Министерство транспорта Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Контрольная работа:

Государственный контроль на воздушном транспорте

Тема:

Паспортно-визовая служба в аэропорту

Выполнил: Сацик М.В.

Студент КФ СнТ

186 группа

Санкт-Петербург 2010 г.

Оглавление

Ответственность перевозчика за доставку пассажиров с недействительными (неисправными) документами

Условия, способствующие паспортно-визовым нарушениям

Обслуживание не допущенного в страну пассажира

Процедуры, применяемые в аэропорту

Оформление билета, не допущенного в страну пассажира

Обслуживание депортированных пассажиров

Оформление билета депортированного пассажира

Процедуры обслуживания в аэропорту

## Ответственность перевозчика за доставку пассажиров с недействительными (неисправными) документами

Согласно принятой международной практике и в соответствии с законодательством многих стран на авиакомпанию возлагается материальная ответственность за доставку пассажиров с недействительными (неисправными) документами, причем основную массу этих пассажиров составляют нелегальные эмигранты - граждане стран третьего мира, пытающихся незаконным путем проникнуть на территории развитых стран и обосноваться там. Таким образом, речь идет о пассажирах, которые сознательно идут на нарушение законодательства и предпринимают все меры для сокрытия своих действительных намерений.

 **ПАСПОРТНО - ВИЗОВАЯ СЛУЖБА**

 **Служба АБ авиакомпании (а/п)**

**ПАСПОРТ**

 **ВИЗА**

Выявления

недействительных (неисправных) документов

I. Проблема.

Для правильного понимания проблемы необходимо ясно осознавать, что пассажиры с неисправными документами (и, прежде всего нелегальные мигранты) наносят ущерб российским авиакомпаниям и авиапредприятиям:

авиакомпании выставляется штраф за доставку пассажира с неисправными документами;

пассажир, как правило, депортируется за счет авиакомпании на ближайшем рейсе (в том числе и на рейсе другой авиакомпании);

расходы по содержанию пассажира до момента его депортации (иногда в течение нескольких дней или недель) покрываются за счет авиакомпании;

в ряде случаев депортируемый пассажир проявляет агрессивность, что влечет за собой угрозу для окружающих и вызывает необходимость дополнительных расходов на его сопровождение.

Кроме того, нелегальные мигранты часто уничтожают свои документы в надежде на получение политического убежища, что крайне затрудняет их возвращение в аэропорты вылета в случае их депортации.

Острота проблемы нелегальной миграции с течением времени не снижается. Более того, в связи со сложной политико-экономической обстановкой, межнациональными и религиозными конфликтами в ряде регионов мира в последние годы значительно увеличилось количество мигрантов, пользующихся поддельными, фальшивыми, а также чужими действительными документами для нелегального въезда в стабильные страны. Классификация таких мигрантов производится в соответствии с резолюцией ИАТА № 701.

В настоящее время в мире насчитывается, но данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), около 15 млн. беженцев. Еще 14 млн. человек (в том числе от 2 до 3 млн. палестинцев) проживают за пределами своей родины и не имеют юридического (гражданского) статуса. Ситуация, при которой, с одной стороны, существует огромная масса неустроенных людей, а с другой - благополучные, имеющие гуманное законодательство страны, создает предпосылки для миграции, в том числе и нелегальной.

По оценкам ИАТА, только в европейских странах более 1,5 млн. человек проживают нелегально. В США количество нелегальных иммигрантов оценивается до 3 млн. человек.

На территории России в настоящее время проживает, согласно расчетам ФМС РФ, около 500 тысяч нелегальных иммигрантов, из них половина - на территории Москвы и Московской области. Большинство нелегалов прибывает в стабильные страны воздушным путем.

Общая сумма штрафов, выплачиваемых авиакомпаниями за доставку пассажиров с неисправными документами и без документов, в начале 90-х годов составляла ежегодно более 50 млн. долл. США. В 1996 г. авиакомпания Аэрофлот была оштрафована по этим причинам на общую сумму свыше 260 тыс. долларов США. И хотя это значительно меньше суммы предотвращенных штрафов, тем не менее, очевидна необходимость проведения комплекса мероприятий по недопущению въезда таких пассажиров в штрафующие страны. Эти мероприятия должны осуществляться не только в аэропорту Шереметьево сотрудниками Службы авиационной безопасности, но и прежде всего на местах персоналом представительств российских авиакомпаний, а также агентами при бронировании и продаже авиабилетов пассажиров на рейс.

I.I. Терминология.

В интересах взаимопонимания и единообразия в трактовке терминов, используемых в работе и переписке по предотвращению нелегальной миграции, необходимо знать и понимать следующие термины:

1. Поддельный документ. Действительный документ, тем или иным путем полученный пассажиром и переделанный таким образом, что он на первый взгляд становится пригодным для въезда в страну назначения. Наиболее распространенными способами подделки документов являются переклейка фото и исправления.

а) Переклейка фото. Наиболее частым (и наиболее сложным) способом такой подделки является переклейка фото в действительном паспорте, имеющем все необходимые для въезда в страну атрибуты (не истекший срок действия, действующую визу или возможность въезда в страну без визы). Выявление таких подделок осложняется в случае, если пассажиру нет необходимости переделывать, подгоняя под свои данные, такую информацию, как пол, год рождения, рост, цвет глаз, волос и т.д.

6) Исправления в документе. Часто подделка заключается в незаконном продлении срока действия паспорта или визы путем подчисток и исправлений, а также в незаконном вписывании в паспорт детей. Иногда для этого нелегалы расшивают действительный чужой паспорт и вставляют (вшивают) в него поддельные листы.

2. Фальшивый документ. Незаконно изготовленный документ, имитирующий подлинный. Как правило, такие документы являются фото - или ксерокопиями, что облегчает их выявление. Следует, однако, отметить, что в последние годы качество копирования (и, соответственно, качество фальшивых документов) значительно возросло.

3. Чужой документ. Для нелегального въезда в безопасные страны подчас используют и действительные чужие документы в случае, когда нелегал внешне похож на законного владельца паспорта. Чаще всего такая ситуация складывается, когда они являются родственниками.

II.I. Общие принципы.

1. Поддельные и фальшивые документы, используемые в настоящее время нелегальными мигрантами, изготовлены с достаточно высоким качеством и требуют для своею выявления тщательной проверки всех элементов защиты. При бронировании пассажира на рейс и продаже авиабилетов существуют необходимые условия для такой проверки.

2. Подавляющее большинство стран, в том числе и развивающихся, предпринимают меры для защиты своих национальных паспортов от подделки. Для изготовления паспортов используются, как правило, те же оборудование и технологии, что и для изготовления денежных знаков. Стандарты качества воспроизведения каждого отдельного элемента документа весьма высоки. В процессе изготовления обязательно используются технологии, которые невозможно воспроизвести в кустарных условиях, что защищает документ от подделки, К таким технологиям относятся: микропринт, защитные ретрофлективные пленки, флюоресцирующие краски (волокна), оптически изменяемые чернила, кинеграммы, защитные нити, радужная печать и др.

3. Кроме внешнего вида документов существуют признаки психосоциального плана, которые позволяют выявить нелегала, а именно:

*неестественность его поведения* (некоторая нервозность, вызванная боязнью раскрытия, сбивчивость объяснений о цели своего визита и т.д.);

*несоответствие внешнего вида, одежды* пассажира его социальному положению (по паспорту) либо классу авиабилета;

*непривычный (нелогичный) маршрут* (оптимальный для нелегального мигранта с точки зрения уменьшения вероятности его перехвата на маршруте);

*отсутствие багажа;*

*пассажир не говорит на языке страны,* гражданином которой является по паспорту.

4. Большинство обычных пассажиров, вылетающих за границу, имеют (помимо паспорта и билета) и другие документы, удостоверяющие их личность или связанные с их пребыванием за рубежом (удостоверение личности, страховые, кредитные карточки, водительские права, гарантийные письма, гостиничные ваучеры и т.п.). Отсутствие таких документов, равно как и отсутствие багажа - повод для более тщательного изучения предъявленного паспорта.

5. Иммиграционные законодательства штрафующих государств формально требуют лишь проверки документов пассажиров и отказа в перевозке тем лицам, чьи паспорта являются "явно поддельными или фальшивыми". Несмотря на размытость формулировки, у российских авиакомпании имеется юридически обоснованная возможность оспорить выставление штрафа в случае, если мы сможем доказать, что при приеме пассажира к перевозке компания проявила должное внимание к этому требованию. Копии проездных документов в ряде случаев могут являться таким доказательством. Кроме того, такая копия будет весьма полезной в случае, если пассажир уничтожит свои документы на борту воздушного судна перед посадкой в аэропорту назначения. Если же пассажир знает о том, что с его документов сделана копия, это может удержать его от их уничтожения.

## Условия, способствующие паспортно-визовым нарушениям

При бронировании рейсов, продаже авиабилетов, а также регистрации пассажиров на рейс иногда возникают условия, способствующие паспортно-визовым нарушениям. Некоторые из них достаточно очевидны:

1. Продажа билета не самому пассажиру, а посреднику. Такая практика широко распространена в странах Западной Европы и вполне оправдана с точки зрения предоставления широкого спектра услуг пассажирам со стороны авиаперевозчика. Однако при этом создаются предпосылки для использования билетов с целью незаконного въезда в страну, в которой продан билет. Так, в работе Отдела контроля регистрации и посадки пассажиров неоднократно встречались случаи использования билетов, выписанных в представительстве Аэрофлота в Лондоне по маршруту LON-MOW-LAD-MOW-LON, нелегальными мигрантами из Анголы, пытавшимися вылететь в Лондон по купонам на обратный маршрут.

Билеты для этих пассажиров были приобретены их родственниками (знакомыми) и пересланы в Луанду. В этой связи особое значение приобретает контроль подлинности и действительности паспорта, предъявленного при покупке билета (в том числе и при регистрации пассажира на рейс в аэропорту вылета), а также отметка о номере паспорта в билете.

2. Отсутствие ответственности агентов за продажу билетов лицам с паспортно-визовыми нарушениями. При продаже билетов через агентскую сеть в агентском соглашении следует предусмотреть статью об ответственности агента за подлинность и действительность паспортно-визовых документов пассажира.

3. Пренебрежение проверкой паспорта и маршрута пассажира. Минимальная, не требующая никаких специальных навыков и оборудования проверка может выявить такие детали, которые позволят однозначно идентифицировать пассажира, нарушающего паспортно-визовые требования, или дать основание для более тщательной и скрупулезной проверки документов.

Следует иметь в виду, что нелегальные мигранты, пытающиеся въехать в развитые страны по поддельным паспортам, часто используют паспорта третьих, безвизовых по отношению к стране назначения, стран. В практике ОКРПП неоднократно встречались случаи использования поддельных паспортов Португалии для въезда в Великобританию (пассажиры вылетали из Анголы), паспортов Франции для въезда в Португалию (пассажиры из Того, Ломе), паспортов Греции для въезда в Германию и Великобританию (пассажиры от Москвы) и т.д.

4. Отсутствие или недостаток взаимодействия с персоналом генагентства, проверяющим билеты в аэропорту непосредственно перед посадкой. Персонал генерального агентства в аэропорту вылета, регистрирующий пассажиров на рейс, должен ясно осознавать необходимость тщательной проверки проездных документов, а также спою ответственность за прием пассажиров с неисправными документами. При этом сотрудники регистрации во время оформления рейса должны в необходимых случаях консультироваться с представителем Аэрофлота (или его помощником).

5. Отсутствие или недостаток контроля, за работой местного персонала представительства, связанного с бронированием и выпиской билетов.

Обслуживание пассажиров в аэропорту, не допущенных на территорию страны и депортированных пассажиров

ДЕПОРТИРОВАННЫМ называется лицо (DEPO), которое было легально допущено в страну местными властями или которое выехало в страну нелегально, и которое впоследствии решением местных властей выдворяется из данной страны.

Если это не противоречит законодательству страны, власти, осуществляющие высылку депортируемого лица, обязаны обеспечить его билетом. На билете после фамилии такого пассажира ставится специальная отметка "DЕ".

Авиакомпания, перевозящая депортируемого, имеет право знать причину депортации, т.к. несут ответственность за безопасность пассажира. Они так же имеют право:

настойчивость на том, чтобы депортируемого сопровождал представитель выславший его из страны с соответствующим билетом на полет не принимать депортируемого к перевозке.

Члены ИАТА не обязаны доставлять депортируемого до пункта, который указан выславшими его властями.

Авиакомпания, перевозящая депортируемого, обязана приложить усилия для резервирования мест до конечного пункта. При резервировании используется код "DEPO". После вылета самолёта авиакомпания обязана уведомить а/п. назначения о фамилии, депортируемого с отметкой "DЕРО", полном маршруте, названия а/к., № рейсов и есть ли сопровождающий. А/п. назначения информирует следующего перевозчика (если он известен).

НЕДОПУЩЕННЫМ пассажиром является высылаемое лицо (INAD), которому въезд в страну запрещен местными властями по причинам отсутствия виз (due to lack of a visa) или просроченного паспорта (expired passport), и другим причинам.

Пассажиры из числа высылаемых лиц:

если у такого пассажира есть билет на полет из страны с отметками о минимальном сроке пребывания, годности тарифа, совместной поездке, эти отметки могут быть аннулированы, о чём делается соответствующая запись на билете, который используется для полета из страны.

Если у пассажира из числа высылаемых лиц нет билета на полет из страны, его перевозка осуществляется за счёт той администрации, которая ввезла его в эту страну. Перевозка осуществляется до предпоследнего транзитного пункта. Если же ему и там отказано в приёме, то он доставляется либо начальный пункт полёта, либо в пункт, указанный принимающими властями. После фамилии пассажира указывается спец. код "INAD"

Стоимость билета на полет из страны вычитывается, исходя из тарифов, действовавших на момент, когда лицо въехало в страну. Если пассажир использовал на всю стоимость билета при въезде в страну, то а/к. аннулирует неиспользованные талоны, а их стоимость учитывается полностью или частично при определении стоимости обратного билета.

За получение денег за авиабилет отвечает а/к., на самолете которой высылаемый пассажир въехал в страну. Эта же а/к. должна обеспечить заказ обратного билета, по возможности, на рейсах тех компаний, которые участвовали в перевозке высылаемого пассажира в страну.

Если а/к., на самолете которой пассажир въехал в страну, не имеет возможности в силу законодательных или иных причин получать необходимую для отправки сумму, эта а/к. распределяет доходы между другими компаниями, участвующих в перевозке пропорционально их участию. Если же какая - либо компания, вывозившая пассажира из страны, не причастна к его ввозу, то ее расходы возмещаются полностью, исходя из обычной стоимости перевозки.

## Обслуживание не допущенного в страну пассажира

Пассажир, не допущенный на территорию данной страны в пункт стоп-овера или назначения, должен быть немедленно перевезен из этого пункта:

в начальный пункт перевозки;

в другой пункт, указанный государственными органами;

в пункт, указанный самим пассажиром, который является более подходящим, чем возвращение в начальный пункт.

Перевозка такого пассажира из пункта, в котором ему отказан въезд на территорию страны, в один из вышеуказанных пунктов организуется доставляющим перевозчиком и/или его обслуживающим агентом. При этом в первую очередь, этот перевозчик бронирует место пассажира на свои рейсы, а также, в зависимости от выбранного маршрута в пределах возможного и разумного, на рейсы других перевозчиков, участвующих в доставляющей перевозке.

Перевозка не допущенного на территорию страны пассажира может быть поручена другому перевозчику в следующих случаях:

если на рейсах доставляющего перевозчика или других участвующих перевозчиков в доставляющей перевозке нет свободных мест и невозможно получить окончательное бронирование для этого пассажира;

если до того пункта, до которого необходима перевозка этого пассажира, нет рейсов доставляющего перевозчика или других участвующих перевозчиков в доставляющей перевозке.

Если только это не противоречит применяемым законам или государственным распоряжениям, то пассажир является ответственным за все расходы на воздушную перевозку из этого пункта в другой, включая расходы на питание, размещение в гостинице, наземную перевозку, какие-либо дополнительные расходы (например, за охрану и т.д.), которые сделаны им или происшедшие в связи с ним из-за него в том пункте, в котором ему отказан въезд на территорию страны до того времени, когда начинается его отправляющая перевозка.

Доставляющий перевозчик имеет право и обязан требовать от такого пассажира оплаты за перевозку, начинающуюся из пункта, в котором он не допущен в страну, как и за все другие расходы, указанные выше.

Если эти расходы превышают вышеуказанную сумму, то они распределяются между всеми участвующими перевозчиками в доставляющей перевозке в зависимости от их участия в ней по прорейтовому принципу.

В случае, когда доставляющий перевозчик не имеет возможности выдать билет для перевозки, указанной выше, любое авиапредприятие выдаст билет, имея в виду. Что доставляющий перевозчик является ответственным за все расходы, связанные сданной перевозкой.

Авиапредприятие, выдавшее авиабилет, должно немедленно проинформировать доставляющего перевозчика о выдаче авиабилета.

## Процедуры, применяемые в аэропорту

В том случае, если в одном из аэропортов рейсе перевозчика прибудет пассажир, которому компетентные государственные органы отказывают во въезде в страну, то обслуживающий перевозчик обязан:

Немедленно информировать об этом представителя доставляющего перевозчика.

Потребовать у пассажира его перевозочные документы, чтобы проверить, имеется ли у него авиабилет на обратный рейс до начального пункта перевозки.

Предоставить пассажиру для заполнения стандартный бланк, которым пассажир обязывается в определенный срок после прибытия в пункт назначения возместить стоимость перевозки, а также все остальные расходы доставляющему перевозчику или тому перевозчику, который понес за него расходы.

Направить в пункт назначения телеграмму с копией коммерческой службе отправляющего перевозчика, где указать:

полное имя и адрес пассажира;

отметку "PSGR-INAD”;

причину отказа (если она известна);

маршрут, номера и даты рейсов перевозчиков;

все специальные требования (охрана, наземная перевозка и т.д.);

отметку "TO BE COLLECTED" и сумму, которую должен заплатить пассажир за перевозку, включая все другие расходы;

отметку "INBOUND TKT" форму, серийный номер, место и дату выдачи первоначального авиабилета, а также номер рейса доставляющего перевозчика. Доставка пассажира и его багажа от здания аэропорта до самолета производится по указаниям компетентных государственных органов.

Перед началом полета необходимо проинформировать командира самолета и экипаж отправляющего перевозчика о наличии на борту такого пассажира.

Размещение пассажира в самолете производится по указанию командира корабля и требований компетентных органов.

Все документы пассажира передаются старшему бортпроводнику или другому члену экипажа, который сохраняет их во время полета и передает по прибытии в пункт назначения компетентным органам.

## Оформление билета, не допущенного в страну пассажира

При оформлении нового авиабилета для перевозки не допущенного в страну пассажира доставляющий перевозчик, который является ответственным за обеспечение отправляющей перевозки пассажира из пункта, в котором ему отказан въезд на территорию страны, должен потребовать у него все имеющиеся перевозочные документы - авиабилеты и МСО.

Если при проверке окажется, что у пассажира имеется билет, в котором полностью указан маршрут отправляющей перевозки, но в нем отмечен ряд ограничений (например, минимальный срок пребывания действительность тарифа, совместная перевозка и др.), то они не принимаются в расчет и авиабилет может быть использован для немедленной его перевозки до пункта назначения.

В графу "RESTRICTIONS/ENDORSEMENT' всех наличных полетных купонов, включая пассажирский купон билета, делается запись на английском языке “RESTRICTIONS WAVED DUE INAD” (ограничения отменяются вследствие INAD).

Если у пассажира нет авиабилета, на основе которого могла бы быть выполнена отправляющая перевозка, то доставляющий перевозчик выдает билет для него до пункта назначения и оформляет его следующим образом:

После фамилии пассажира обязательно указывается код "PI".

В графе "FARE", не смотря на правила применения тарифов, вписывается тот тариф, который следовало бы применить для маршрута, включающий полностью все пункты доставляющей и отправляющей перевозки этого пассажира при условии, что билет был заявлен до начала этой перевозки.

В графе "FORM OF PAYMENT" записывается код "NON REF".

Если пассажир должен оплатить дополнительно всю стоимость перевозки, но он неплатежеспособен, в графе "ENDORSEMENT/RESTRICTIONS" вписывается "TOTAL

FARE … AMOUNT TO COLLECT" (полный тариф - сумма, которую следует получить с пассажира).

В случае, если у пассажира есть билет и/или МСО, то следует изъять все полетные и обменные купоны, которые можно использовать в качестве полной или частичной оплаты нового авиабилета.

В новом билете кроме вышеуказанных отметок, также производятся следующие дополнительные записи:

в графе "ISSUED IN EXCHANGE FOR" вписывается форма, серийный номер, дата и место выдачи билетов и/или МСО;

в графе "ENDORSEMENT/RESTRICTIONS" вписывается вычисленная сумма, представляющая разница между суммой, оплаченной пассажиром и суммой, которую необходимо дополнительно взыскать с него по прибытию в пункт назначения. Запись делается следующим образом:

"TOTAL FARE..."

"LESS AMOUNT PAID..."

"BALANCE TO COLLECT"

После оформления нового билета к контрольному купону (AUDIT COUPON) прикладывается:

копия телеграммы;

оригинал стандартного бланка, подписанного пассажиром.

Доставляющий перевозчик является ответственным за получение с этого пассажира суммы тарифа и/или разницы в тарифах первоначальных перевозочных документов (TKTS, МСО) и нового авиабилета.

Если доставляющий перевозчик не в состоянии обеспечить получение требуемых сумм с пассажира, не допущенного на территорию страны, из-за действия законов, распоряжений правительственных органов или неплатежеспособности самого пассажира, то он распределит неполученную с пассажира сумму между всеми участвующими в доставляющей перевозке и в зависимости от их участия в ней. При соблюдении процедур, указанных в ”IATA REVENUE MANUAL"

Все перевозчики, не имеющие какое-либо отношение к доставляющей перевозке, но участвующие в отправляющей перевозке пассажира из пункта, в котором ему отказан въезд на территорию страны до пункта назначения, имеют право получить полный размер сумм, причитающихся за перевозку этого пассажира на своих рейсах в соответствии с нормальными расчетными процедурами.

## Обслуживание депортированных пассажиров

Общие правила.

Если это не противоречит действующим в стране законам или указаниям правительственных органов, то ответственными за организацию перевозки депортированного пассажира из пункта, указанного в приказе о депортировании. являются соответствующие органы, получившие этот приказ. Авиапредприятия оказывают содействие в перевозке депортированного пассажира.

Отправляющий перевозчик, как и все остальные перевозчики, принимающие участие в отправляющей перевозке, не являются ответственными за доставку депортированного пассажира в пункт назначения, указанный депортирующими органами.

## Оформление билета депортированного пассажира

Перевозчик, оформляющий билет для отправляющей перевозки депортируемого пассажира, производит следующие дополнительные записи:

После фамилии пассажира отмечается код "DE".

В графе "FORM OF PAYMENT" отмечаются также и коды "NON REF" и "GOVERNMENT ORDER" номер документа о депортировании.

Билет для депортированного пассажира выдается только при наличии подтвержденного бронирования места по всему маршруту отправляющей перевозки депортированного пассажира.

Если имеет место межлинейная перевозка, то в телеграммах-запросах по бронированию участвующим в этой перевозке перевозчикам следует указывать код "DEPO" в соответствии с установленными процедурами AIRIMP.

## Процедуры обслуживания в аэропорту

Отправляющий перевозчик и/или его обслуживающий агент должны по требованию государственных органов предоставить помещение для пребывания депортируемого лица и его сопровождающего до объявления посадки на соответствующий рейс.

Доставка депортированного пассажира и его сопровождающего от здания аэропорта до самолета производится по указанию компетентных государственных органов.

Перед началом полета необходимо проинформировать командира корабля и экипаж отправляющего перевозчика о наличии на борту такого пассажира.

Размещение пассажира и сопровождающего лица в самолете производится по указанию командира экипажа и требований государственных органов.

Все документы такого пассажира передаются старшему бортпроводнику или другому члену экипажа (в случае, если нет сопровождающего лица), который сохраняет их во время полета и передает по прибытии в пункт назначения компетентным органам.

После вылета рейса представитель отправляющего перевозчика и/или его обслуживающий агент должны немедленно информировать телеграммой пункт назначения о наличии на борту депортированного пассажира. В телеграмме следует указать:

полное имя и адрес депортированного пассажира, а также код "DEPO";

полный маршрут отправляющей перевозки, участвующих в ней перевозчиков и номера их рейсов;

о наличии сопровождающего лица с депортированным пассажиром.

В зависимости от конкретного случая и в соответствии с указаниями компетентных государственных органов, копию этой телеграммы можно послать и в адрес остальных, участвующих в отправляющей перевозке, перевозчиков.