпуск в эксплуатацию транспортных средств, оборудования, сооружений с техническими неисправностями означает дачу разрешения на их использование вопреки заведомой угрозе создания аварийной обстановки. Ссылки на институт обоснованного риска или крайней необходимости, как на обстоятельства, освобождающие от ответственности, в этих случаях не могут приниматься во внимание.

Объективная сторона деяния в основном составе (ч. 1 ст. 266 УК РФ) связана с причинением тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека. Причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью двух или нескольких человек влечет ответственность также по ч. 1 рассматриваемой статьи.

Смерть человека (ч. 2 ст. 266 УК РФ) является квалифицирующим обстоятельством, а смерть двух людей или более - особо квалифицирующим (ч. 3 ст. 266 УК РФ).

Субъективная сторона рассматриваемых деяний - неосторожность, которая в зависимости от конкретных обстоятельств дела может иметь форму как легкомыслия, так и небрежности.

Субъект рассматриваемого деяния - специальный. За недоброкачественный ремонт отвечают лица, его фактически производившие, причем не только работники специализированных ремонтных предприятий независимо от форм собственности, но и лица (например, собственники транспортного средства или его арендаторы), которые осуществляют ремонт своими силами.

За выпуск в эксплуатацию транспортного средства, оборудования, сооружения с техническими неисправностями отвечает лицо, которое по своим служебным или профессиональным полномочиям может принять такое решение. Речь идет как о должностных лицах (служащих) предприятий, учреждений, организаций, так и владельцев личного транспорта, а также о водителях, обслуживающих таких владельцев.

Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ). Как и предыдущая статья, рассматриваемая норма имеет в виду защиту безопасности движения и эксплуатации, а следовательно, защиту безопасности жизни и здоровья людей, целостности имущества применительно ко всем видам транспорта.

Объективная сторона преступления выражается в разрушении, повреждении или приведении иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи, другого транспортного оборудования, а также в блокировании транспортных коммуникаций.

Разрушение - это приведение в полную негодность. Повреждение - приведение в состояние, делающее невозможным функциональное использование объекта без ремонта или иного восстановления - это отключение источников питания, приборов контроля и т.д. Блокирование - установление препятствий, затрудняющих или делающих невозможным движение (заграждения на путях, у выездов из ангаров, депо, гаражей и т.д.), преграждение движения толпой, физическое воспрепятствование лицам, управляющим транспортными средствами или обслуживающими их, безопасно выполнять эти функции.

Как и в предыдущих деяниях, обязательный элемент объективной стороны -

причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо крупного ущерба, либо смерти человека, либо смерти двух лиц и более.

Крупный ущерб в данном случае оценочное понятие, связанное с приведением транспортных средств или путей сообщения, имущества транспортных организаций в негодное для эксплуатации состояние, он определяется судом с учетом конкретных обстоятельств дела.

Квалифицирующий признак (ч. 2 ст. 267 УК РФ) предполагает деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Особо квалифицирующий признак (ч. 3 ст. 267 УК РФ) предусматривает деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц или более.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления точнее всего может быть охарактеризована наличием двух форм вины (ст. 27 УК РФ).

Субъект преступления - любое лицо, достигшее четырнадцатилетнего возраста (ч. 2 ст. 20 УК РФ).

Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Данная статья также защищает безопасную работу всех видов транспорта. Вместе с тем здесь речь идет об ответственности не лиц, управляющих транспортными средствами, либо обеспечивающих их деятельность, а лиц, которых ст. 268 УК РФ называет "иными участниками движения". Это пассажиры, пешеходы, лица, управляющие безмоторным транспортом, лица, производящие работы на транспортных коммуникациях во время движения, и т.д.

Объективная сторона рассматриваемого деяния состоит в нарушении указанными лицами определенных правил, инструкций и т.д., установленных для них в связи с участием в движении транспорта или его эксплуатации, которые во взаимодействии с правилами управления транспортом или его обслуживания обеспечивают безопасность людей и имущества при функционировании транспорта. Объективной стороной преступления предусматриваются как наступление указанных в статье последствий, так и наличие причинной связи между допущенными нарушениями и последствиями.

Рассматриваемая норма, как и ст. 263, 264 УК РФ, носит бланкетный характер. Иными словами, квалификация деяния по ст. 268 УК РФ возможна только в том случае, если указано, какое правило безопасности нарушено (пункт, параграф, статья закона или подзаконного акта).

Объективная сторона рассматриваемого преступления предполагает обязательное наступление тяжких последствий в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 1), либо - в качестве квалифицирующего обстоятельства - причинения смерти человеку (ч. 2), либо - в качестве особо квалифицирующего обстоятельства - причинение смерти двум лицам и более (ч. 3). Но в отличие от ст. 267 УК РФ последствия, предусмотренные данным составом, законодатель связывает только с вредом личности, но не с другим крупным ущербом.

Субъективная сторона преступления характеризуется неосторожностью в форме легкомыслия или небрежности либо двумя формами вины. При квалификации содеянного по ст. 268 УК РФ необходимо исключить версию о невиновном причинении вреда. При этом не может быть принята во внимание ссылка на состояние опьянения пассажира, пешехода, велосипедиста и т.д. как на обстоятельство, исключающее или смягчающее ответственность за преступное нарушение правил безопасности, кроме случаев патологического опьянения либо ситуаций, когда лицо принудили к

употреблению алкоголя, используя его неведение относительно возможных последствий.

Субъект преступления - любой участник движения, кроме лиц, несущих ответственность по ст. 263, 264 УК РФ. Уголовная ответственность по ст. 268 УК РФ наступает по достижении виновным лицом шестнадцати лет.

Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269

УК РФ). Данная статья предусматривает уголовную ответственность за нарушение конкретных правил безопасности, предусмотренных нормативными актами, регулирующими строительство, эксплуатацию или ремонт магистральных трубопроводов. Понятие "магистральный" означает, что речь идет только о трубопроводе, несущем основной поток перемещаемого вещества или материала. Если же нарушение осуществлено при строительстве, эксплуатации или ремонте ответвлений, ведущих к конкретным потребителям или к хранилищам, ст. 269 УК РФ не применяется. В этих случаях возможно применение нормы об ответственности за халатность, уничтожение или повреждение имущества, нарушение правил безопасности при проведении работ, правил охраны труда, экологической безопасности и т.д. (в зависимости от конкретных обстоятельств дела). Вместе с тем наименование трубопровода в соответствии с передаваемым веществом или материалом нефтепроводом, газопроводом, продуктопроводом и т.д. не влияет на квалификацию деяния по ст. 269 УК РФ.

Объективная сторона преступления состоит в нарушении специальных правил при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов.

Обязательный элемент объективной стороны - тяжкий вред здоровью либо наступление смерти, характер которых соответствует предусмотренным ст. 263-267 УК РФ.

Объективная сторона преступления включает как нарушение указанных правил, так и причинную связь между их нарушениями и наступившими в законе последствиями.

Субъективная сторона преступления характеризуется неосторожностью в форме легкомыслия или небрежности. Необходимо доказать, что виновный знал соответствующие правила безопасности или не ознакомился с ними, несмотря на предоставленную возможность.

Субъект рассматриваемого деяния - специальный, т.е. участник строительства, эксплуатации или ремонта магистрального трубопровода, для которого исполнение требований безопасности являлось должностной (служебной, профессиональной) обязанностью. Другие лица, повреждающие трубопровод (например, для того чтобы воспользоваться перекачиваемым веществом или материалом), несут ответственность за преступления против собственности. Уголовная ответственность по ст. 269 УК РФ наступает с шестнадцатилетнего возраста.

Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ).

Непосредственный объект данного преступления - общественные отношения, обеспечивающие безопасность людей, в силу каких-либо причин оказавшихся в море или на другом водном пути (река, озеро) и терпящих бедствие.

Объективная сторона преступления - бездействие по отношению к обязанности оказания помощи или (и) активные действия, связанные, например, с фальсификацией судовых документов, изменением курса, чтобы обойти район бедствия, и т.д. Очень

важна позиция закона относительно того, что речь идет о любом водном пути. Отсюда следует и то, что размер судна, капитан которого отказывается от оказания помощи, не имеет значения. Поскольку жизнь человека - высшее благо, отказ от помощи по мотиву опасения за сохранность своего груза неправомерен. Ответственность наступает как в ситуации, когда корабль, терпящий бедствие еще находится на плаву, так и когда люди с него спасаются на спасательных средствах или вплавь. Неоказание помощи является окончательным преступлением независимо от того, наступили ли такие последствия, как гибель людей. Причина бедствия не имеет значения. Ситуация бедствия будет и в случае, когда грядущая гибель связана с тем, что судно потеряло управление, на нем кончаются запасы продуктов, воды и т.д.

Принадлежит ли судно той же стране, что и судно, капитан которого отказывается от спасения людей, или другой стране, не влияет на ответственность. Не влияет на ответственность и то обстоятельство, что в районе бедствия находятся другие суда, которые могут оказать помощь.

Вместе с тем капитан освобождается от ответственности, если при оказании помощи терпящим бедствие серьезной опасности подвергнутся его судно, экипаж, пассажиры (материальные потери, например, от просрочки даты предполагаемого прибытия в порт, порчи груза и т.д. в этот перечень не входят). Серьезная опасность - оценочное понятие, но речь идет об опасности, сравнимой по характеру с той, в которой находятся люди, терпящие бедствие.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления в отличие от большинства других транспортных преступлений связана с прямым или косвенным умыслом.

Субъект деяния - специальный: капитан или лицо, принявшее на себя его обязанности. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ). Непосредственный объект преступления - безопасность международных полетов и безопасность Российской Федерации.

Объективная сторона преступления состоит в пересечении Государственной границы, несоблюдении указанных в разрешении маршрутов движения, определенных мест посадки, воздушных коридоров, определенной маршрутом высоты полета.

К иным нарушениям правил международных полетов относятся: полет в неустановленное время, полет с просроченным разрешением и т.д.

Преступление является окончательным с момента осуществления нарушения.

Рассматриваемая норма содержит формальный состав преступления. Нарушение правил международных полетов влечет ответственность за сам факт нарушения, безотносительно к последствиям. Их наступление (гибель людей, тяжкий или средней тяжести вред здоровью, крупный ущерб и т.д.) может повлечь квалификацию по совокупности деяний.

Оценка наличия объективной стороны деяния, предусмотренного ст. 271 УК РФ, требует по общему правилу участия экспертов. Они необходимы, в частности, для обоснования вывода о наличии или отсутствии обстоятельств, исключающих ответственность.

Субъективная сторона преступления характеризуется умыслом (прямым или косвенным), поскольку состав исчерпывается самим фактом нарушения правил, неосторожность в форме легкомыслия здесь иметь место не может. Неосторожность же в форме небрежности не предусмотрена текстом статьи. Вместе с тем при наличии тяжких последствий эти формы вины в отношении них возможны; также возможно

деяние с двумя формами вины.

Субъектом деяния может быть как лицо, управляющее летательным аппаратом, независимо от его служебного статуса, так и другой член экипажа или даже пассажир (в том числе владелец), побуждающий летчика нарушить правила. Последний в этом случае является участником группового преступления.