
Атака беспилотника на грузовой автомобиль: кто возместит ущерб за уничтоженный транспорт и груз?

Haber kaynağı PDF formatına getirilmiştir.

Kaynak: [Юрвест — urvest.ru](https://urvest.ru)

В международных автомобильных перевозках возник риск, который ещё недавно воспринимался как исключительный: грузовой автомобиль становится объектом атаки беспилотного летательного аппарата (БПЛА) либо получает повреждения от падения дрона и его обломков. Последствия такого происшествия могут быть гораздо серьезнее стоимости ремонта тягача. Одновременно возникают вопросы о гибели груза, ответственности перед заказчиком перевозки, отказе страховщика, судьбе таможенного транзита и расходах на эвакуацию и хранение груза, реабилитацию и лечение водителя.

Что делать, если грузовик и товар уничтожены? Кто обязан компенсировать убытки — государство, страховая компания, перевозчик или собственник груза? Может ли перевозчик сослаться на форс-мажор? В этой публикации я разберу эти вопросы на примере ситуации, с которой к нам обратился представитель иностранной ассоциации международных автомобильных перевозчиков, с учетом нормативно-правовых актов российского законодательства, Конвенции КДПГ и судебной практики 2025–2026 годов.

РЕАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ: МЕЖДУНАРОДНАЯ ПЕРЕВОЗКА ЗАКОНЧИЛАСЬ ПОТЕРЕЙ АВТОПОЕЗДА И ГРУЗА

В октябре 2026 года иностранный перевозчик выполнял международный рейс из Беларуси в Турцию через территорию России. По информации представителя перевозчика, обратившегося за юридической помощью, в Брянской области грузовой автомобиль подвергся атаке БПЛА. После возгорания тягач, полуприцеп и перевозимый товар были практически полностью уничтожены; водитель получил ранение и был госпитализирован.

Сразу оговорюсь: изложенные обстоятельства — сведения заявителя, а не установленный нами вывод следствия о причине и правовой квалификации события. Данные перевозчика, водителя, транспортных средств и страховых документов в публикации не раскрываются.

На первый взгляд вопрос кажется очевидным: если перевозчик не виновен в атаке, ему должны возместить стоимость грузовика, а стоимость товара — его владельцу. На практике всё значительно сложнее. Разные виды убытков относятся к разным правоотношениям, по которым действуют самостоятельные правила и процедуры.

КАКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ И РИСКИ ВОЗНИКАЮТ ПОСЛЕ АТАКИ БПЛА

В типовой ситуации можно выделить не менее семи групп рисков:

- **Утрата тягача и полуприцепа.** Собственник лишается дорогостоящего имущества, в то время как лизинговые или кредитные обязательства могут сохраняться.
- **Утрата или повреждение перевозимого товара.** Отправитель, получатель, покупатель или страховщик груза могут предъявить перевозчику требование о возмещении убытков.
- **Травмы водителя.** Возникают вопросы экстренной медицинской помощи, документирования повреждений, личного страхования, трудовых и иных компенсаций.
- **Отказ в страховой выплате.** ОСАГО не страхует тягач от уничтожения; КАСКО и страхование груза могут исключать военные действия, терроризм, диверсии или покрытие страховых убытков на отдельных территориях.

-
- **Таможенные обязательства.** Если товар находился под таможенной процедурой транзита, уничтожение груза само по себе не заменяет предусмотренного законом уведомления и оформления утраты.
 - **Дополнительные расходы.** Эвакуация, хранение остатков, экспертизы, очистка места происшествия и связанные с этим платежи не всегда покрываются страховкой.
 - **Договорные претензии.** Помимо требований за товар возможны споры об оплате перевозки, срыве поставки, простойных расходах, замене автомобиля и иных последствиях.

Главная ошибка пострадавшего перевозчика — сосредоточиться исключительно на получении компенсации за грузовик и упустить требования, которые к нему самому могут предъявить заказчик и таможенные органы.

ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ АТАКА БЕСПИЛОТНИКА ФОРС-МАЖОРОМ?

Сам по себе факт атаки БПЛА не означает автоматического освобождения перевозчика от ответственности за груз. Для международной автомобильной перевозки, подпадающей под Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, CMR), ключевое значение имеют статьи 17 и 18 Конвенции [1].

По общему правилу перевозчик отвечает за утрату или повреждение товара между принятием к перевозке и его выдачей. Вместе с тем пункт 2 статьи 17 CMR предусматривает освобождение, если ущерб возник вследствие обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать, и последствия которых он не мог предотвратить. По статье 18 наличие таких обстоятельств доказывает сам перевозчик.

Здесь важно не ограничиваться словом «форс-мажор». В конкретном международном споре необходимо доказать:

- точное место, время и механизм повреждения автомобиля и груза;
- непосредственную причинную связь между атакой и утратой товара;
- законность выбранного маршрута и соблюдение действовавших ограничений;
- отсутствие разумно доступных мер, которые могли предотвратить или существенно уменьшить ущерб;
- своевременные действия водителя и транспортной компании после происшествия;
- достоверность сведений о принятом, спасённом и утраченном товаре.

Наличие постановления о возбуждении уголовного дела или заключения торгово-промышленной палаты — полезные доказательства, но они не гарантируют освобождения от ответственности. Суд исследует совокупность обстоятельств и может поставить вопрос: были ли риски известны перевозчику, мог ли он выбрать другой маршрут, соблюдал ли ограничения и должные меры безопасности?

При этом выводы по внутренней российской перевозке не следует автоматически переносить на международную перевозку, регулируемую CMR: правовые основания и порядок определения ответственности могут различаться.

РЕАЛЬНОЕ СУДЕБНОЕ ДЕЛО: ПОСЛЕ АТАКИ БПЛА ПЕРЕВОЗЧИК ЗАПЛАТИЛ ЗА УТРАЧЕННЫЙ ГРУЗ

Показателен спор № А35-7109/2025. По материалам дела, в июле 2024 года в Курской области после атаки БПЛА был повреждён грузовой автомобиль Mercedes-Benz Atego, перевозивший товар. Часть груза не была доставлена. Грузовладелец предъявил требование о возмещении 205 217,50 руб.

Перевозчик ссылался на обстоятельства непреодолимой силы, документы уголовного дела и заключение ТПП. Тем не менее Девятнадцатый арбитражный апелляционный суд 31 июля 2026 года оставил взыскание в силе: по оценке суда, опасность атак в регионе была известна, а представленных доказательств оказалось недостаточно для освобождения от ответственности.

Практический вывод: даже когда нападение на автомобиль действительно произошло, спор о компенсации груза может закончиться не в пользу перевозчика. Надёжная правовая защита строится заранее — на документировании маршрута, решений диспетчера, предупреждений о безопасности и обстоятельств рейса. Рассмотренное дело касалось внутренней перевозки по российскому праву; для международного рейса необходимо отдельно применять Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR).

КТО ВОЗМЕЩАЕТ СТОИМОСТЬ УНИЧТОЖЕННОГО ГРУЗОВИКА?

Начать необходимо со страхового договора. И здесь возникает принципиальная путаница между различными видами страхования.

ОСАГО страхует риск гражданской ответственности владельца транспортного средства перед потерпевшими при использовании автомобиля, но не стоимость принадлежащего ему тягача, уничтоженного беспилотником. Это следует из статьи 6 Федерального закона № 40-ФЗ [3]. Наличие действующего российского ОСАГО у иностранного грузовика не решает проблему.

КАСКО (имущественное страхование автомобиля) потенциально может покрывать повреждение или полную утрату тягача и полуприцепа. Но необходимо внимательно проверить включённые риски, исключения, страховую территорию, дополнительные соглашения, франшизу, порядок оценки полной утраты и получателя выплаты. Тягач и полуприцеп могут иметь разных собственников и отдельные полисы.

По российскому праву статья 964 ГК РФ в общем случае допускает освобождение страховщика от выплаты при военных действиях, если законом или договором не предусмотрено иное. При этом терроризм и диверсия не должны механически приравниваться к военным действиям: нужно проверять формулировки договора и фактическую правовую квалификацию происшествия [4]. Для полиса, заключённого в Турции или другом государстве, потребуется дополнительно определить применимое иностранное право.

Страхование груза (Cargo Insurance) защищает имущественный интерес в товаре — при условии, что событие и территория покрыты. Страхование ответственности перевозчика (CMR Liability) имеет другую цель: оно обычно покрывает установленную договорную ответственность перевозчика перед управомоченным лицом. Если перевозчик обоснованно освобождён от ответственности по CMR, стандартное страхование его ответственности не превращается автоматически в страхование стоимости самого товара.

Почему страховая компания может отказать

В деле № А40-322396/2025 грузовик FOTON AUMAN, находившийся в лизинге, был уничтожен в Белгородской области после атаки БПЛА. Собственник потребовал у АО «СОГАЗ» 7 395 000 руб. страхового возмещения. Суд отказал: условия соответствующего договора прямо исключали ущерб вследствие террористического акта, а следственные материалы квалифицировали событие соответствующим образом. Девятый арбитражный апелляционный суд 26 августа 2026 года оставил отказ в силе [5].

Но существует и противоположный пример. В деле № А40-266406/2023 Верховный Суд РФ 3 февраля 2025 года поддержал взыскание 13 509 990 руб. со страховщика «РСХБ-Страхование» за имущество, повреждённое при обстреле в Белгородской области. В обстоятельствах этого договора суд не нашёл подтверждённых оснований для применения исключения, на которое ссылался страховщик [6].

Эти решения не противоречат друг другу: результат определяется конкретными условиями полиса и доказанными обстоятельствами события. Поэтому отказ страховщика ещё не означает, что спор проигран, но и факт атаки не гарантирует выплату.

МОЖЕТ ЛИ ГОСУДАРСТВО КОМПЕНСИРОВАТЬ УЩЕРБ?

Статья 18 Федерального закона от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» предусматривает государственные компенсационные выплаты физическим и юридическим лицам, пострадавшим в результате террористического акта, в установленном порядке [7].

Постановление Правительства РФ от 28.12.2019 № 1928 регулирует перечисление федеральных средств регионам, в том числе на соответствующие компенсации. В его правилах указан расчётный размер финансовой помощи юридическому лицу или предпринимателю в связи с утратой имущества — 300 000 руб. [8]. Однако это не универсальная выплата каждому владельцу уничтоженного грузовика: необходимо учитывать установленную процедуру, правовую квалификацию события, статус получателя и применимое региональное регулирование.

Особенно сложна ситуация иностранного перевозчика, который не ведёт зарегистрированную хозяйственную деятельность в регионе, а лишь проезжает его транзитом. Право на помощь и процедура обращения для такой компании требуют отдельной проверки. Полную рыночную стоимость транспортного средства или груза указанная сумма, очевидно, не покрывает.

В Брянской области действуют также специальные правила выплат физическим лицам, пострадавшим от террористических актов (постановление № 387-п от 17.08.2026). Для иностранных граждан предусмотрены ограничения, в частности связанные с постоянным проживанием в РФ и условиями взаимности. Поэтому иностранный водитель, находившийся в России временно, не получает право на указанную региональную выплату автоматически [9].

Можно ли подать иск непосредственно к государству?

Сам по себе факт атаки на российской территории не означает, что государственные органы обязаны возместить все убытки. Для самостоятельного требования к казне, например по статье 1069 ГК РФ, необходимо установить предусмотренные законом основания ответственности, противоправность действий или бездействия соответствующего органа и причинную связь. Взыскание полной стоимости иностранного грузовика и груза с государства без таких оснований имеет низкую прогнозируемость.

А КТО ДОЛЖЕН ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ГРУЗ?

Это не всегда перевозчик и не всегда отправитель. Необходимо установить, кому принадлежал товар, на кого перешёл риск случайной гибели по договору купли-продажи, какие применены условия поставки (например, Incoterms), кто заключил договор страхования, и кто указан выгодоприобретателем.

Здесь возможны разные сценарии:

- при наличии подходящего страхования груза уполномоченное лицо обращается к страховщику Cargo;
- если перевозчик отвечает за утрату товара, грузовладелец предъявляет к нему требование, а перевозчик проверяет покрытие своей CMR-ответственности;
- если перевозчик докажет основания освобождения по статье 17(2) CMR, требование к нему может быть отклонено, однако право на имущественную страховку груза оценивается отдельно;

-
- если подходящей страховки нет и нет лица, отвечающего за ущерб, убыток рискует остаться на стороне, несущей соответствующий имущественный риск.

При наличии ответственности по CMR стандартный предел компенсации за утрату груза составляет 8,33 специальных прав заимствования (SDR) за килограмм недостающего веса брутто, если применима соответствующая редакция Конвенции и отсутствуют основания для иного расчёта. Нужно учитывать положения статей 23, 24, 26 и 29 CMR: предел не является абсолютным во всех случаях [1].

ТАМОЖЕННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ: УНИЧТОЖЕНИЕ ГРУЗА НЕ ЗАКРЫВАЕТ ПРОЦЕДУРУ АВТОМАТИЧЕСКИ

Для перевозчика, следующего через Россию, это один из наиболее недооценённых рисков. Прежде всего необходимо определить таможенный статус товара и режим его перемещения: не всякая перевозка из Беларуси через РФ оформлена именно под таможенную процедуру транзита ЕАЭС.

Если груз фактически находился под процедурой таможенного транзита ЕАЭС, статья 149 ТК ЕАЭС требует при аварии или непреодолимой силе принять возможные меры для сохранности товара и транспорта, незамедлительно уведомить ближайший таможенный орган и действовать в соответствии с его указаниями. Расходы, понесённые при исполнении этих требований, таможенные органы не возмещают [10].

Положения статьи 153 ТК ЕАЭС при предусмотренных условиях допускают прекращение обязанности по уплате таможенных платежей после признания таможенным органом уничтожения или безвозвратной утраты иностранных товаров из-за аварии либо непреодолимой силы. Но потребуются официальное подтверждение утраты и соблюдение ограничений нормы [11].

Таким образом, помимо компенсации за автомобиль юридическая работа может дать перевозчику не менее значимый результат: не допустить начисления таможенных платежей за товар, который фактически уничтожен и не может быть доставлен.

КАК РАССЧИТАТЬ УЩЕРБ, И КТО ВПРАВЕ ЕГО ТРЕБОВАТЬ?

Размер фактических потерь и сумма юридически взыскиваемых требований — не одно и то же. Необходимо подготовить отдельный расчёт по каждому объекту и потерпевшему: рыночная стоимость тягача на дату происшествия; стоимость полуприцепа; документальная стоимость утраченной партии товара; цена годных остатков; расходы на эвакуацию и хранение; подтверждённые расходы на лечение; иные прямые убытки, если закон или договор предусматривает их возмещение.

Страховая компания может учитывать страховую сумму, износ, франшизу, оценку полной гибели и условия о сохранении остатков. Требование к перевозчику по CMR рассчитывается по собственным правилам Конвенции, а не обязательно по полной цене инвойса. Государственная финансовая помощь обычно имеет самостоятельные лимиты и условия. Поэтому нельзя автоматически сложить все убытки и предъявить одну общую сумму одному адресату.

Кроме того, следует проверить лизинговый договор и залог: собственником грузовика может быть лизингодатель, а правом на получение страховой выплаты — обладать указанное в полисе лицо. Право требования за товар определяется не только фактом указания компании в CMR, но и договором продажи, условиями перехода рисков, страхованием и применимым правом. Без такого разграничения можно получить отказ по причине обращения ненадлежащего заявителя.

КАК ЗАЩИТИТЬСЯ ОТ ПРЕТЕНЗИИ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦА?

После происшествия заказчик перевозки может направить претензию с требованием компенсировать цену товара, оплатить дополнительную перевозку или другие последствия недоставки. Торопиться с признанием долга, подписанием акта о виновности перевозчика либо обещанием оплатить груз не следует. Необходимо прежде определить применимое право, содержание договора, характер утраты и доказательства действий перевозчика.

Для международного рейса важны статьи 17–18 CMR, условия о специальных заявлениях стоимости и интереса в доставке, а также ограничения ответственности. Необходимо установить, кто уполномочен предъявить претензию, был ли действительно утрачен весь товар, имеются ли документы о его стоимости и не возмещён ли ущерб страховщиком груза. Получение страховой выплаты не должно приводить к повторному взысканию того же ущерба с перевозчика; возможная суброгация страховщика оценивается отдельно.

Практический совет: до направления развёрнутого ответа на претензию грузовладельца составьте единую хронологию рейса: принятие товара, диспетчерские инструкции, маршрут, предупреждения, время атаки, вызовы экстренных служб, осмотр, уведомления, последующие действия с грузом. Эта хронология становится основой и для защиты по CMR, и для переписки со страховщиками.

ПОВРЕЖДЕНИЕ И РАНЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ: ОТДЕЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЗАЩИТЫ

Если водитель ранен, первоочередные действия — медицинская помощь и сохранение всех документов: вызов скорой помощи, выписки, результаты обследований, диагноз, сведения об операции, расходах на лечение и последствиях для трудоспособности. Одновременно нужно проверить договор с водителем, страхование от несчастных случаев, медицинское покрытие за рубежом и законодательство, регулирующее трудовые отношения.

Выплаты водителю и имущественные требования собственника автомобиля — разные юридические требования. Их нельзя смешивать в одном заявлении без разграничения оснований и заявителей.

АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ ПОСЛЕ АТАКИ БПЛА: ЧТО ДЕЛАТЬ ПЕРЕВОЗЧИКУ

Шаг № 1. Обеспечить безопасность людей. Вызвать экстренные службы; не приближаться к подозрительным предметам и остаткам беспилотника, не препятствовать действиям полиции и спасателей. Безопасность жизни важнее сохранения имущества.

Шаг № 2. Официально зарегистрировать происшествие. Установить, какой орган проводит проверку или расследование, запросить реквизиты материалов, документы осмотра и подтверждение повреждений.

Шаг № 3. Зафиксировать доказательства. Сохранить фотографии и видео, координаты, сообщения диспетчера, GPS/тахограф, сведения о маршруте, документы водителя, данные свидетелей, опись спасённого и утраченного груза. Фиксация должна проводиться только в условиях безопасности.

Шаг № 4. Уведомить страховые компании. Проверить все полисы в странах регистрации транспорта и груза, направить уведомления в предусмотренной форме и в договорные сроки. Не принимать окончательное решение об утилизации или продаже остатков до необходимых осмотров и согласований.

Шаг № 5. Уведомить участников перевозки. Сообщить о случившемся инциденте заказчику, отправителю, получателю, экспедитору, лизингодателю и иным заинтересованным лицам; запросить инструкции и сохранить переписку.

Шаг № 6. Урегулировать таможенные вопросы. Установить действующий таможенный режим, уведомить соответствующий таможенный орган при наличии предусмотренной обязанности, добиться документального оформления необходимой таможенной процедуры.

Шаг № 7. Оценить ущерб и отдельные требования. Зафиксировать стоимость тягача, полуприцепа и груза, ущерб от повреждения, затраты на эвакуацию, хранение и лечение. Разделить документы по собственникам и видам страхования.

Шаг № 8. Сформировать юридическую позицию. Исследовать CMR, договор перевозки, маршрут, ограничения и доказательства непредотвратимости события; при необходимости заявить процессуальные ходатайства и требования о выплатах.

Главная задача на этой стадии — не разослать одинаковые письма всем органам, а сформировать единую доказательственную картину происшествия. Неосторожная правовая квалификация в одном документе может впоследствии затруднить другое требование, особенно страховое.

КАК СНИЗИТЬ РИСКИ ЕЩЁ ДО НАЧАЛА РЕЙСА

Ключевой совет международным перевозчикам — включить проверку БПЛА-рисков в стандартный порядок подготовки рейса, особенно если маршрут проходит через регионы с регулярно сообщаемыми угрозами.

До перевозки необходимо: проверить актуальные дорожные ограничения и предупреждения; документировать выбор маршрута; согласовать с заказчиком действия при изменении обстановки; оценить покрытие КАСКО отдельно по тягачу и полуприцепу; проверить реальное содержание Cargo и CMR-страхования; выяснить, не исключены ли терроризм, военные действия и конкретные территории; назначить ответственных за экстренное уведомление; определить порядок фиксации повреждений и сохранения доказательств.

Отдельно рекомендуется согласовывать с грузовладельцем, кто страхует товар, кто является выгодоприобретателем и какие уведомления должны быть сделаны при чрезвычайной ситуации. Само по себе включение в заявку фразы «перевозчик не отвечает за форс-мажор» не гарантирует освобождения от ответственности по применимой Конвенции и императивным нормам.

ВЫВОД

Атака беспилотника на грузовик — это не один страховой случай, а возможное начало нескольких самостоятельных споров. Перевозчик рискует потерять собственный транспорт, не получить возмещение по КАСКО, столкнуться с требованием за уничтоженный груз и дополнительными таможенными расходами.

Однако эти последствия не являются неизбежными. При наличии подходящего страхового покрытия реально получить выплату за повреждённое имущество. При доказанных непредотвратимых обстоятельствах возможно освободиться от ответственности перед грузовладельцем по CMR. При надлежащем оформлении утраты товара можно урегулировать таможенные обязательства.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Не ждать ответа страховщика или окончания расследования. С первых часов после происшествия необходимо действовать одновременно по трём ключевым направлениям: ДОКАЗАТЕЛЬСТВА — СТРАХОВАНИЕ — ЗАЩИТА ОТ ПРЕТЕНЗИЙ.

Именно своевременная юридическая работа зачастую определяет, сохранит ли транспортная компания финансовую устойчивость после тяжёлого происшествия.

Заявки на оказание правовой помощи в сфере ВЭД и международных перевозок направляйте в мессенджерах по телефону +79113629121 или на info@urvest.ru.