



НЕКОТОРЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АЭРОПОРТАХ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Хусаинова Алинда Сардоровна - магистр права.

Аннотация. В статье анализируются некоторые правовые аспекты организации наземного обслуживания грузовых воздушных перевозок в аэропортах Республики Узбекистан на примере деятельности грузового терминала ООО «Uzbekistan Airports Cargo» международного аэропорта «Ташкент» им. И. Каримова. Рассмотрены действующие нормативно-правовые акты Республики Узбекистан и международные стандарты, применимые к наземным агентам и грузовым терминалам, включая требования ICAO Annex 17 и сертификацию RA-3. Проведен сравнительный анализ национальных и международных норм, выявлены пробелы и предложены направления совершенствования правового регулирования в целях повышения эффективности и безопасности грузовых перевозок.

Ключевые слова: наземное обслуживание, грузовые перевозки, аэропорт, правовое регулирование, ICAO Annex 17, RA-3, Uzbekistan Airports Cargo.

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI AEROPORTLARIDA HAVO YO‘LI ORQALI YUK TASHISHDA YERDA XIZMAT KO‘RSATISHNI TASHKIL ETISHNING BA’ZI HUQUQIY JIHATLARI

Xusainova Alinda Sardorovna - huquq magistri.



Annotatsiya. Maqolada I.Karimov nomidagi Toshkent xalqaro aeroportidagi “Uzbekistan AirportsCargo” MChJ yuk terminali misolida O‘zbekiston Respublikasi aeroportlarida havo orqali yuklarini tashishda yerda xizmat ko‘rsatishni tashkil etishning huquqiy jihatlari tahlil qilinadi. O‘zbekiston Respublikasining amaldagi normativ-huquqiy hujjatlari hamda yer usti agentlari va yuk terminallariga nisbatan qo‘llaniladigan xalqaro standartlar, shu jumladan ICAO 17-ilovasi va RA-3 sertifikati talablari ko‘rib chiqiladi. Milliy va xalqaro standartlarning qiyosiy tahlili o‘tkazilib, kamchiliklar aniqlanib, yuk tashish samaradorligi va xavfsizligini oshirish maqsadida huquqiy tartibga solishni takomillashtirish yo‘nalishlari taklif etilgan.

Kalit so'zlar: yerga ishlov berish, yuk tashish, aeroport, huquqiy tartibga solish, ICAO 17-ilova, RA-3, UzbekistanAirports Cargo.

SOME OF LEGAL ASPECTS OF ORGANIZING GROUND HANDLING OF AIR CARGO IN THE AIRPORTS OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

Khusainova Alinda Sardorovna - master of laws.

Abstract. The article examines some of legal aspects of organizing ground handling of air cargo in the airports of the Republic of Uzbekistan, focusing on the operations of the Uzbekistan Airports Cargo LLC terminal at Tashkent International Airport named after I. Karimov. The study reviews current national legislation and relevant international standards applicable to ground handling agents and cargo terminals, including ICAO Annex 17 requirements and RA-3 certification. A comparative analysis of national and international norms is conducted, identifying legal gaps and proposing measures to improve the regulatory framework for enhancing the efficiency and security of cargo transportation.



Keywords: ground handling, air cargo, airport, legal regulation, ICAO Annex 17, RA-3, Uzbekistan Airports Cargo.

Введение

Актуальность исследования обусловлена ростом объемов грузовых авиаперевозок и модернизацией инфраструктуры аэропортов Узбекистана. В 2024 году в одном только аэропорту Ташкента обработано около 80 тысяч тонн груза и почты при прежней пропускной способности терминала лишь 30 тысяч тонн. В ответ на потребности рынка в марте 2025 года введен в эксплуатацию новый грузовой терминал ООО «Uzbekistan Airports Cargo» (UzCargo) с пропускной способностью 120 тысяч тонн в год¹. Основной объект исследования – именно этот грузовой терминал UzCargo, дочерняя компания АО «Uzbekistan Airports», созданная в ноябре 2022 года на базе почтово-грузового комплекса аэропорта «Ташкент» им. Ислама Каримова. Грузовой терминал UzCargo предоставляет услуги по наземному обслуживанию, которые включают следующие основные виды:

1. Хранение. Хранение грузов предусматривает размещение и сохранность товаров на складе с учетом температурного режима, условий безопасности и контроля доступа.
2. Обработка. Обработка грузов включает прием, взвешивание, маркировку, сортировку и подготовку отправок, их упаковку и сопровождение и др. наземные операции.
3. Погрузочно-разгрузочные операции. Эти операции охватывают перемещение грузов между складом, перроном и воздушным судном с использованием специализированной техники.
4. Оформление транспортной документации. Данный вид включает составление авианакладных, электронный обмен данными и

¹ Пресс-релиз АО «Uzbekistan Airports» о запуске нового грузового терминала UzCargo (20.03.2025).



взаимодействие с таможенными и другими контролирующими органами.

В доктрине транспортного права разграничиваются не только реальный договор перевозки, но и консенсуальный договор об организации перевозок и договор о порядке организации работы по обеспечению перевозок, заключаемый между транспортными организациями. Эти конструкции позволяют отделить перевозчика от наземного агента: грузовой терминал выступает по консенсуальному договору об организации перевозок, а не как перевозчик. Соответственно, взаимоотношения между авиакомпаниями и UzCargo оформляются одним комплексным договором перевозки, который включает перронную и терминальную обработку грузов и почты, хранение импортных и экспортных отправок, доставку груза к воздушному судну, погрузку/выгрузку, оформление и передачу документации клиенту. Именно такой перечень обязательств содержится в типовом договоре ООО «Uzbekistan Airports Cargo» с клиентами, поэтому наземное обслуживание оформляется единым договором по видам авиационных услуг. Отношения сторон по подаче и согласованию заявки на перевозку, предшествующие заключению договора перевозки, также квалифицируются как отдельное соглашение, которое запускает перевозочный процесс и порождает обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза. Для грузового терминала это означает, что подготовка и обработка груза начинается до заключения договора перевозки. При этом договор наземного обслуживания относится к публичному договору: аэропорт или иной наземный агент не вправе произвольно отказывать клиентам, а потребитель присоединяется к условиям, выработанным оператором. Аэропорт обязан обеспечивать обслуживание на единых условиях, а иные сопутствующие наземные агенты (организации-провайдеры) услуг признаются субъектами публичных договоров (ст.714 Гражданского кодекса).



Согласно Воздушному кодексу Республики Узбекистан аэропорт – это комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал, другие сооружения, а также необходимое оборудование (ст.27).

В типовом договоре между ООО «Uzbekistan Airports Cargo» и клиентами подробно перечислены обязательства обслуживающей стороны: предоставить персонал и оборудование, осуществлять перронную и терминальную обработку, хранение, транспортировку груза от/до воздушного судна, погрузку и выгрузку, своевременное уведомление заказчика и другие действия. Эти условия подтверждают, что все элементы наземного обслуживания заключаются в рамках одного гражданско-правового договора.

Научная статья, посвященная организации наземного обслуживания воздушных судов при коротком обороте (на примере ООО «Авиакомпания «Победа»²), отмечает, что наземное обслуживание воздушного судна представляет собой комплекс работ и услуг, выполняемых от момента постановки самолёта на место стоянки до его выпуска в полёт; главная цель оператора — минимизировать время оборота воздушного судна. Хотя приведённый пример касается пассажирских перевозок, вывод о комплексности и временной чувствительности наземного обслуживания применим и к грузовым операциям. Это дополнение подчёркивает необходимость точной координации всех стадий обработки груза.

Основная часть

Воздушный кодекс Республики Узбекистан³ является основой национального авиационного законодательства. Он введен в действие

² Веселова А.А. Организация наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту при коротком обороте (на примере ООО «Авиакомпания «Победа») 2024.

³ Воздушный кодекс Республики Узбекистан (введен в действие Постановлением ВС РУз от 07.05.1993 г. № 864-XII) (с изм. и доп. по сост. на 08.05.2025 г.)).



Постановлением Верховного Совета Республики Узбекистан от 7 мая 1993 г. № 864-XII и с тех пор многократно дополнялся (последние изменения внесены в 2024–2025 гг. согласно Национальной базе законодательства). Воздушный кодекс определяет правовые основы деятельности аэропортов, перевозчиков и наземных служб. В частности, статья 29 Кодекса устанавливает статус эксплуатанта аэродрома, ответственного за обеспечение обслуживания воздушных судов в аэропорту. Наземное обслуживание воздушных судов (включая грузовые операции) осуществляется за плату, взимаемую в виде аэропортовых сборов. Таким образом, услуги по обработке грузов отнесены законодателем к составной части деятельности аэропорта и тарифицируются по утвержденным правилам. Воздушный кодекс закрепляет обязанность всех предприятий, осуществляющих прием, выпуск или обслуживание воздушных судов, пассажиров, груза и почты, принимать меры по защите авиации от актов незаконного вмешательства (ст. 91). В этой норме заложена правовая основа авиационной безопасности на земле: грузовой терминал как структурное подразделение аэропорта обязан обеспечивать режимный контроль, досмотр отправок и другие меры предотвращения угроз.

Процесс завершения перевозки воздушным транспортом включает финальный этап – выдачу груза получателю. Этот этап наступает после того, как груз прибыл в аэропорт назначения, прошёл все обязательные процедуры и признан готовым к передаче.

В национальной авиационной практике Узбекистана выдача груза осуществляется только после проверки документов получателя, оплаты установленных сборов, прохождения таможенного контроля и других операционных процедур. Если получатель не забрал груз в срок, установленный перевозчиком, либо отказался от него, применяются положения о невостребованных и задержанных грузах. Так, согласно ст. 106



Воздушного кодекса Республики Узбекистан⁴, перевозчик вправе поместить груз на хранение за счёт отправителя, уведомив последнего. Если в течение 30 дней со дня уведомления не поступило распоряжений от отправителя, груз признаётся не востребовавшимся и реализуется в порядке, установленном законодательством.

Эта норма согласуется с требованиями таможенного права: по истечении контрольных сроков не востребовавшийся импортный груз может быть обращён в доход государства либо уничтожен.

Витрянский В.В. также обращает внимание на режим хранения при централизованном завозе или вывозе грузов: в таких случаях транспортная организация обязана уплачивать аэропорту сборы за хранение груза сверх установленного срока бесплатного хранения, а при просрочке по ее вине она лишается права перекладывать эти сборы на грузополучателей.⁵ Этот подход создает экономическую мотивацию для перевозчиков своевременно забирать грузы из терминала.

Отдельного внимания заслуживает правовое регулирование перевозки опасных грузов на земле. Грузовой терминал обязан соблюдать нормы по безопасному обращению с опасными материалами (взрывчатыми, токсичными, радиоактивными и пр.), следуя как международным стандартам, так и национальным правилам. В соответствии со ст.107 Воздушного кодекса условия перевозки опасных веществ определяются специальными правилами, издаваемыми в соответствии с законодательством. В развитие этой нормы издан ведомственный акт: Авиационные правила Республики Узбекистан "Правила воздушной перевозки опасных грузов воздушным транспортом".⁶ Эти Правила (актуализированные по состоянию на январь 2023 г.) детально

⁴ Воздушный кодекс Республики Узбекистан (введен в действие Постановлением ВС РУз от 07.05.1993 г. № 864-XII) (с изм. и доп. по сост. на 08.05.2025 г.)

⁵ Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: Статут, 2001.

⁶ (АП РУз-198), утвержденные Приказом начальника Госавианадзора Республики Узбекистан от 25.09.2007 г. (рег. № 1721 Минюста) с последующими изменениями.



регламентируют классификацию опасных грузов, требования к упаковке, маркировке, документации и порядку хранения/перевозки согласно Техническим инструкциям ИКАО (Doc 9284). Таким образом, национальное право полностью инкорпорирует стандарты ICAO Dangerous Goods Instructions, обеспечивая единообразие процедур обработки опасных грузов в терминалах.

Правовой статус самой обслуживающей организации также определен нормативно. До 2019 года функции наземного обслуживания грузов выполняла НАК «Узбекистон хаво йуллари», после чего в рамках реформы авиасектора аэропорты были выделены в самостоятельное АО «Uzbekistan Airports». В 2022 году это акционерное общество решило отделить грузовое направление: в ноябре 2022 г. аэропорт Ташкента передал деятельность по обеспечению грузоперевозок в новое юридическое лицо – ООО «Uzbekistan Airports Cargo». В дочернее общество переведены сотрудники грузового комплекса, имущество взято в аренду у аэропорта, а само предприятие стало заключать прямые договоры с клиентами (грузоотправителя/грузополучателями) на наземное обслуживание грузов. Данный организационный шаг вписывается в требования национального законодательства о сертификации аэропортов: сертификат эксплуатанта аэродрома предусматривает наличие достаточной материально-технической базы для обслуживания рейсов (ст.30 Воздушного кодекса) и позволяет привлекать дочерние структуры к отдельным сервисам.

Лицензирование наземных агентов как самостоятельных хозяйствующих субъектов отдельным законом не предусмотрено, что типично для стран с централизованной моделью аэропортового обслуживания. Вместо этого государство регулирует экономические и технические условия работы таких агентов через сертификацию аэродромов, правила безопасности и тарифную политику. Экономическое регулирование деятельности грузовых терминалов



выражается прежде всего в тарифном контроле. В июне 2020 года утверждены Правила формирования и взимания сборов и тарифов на услуги аэропортов и обслуживание воздушных судов⁷. Эти правила, разработанные на основе Воздушного кодекса и рекомендаций ИКАО, устанавливают методику расчета ставок за аэропортовые услуги. В частности, дифференцируются сборы за обслуживание воздушных судов на внутренних и международных рейсах, для отечественных и иностранных перевозчиков. Правила подробно перечисляют виды наземных услуг; только по наземному обслуживанию предусмотрено 45 видов сборов. Среди них можно предположить наличие отдельного тарифа за обработку грузов, хранение, обеспечение безопасности груза, предоставление спецтехники (подъемники, погрузчики), оформление документов и пр.

Практика оказания универсальных аэропортовых услуг показывает, что единый тариф за услуги по обработке прибывающих и убывающих грузов и почты включает таможенный и санитарный контроль, взвешивание и маркировку, сортировку на складе, оформление документации, комплектование по рейсам, кратковременное хранение, погрузку-выгрузку, транспортировку к воздушному судну и контроль загрузки. Этот перечень совпадает с услугами, оказываемыми UzCargo, что подтверждает комплексный характер тарифа.

Включение этих позиций в регулируемые тарифы свидетельствует о стремлении государства обеспечить прозрачность и единообразие ценообразования в сфере аэропортовых услуг, предотвратить необоснованные поборы и тем самым создать конкурентные условия для авиакомпаний-клиентов. Для грузового терминала UzCargo данные тарифные правила являются обязательными к применению при заключении договоров с перевозчиками или экспедиторами.

⁷ Приказ Министра транспорта, рег. № 3244 от 13.06.2020



Подводя итог, национальное законодательство Узбекистана формирует комплексную правовую основу для деятельности грузовых терминалов: начиная от общих положений Воздушного кодекса, определяющих обязанности по безопасности и обслуживанию, и заканчивая специальными актами, регламентирующими досмотр, обработку опасных грузов и тарифы. На дату подготовки статьи (август 2025 г.) все упомянутые документы действуют в актуальных редакциях, что подтверждено проверкой через Национальную базу данных законодательства и официальные публикации.

Узбекистан, являясь членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), внедряет стандарты ИКАО в национальные правила. В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан №-4756, Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта определено ответственным за выполнение обязательств Республики Узбекистан в Международной организации гражданской авиации (ИКАО), что подтверждает официальное членство страны в ИКАО.⁸ В контексте наземного обслуживания грузов ключевое значение имеет Приложение 17 к Чикагской конвенции (Безопасность – охрана международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства). Annex 17⁹ требует от государств установить программы авиационной безопасности, охватывающие, помимо прочего, и грузы. Одно из центральных требований Annex 17 – досмотр (screening) всех отправляемых грузов перед загрузкой на самолет, а также контроль доступа в зоны хранения и обработки груза. Реализуя эти стандарты,

⁸ Постановление Президента Республики Узбекистан от 22.06.2020 г. № ПП-4756 «О мерах по совершенствованию порядка выполнения обязательств, вытекающих из международных договоров и членства Республики Узбекистан в международных организациях»)

⁹ Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Приложение 17 к Чикагской конвенции – «Безопасность: защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Постановлением Президента Республики Узбекистан от 22 июня 2020 года № ПП-4756 «О мерах по совершенствованию порядка выполнения обязательств, вытекающих из международных договоров и членства Республики Узбекистан в международных организациях» в приложении № 1 закреплено, что Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта отвечает за выполнение обязательств Республики Узбекистан в Международной организации гражданской авиации (ИКАО), что подтверждает официальное членство нашей страны в ИКАО⁹.



Узбекистан создал Служба обеспечения авиационной безопасности, с функцией контроля грузов. Кроме того, Annex 17 предусматривает подготовку персонала, регулярные учения и внутренние аудиты безопасности – данные аспекты отражены в национальных требованиях (например, обязательность обучения и сертификации персонала служб авиационной безопасности аэропортов). Соблюдение стандартов Annex 17 подтверждается тем, что меры, перечисленные в ст.91 Воздушного кодекса (контроль доступа, технический досмотр, охрана перрона и воздушного судна и т.д.), фактически дублируют перечень мер ИКАО. Таким образом, национальный режим безопасности грузоперевозок соответствует международным обязательствам, а процедуры узбекских грузовых терминалов интегрированы в глобальную систему авиационной безопасности.

Другой важный международный аспект – стандарты Европейского союза (ЕС) по безопасности грузов, вылетающих в страны Европейского союза (ЕС). Для упрощенного ввоза груза из третьих стран в ЕС действует система аккредитации авиаперевозчиков и терминалов безопасности ЕС. В частности, RA-3 (Regulated Agent – Third country) – статус «регулируемого агента третьей страны», присваиваемый грузовым терминалам за пределами ЕС, которые соответствуют требованиям ЕС по авиационной безопасности грузов. Наличие сертификата RA-3 позволяет отправлять грузы в Европу без повторного досмотра в аэропортах назначения, что существенно ускоряет логистику. В сентябре 2023 года ООО «Uzbekistan Airports Cargo» получило сертификат RA-3 сроком на три года, став первым аэропортовым грузовым терминалом Центральной Азии с данным статусом. RA-3 подтверждает соответствие международным требованиям авиационной безопасности и даёт предприятию стратегическое преимущество: грузы, отправляемые из Ташкентского международного аэропорта, принимаются аэропортами Европейского союза без дополнительного досмотра в транзитных узлах.



На практике это означает следующее: к примеру, при маршруте Ташкент-Стамбул-Европа грузовые партии в Стамбуле не проходят повторный досмотр и оперативно перегружаются «с борта на борт» на рейсы в страны ЕС. Такая схема сокращает сроки доставки, снижает логистические издержки и повышает предсказуемость международных цепочек поставок.

В 2025 году предприятие перешло к ревалидации RA-3 в связи с переносом грузового терминала на новую площадку. Процесс уже в активной стадии: первичная проверка независимым европейским валидатором проведена, получено положительное предварительное заключение. Валидатор отметил значительный прогресс за два года: модернизацию технических средств и методов авиационного досмотра, обновление парка спецтехники, повышение точности и эффективности производственных процессов, усиление систем контроля доступа и совершенствование внутренней документации по безопасности.

В настоящее время ООО «Uzbekistan Airports Cargo» ожидает подтверждения и выдачи обновлённого сертификата RA-3 для нового грузового терминала. Этот результат отражает устойчивое развитие предприятия, его ориентир на международные стандарты и вклад в укрепление позиции Узбекистана как ключевого логистического хаба региона. Несмотря на то что национальное законодательство Узбекистана напрямую не упоминает RA-3, комплекс нормативных актов (Воздушный кодекс, правила досмотра, программы обеспечения авиационной безопасности) закладывает все ключевые элементы, которые подлежат оценке в рамках сертификации и ревалидации RA-3.

Помимо безопасности, международные стандарты касаются качества и эффективности наземного обслуживания. В мировом сообществе действует ряд рекомендаций ИКАО и ИАТА по организации наземного хэндлинга. Например, ИАТА выпускает Airport Handling Manual и Cargo Handling Manual,



в которых описаны лучшие практики по обработке грузов (быстрый документооборот, система электронного обмена данными e-freight, требования к складскому учету и пр.). Эти документы не являются обязательными, но служат ориентирами при организации оказания аэропортовых услуг клиентам. В Узбекистане некоторые из таких подходов начинают внедряться. Так, новый терминал UzCargo оборудован автоматизированными системами учета и сканирования, что позволяет сократить время обработки грузов. Это соответствует целям ИАТА по ускорению грузовых операций и, в конечном счете, Приложению 9 ИСАО (Упрощение формальностей), требующему от государств минимизировать задержки при таможенных процедурах и использовать современные информационные технологии для оформления грузов. Хотя конкретно Annex 9 не анализируется подробно в данной статье, следует отметить: взаимодействие грузового терминала с таможенными органами и другими контрольными службами (ветеринарной, фитосанитарной и др.) также регламентировано международными соглашениями. В частности, нормы ВТО и Киотской конвенции о упрощении таможенных процедур (вступила в силу для Республики Узбекистан 16.05.2021) побуждают внедрять институты уполномоченных операторов и электронное декларирование. Таким образом, международные требования к фасилитации (упрощению) также учтены в национальной практике. Следовательно, можно заключить, что Республика Узбекистан имплементирует основные международные стандарты, касающиеся наземного обслуживания грузов.

Деятельность грузового терминала по своей сути соответствует договору транспортной экспедиции: экспедитор может принять на себя временное хранение груза, его сортировку и упаковку, погрузочно-разгрузочные операции, оформление перевозочных документов и информирование клиента. Договор экспедиции допускает, что ответственность экспедитора может



определяться теми же правилами, что и для перевозчика, и даже предусматривать повышенную ответственность по соглашению сторон. Такая правовая конструкция позволяет гибко устанавливать ответственность UzCargo за ненадлежащее выполнение операций.

В тексте статьи понятие «услуга» употребляется в разных модификациях: наземные услуги, аэропортовые (авиационные) услуги, наземное обслуживание, авиационные работы и т.д. Воздушное законодательство Республики Узбекистан различает воздушные перевозки и авиационные работы. Воздушная перевозка охватывает комплекс операций аэропорта и перевозчика по доставке пассажиров, багажа и груза. Авиационные работы представляют собой специальные операции (например, сельскохозяйственные, лесопатрульные, аварийно-спасательные), выполняемые на коммерческой основе; перечень услуг в их составе определяет Авиационная администрация. Наземное обслуживание воздушных судов и обеспечение полётов на аэродромах относятся к аэропортовым услугам и оплачиваются через аэронавигационные и аэропортовые сборы. Коммерческая гражданская авиация отличается от авиации общего назначения тем, что используется за плату или по найму. Таким образом, различие между воздушными перевозками и авиационными работами закреплено самим Кодексом, тогда как термин «услуга» употребляется **в ином законодательстве и тарифных положениях.**

Заключение

Правовой режим наземного обслуживания грузов в аэропортах Узбекистана сформирован как многоуровневая система: от общих норм Воздушного кодекса до специальных подзаконных актов по авиационной безопасности, тарифообразованию, наземному обслуживанию и опасным грузам. Эта система работоспособна и в её ключевых элементах согласована с



международными стандартами (прежде всего с требованиями ICAO к безопасности и Dangerous Goods). Uzbekistan Airports активно внедряет рекомендации IATA, что выражается в оснащении нового терминала UzCargo автоматизированными системами учёта и сканирования, позволяющими сократить время обработки грузов в соответствии со стандартами Airport Handling Manual и Cargo Handling Manual. Практическая сторона подтверждена институциональными изменениями: выделение в 2022 году специализированного оператора Uzbekistan Airports Cargo и запуск в 2025 году современного терминала в Ташкенте обеспечили переход от «минимально достаточного» к «проактивно соответствующему» уровню регулирования и сервиса.

Качественный сдвиг задаёт международная повестка безопасности. Наличие у Uzbekistan Airports Cargo статуса RA-3 с августа 2024 года, его трехлетний срок действия и подготовка к ревалидации в связи с релокацией терминала переводят требования ЕС из категории «опциональных» в плоскость ежедневных юридических обязанностей и процедур. Фактически, статус RA-3 служит своеобразным индикатором зрелости национального режима: он требует прозрачной регламентации доступа в зоны обработки груза, доказуемости технологических процедур досмотра, устойчивых программ обучения персонала и управляемой документации по безопасности. Там, где такие элементы закреплены не только технологически, но и нормативно, устойчивость цепочки поставок возрастает, а транзитный потенциал страны превращается из лозунга в предсказуемую практику.

Одновременно выявляется узкий круг правовых задач, от решения которых зависит скорость дальнейшего роста. Во-первых, нуждается в кодификации статус наземного грузового агента: это позволит прямо распределить ответственность, требования к компетенции и качеству сервиса. Во-вторых, требуется «юридическая прошивка» цифровых процессов:



признание e-AWB как полноценного документа, регламентация обмена данными с контролирующими органами, унификация правил электронного идентифицирования и прослеживаемости груза. В-третьих, необходимы межведомственные процедуры фасилитации «на складе»: предельные сроки контрольных операций, приоритет электронного взаимодействия, понятные основания для приостановления выпуска и единые формы актов.

Комплекс наземного обслуживания грузовых перевозок в аэропорту представляет собой самостоятельный договор оказания услуг аэропортом (или его оператором). Такой договор включает не только экспедирование, но и широкий спектр иных обязанностей: оформление груза, завоз-вывоз, погрузочно-разгрузочные и складские работы, информационное сопровождение, страхование и другие операции. Поэтому он не может быть отождествлён с традиционным договором транспортной экспедиции и не заменяет его; элементы экспедирования выступают лишь частью единого комплекса. Ссылка на «договор экспедиции» в тексте исследования отражает только один из компонентов этого комплекса, но не определяет юридическую природу всего договора.

В итоге можно констатировать, что в Республике Узбекистан уже сформирована прочная нормативно-правовая и инфраструктурная база для эффективного наземного обслуживания грузовых воздушных перевозок. Национальные нормы приведены в соответствие с ключевыми международными стандартами, а наличие статуса RA-3 подтверждает конкурентоспособность и признание со стороны внешних партнёров. Задача ближайшей перспективы - не просто поддерживать достигнутый уровень, но и постоянно повышать планку требований, обеспечивая юридическую устойчивость процессов, интеграцию цифровых технологий, развитие кадрового потенциала и упрощение процедур взаимодействия с бизнесом.



Такой подход позволит ускорить грузооборот, привлечь новых перевозчиков и закрепить за Узбекистаном статус ведущего карго-хаба Центральной Азии.

Список использованной литературы.

1. Воздушный кодекс Республики Узбекистан (введен в действие Постановлением ВС РУз от 07.05.1993 г. № 864-ХП) (с изм. и доп. по сост. на 08.05.2025 г.).

2. Постановление Кабинета Министров РУз от 02.06.2016 г. № 183 «Об утверждении Положения о порядке производства досмотра на авиационную безопасность в гражданской авиации» (рег. Минюста № 2793) (с изм. от 29.09.2022).

3. Приказ начальника Госавианадзора РУз от 25.09.2007 г. № 118 «Об утверждении Авиационных правил РУз “Правила воздушной перевозки опасных грузов” (АП РУз-198)» (рег. Минюста № 1721 от 05.10.2007 г.) (с изм. от 19.01.2023).

4. Приказ Министра транспорта РУз (рег. Минюста № 3244 от 13.06.2020 г.) «Правила формирования и взимания сборов, тарифов на услуги аэропортов и обслуживание воздушных судов».

5. Пресс-релиз АО «Uzbekistan Airports» о запуске нового грузового терминала UzCargo (20.03.2025). // Источник: <https://www.spot.uz>

6. Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Приложение 17 к Чикагской конвенции – «Безопасность: защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (последняя редакция).

7. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Руководство по обслуживанию аэропортов (АНМ) – издание 2024/2025 гг.

8. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Руководство по обработке грузов (ИЧМ) – издание 2024/2025 гг.



9. Веселова А.А. Организация наземного обслуживания воздушных судов в аэропорту при коротком обороте (на примере ООО «Авиакомпания «Победа»») [добавлено]. // Научно-издательский центр «Аспект». – 2024. – URL: <https://na-journal.ru/3-2024-aviaciya-kosmonavtika/10388-organizaciya-nazemnogo-obslujivaniya-vozdushnyh-sudov-v-aeroportu-pri-korotkom-oborote-na-primere-ooo-aviakompaniya-pobeda>
10. Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: Статут, 2001.
11. Постановление Президента Республики Узбекистан от 22.06.2020 г. № ПП-4756 «О мерах по совершенствованию порядка выполнения обязательств, вытекающих из международных договоров и членства Республики Узбекистан в международных организациях».

Автор статьи: Хусаинова Алинда Сардоровна – юрист ООО «Uzbekistan Airports Cargo»

E-mail: alindahusainova@gmail.com , a.xusainova@cargouz.com

Телефон: +998 (95) 335-33-35