

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

о прекращении производства по делу

об административном правонарушении № 09-21/05-13

«25» июня 2013 года

г. Москва

Заместитель руководителя Управления Федеральной антимонопольной службы по Московской области А.А. Азаренко (123423, г. Москва, Карамышевская наб., 44) рассмотрев протокол об административном правонарушении от 14.05.2013 № 09-21/05-13 и материалы дела об административном правонарушении № 09-21/05-13, возбужденного в отношении Генерального директора ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» XXXXXX XXXXXXXXXX XXXXXXXX (XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXXXX XXXX),

УСТАНОВИЛ:

11 октября 2012 года в ряде федеральных и региональных СМИ, в том числе Российской Газете (Федеральный выпуск) № 5907 от 11 октября 2012 г., опубликована информация о заключении между ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» (далее по тексту – ОАО «МАШ») и ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (далее по тексту – ОАО «Аэрофлот») соглашения о стратегическом сотрудничестве, реализация которого может поставить ряд авиакомпаний, в том числе ОАО «Аэрофлот», в преимущественное положение при использовании инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

На основании приказа Московского областного УФАС России от 19.10.2012 № 526 в целях предупреждения и пресечения монополистической деятельности на рынке авиаперевозок, в отношении ОАО «МАШ» проведена внеплановая документарная проверка на предмет соблюдения требований антимонопольного законодательства при осуществлении деятельности.

По итогам проведенного контрольного мероприятия инспекцией Московского областного УФАС России в действиях ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» выявлены признаки нарушения ч.4 ст.11 Федерального закона 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции) в части заключения соглашения, которое может привести к ограничению конкуренции на рынке авиаперевозок.

Данное обстоятельство послужило основанием для возбуждения в отношении ОАО «МАШ» (141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево) и ОАО «Аэрофлот» (119002, г. Москва, ул. Арбат, дом 10) дела № 09-22/2-12 о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения ч.4 ст.11 Закона о защите конкуренции в части заключения соглашения о стратегическом сотрудничестве, отдельные условия которого могут привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам путем создания условий, ставящих авиакомпании в неравное положение по отношению друг к другу.

К рассмотрению дела № 09-22/2-12 о нарушении антимонопольного законодательства в качестве заинтересованных лиц, чьи интересы могут быть ущемлены реализацией Соглашения о стратегическом сотрудничестве, выборочно привлечены следующие хозяйствующие субъекты, осуществляющие авиаперевозки пассажиров с использованием инфраструктуры Международного аэропорта «Шереметьево»:

- ОАО «АК «Трансаэро» (юридический адрес: 191104, Санкт-Петербург, Литейный проспект, д. 48, Литер А; почтовый адрес: 119021, г. Москва, Зубовский бульвар, д. 11А);
- ООО «Северный ветер» (юридический адрес: 115035, г. Москва, ул. Садовническая, д.14, стр.2, офис 303, 304, 304а; почтовый адрес: 141426, Московская обл., г. Химки, аэропорт «Шереметьево-1», а/я №44).

Рассмотрев представленные материалы, а также доводы и возражения сторон по делу, Комиссия по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства установила следующее.

Открытое акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево» (сокращенное фирменное наименование Общества на русском языке – ОАО «МАШ») является юридическим лицом, осуществляющим свою деятельность на основании Устава, утвержденного Распоряжением Росимущества от 13 декабря 2011 №3157-р. ОАО «МАШ» внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 14 октября 2002 года Межрайонной инспекцией МНС России №39 по г. Москве за основным государственным регистрационным номером 1027739374750. В соответствии с Уставом ОАО «МАШ» место нахождения Общества: 141400, Московская область, город Химки, аэропорт Шереметьево.

Акционерами ОАО «МАШ» являются:

- Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом (доля участия в уставном капитале – 83,0381%);
- ОАО «Аэрофлот» (доля участия в уставном капитале – 8,9589%);
- ООО «Инвестиционная компания Внешэкономбанка» («ВЭБ Капитал») (доля участия в уставном капитале – 4,2405%);
- Банк ВТБ (ОАО) (доля участия в уставном капитале – 3,7625%).

В соответствии с представленными в рамках рассмотрения дела документами, материалами и сведениями в группу лиц со стороны ОАО «МАШ» входят следующие лица:

1. ЗАО «Терминал Владивосток» (место нахождения: 692760, Приморский край, г. Артем, ул. Портовая, 41, ИНН 2502039781), осуществляет деятельность терминалов (аэропортов и т.п.), управление аэропортами;
2. ЗАО «В.И.П.-интернешнл» (место нахождения: 125015, г. Москва, ул. Бутырская, д.86Б, к.13, ИНН 7715150335), осуществляет деятельность по обслуживанию пассажиров V.I.P. – класса;
3. ЗАО «Мослизинг» (место нахождения: 141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево, ИНН 7707145469), осуществляет деятельность терминалов (аэропортов и т.п.), управление аэропортами;
4. ЗАО «СВО-Чанги» (место нахождения: 141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево, ИНН 5047081283), осуществляет деятельность

терминалов (аэропортов и т.п.), управление аэропортами. Находится в процессе ликвидации;

5. ОАО «Международный аэропорт Владивосток» (место нахождения: 692760, Приморский край, г. Артем, ул. Портовая, д. 41, ИНН 2502035642), осуществляет деятельность по наземному обслуживанию воздушных судов;
6. ООО «Шереметьевская авиатопливная компания» (место нахождения: 141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево, Гостиница на 300 мест, корпус 2, комната 501, ИНН 5025018591), осуществляет деятельность по предоставлению прочих персональных услуг (багажно-транспортное обслуживание авиапассажиров);
7. ООО «Руспорт» (место нахождения: 141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево, ИНН 5047112020), осуществляет деятельность по наземному обслуживанию воздушных судов.

В соответствии с п. 3.1 Устава Общества основными видами деятельности ОАО «МАШ» являются:

обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузов, в том числе:

- Обеспечение взлета-посадки воздушных судов;
- Аэродромное обеспечение;
- Электросветотехническое обеспечение полетов;
- Радиотехническое обеспечение и обеспечение авиационной электросвязи, в том числе: обеспечение полетов воздушных судов средствами РТОП и связи. Обеспечение производственной деятельности Общества средствами электросвязи. Организация обеспечения технической эксплуатации средств РТОП и связи;
- Штурманское аэронавигационное обеспечение;
- Поисково-спасательное, аварийно-спасательное и
- Противопожарное обеспечение полетов;
- Метеорологическое обеспечение;
- Обеспечение обслуживания (управления) воздушного движения;
- Инженерно-авиационное обеспечение;
- Организация обеспечения авиационной безопасности;
- прочее.

В соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах отнесены к видам деятельности субъектов естественных монополий.

ОАО «МАШ» решением Правления МАП России от 25.05.98 № 18/2-а/п внесено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте в сфере услуг аэропортов.

Таким образом, ОАО «МАШ» является субъектом естественной монополии на рынке оказания аэропортовых услуг.

Согласно ч.5 ст.5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

В соответствии с ч.2 ст.5 Закона о защите конкуренции положение хозяйствующего

субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара не превышает тридцать пять процентов, не может быть признано доминирующим за исключением указанных в частях 3, 6 и 6.1 настоящей статьи случаев.

Вместе с тем, ОАО «МАШ» является единственным хозяйствующим субъектом, предоставляющим услуги аэропортов в границах аэропорта федерального значения «Шереметьево» (место нахождения: 141400, Московская область, г. Химки) и оказывает решающее влияние на рынок.

Учитывая изложенное, доля ОАО «МАШ» на рынке аэропортовых услуг в границах аэропорта федерального значения «Шереметьево» превышает тридцать пять процентов на рынке оказания аэропортовых услуг и его доминирующее положение на данном товарном рынке не соответствует определениям, указанным в частях 3, 6 и 6.1 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» хозяйствующий субъект, имеющий сертификат аэропорта и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации является «главным оператором».

Таким образом, ОАО «МАШ» является «главным оператором», на которого при осуществлении своей деятельности распространяются правила и ограничения, установленные постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».

ОАО «МАШ» имеет следующие сертификаты о соответствии требованиям, предписанным нормативными документами, относящимся к сфере осуществляемой Обществом деятельности:

- Сертификат № ФАВТ А.02244 от 03.06.2011, срок действия до 03.06.2014 – аэропортовая деятельность, обеспечение аэропортовой деятельности;
- Сертификат № ФАВТ А.07.00529 от 21.05.2012, срок действия до 21.05.2014 – авиационная безопасность;
- Сертификат № ФАВТ А.03.02179 от 13.04.2011, срок действия до 13.04.2014 – аэропортовая деятельность;
- Сертификат № ФАВТ А.02.02175 от 12.04.2011, срок действия до 12.04.2014 – аэропортовая деятельность;
- Сертификат № ФАВТ А.01.02123 от 24.02.2011, срок действия до 24.02.2014 – аэропортовая деятельность.

Перечень услуг, оказываемый ОАО «МАШ» потребителям определяется генеральным соглашением, договором о наземном обслуживании, а также разовыми заявками авиакомпаний. При этом, авиаперевозчик вправе запрашивать аэропортовые услуги и услуги по наземному обслуживанию как в полном объеме, установленном генеральным соглашением и договором о наземном обслуживании, так и выборочно - по запросу.

Перечень недвижимого имущества, земельных участков, включая здания терминалов (аэровокзалов), перроны, взлетно-посадочные полосы и места стоянки воздушных судов, принадлежащих ОАО «МАШ» на праве собственности, а также

находящихся в пользовании на ином основании содержаться в материалах дела.

Международный аэропорт Шереметьево включает шесть пассажирских терминалов: А, В, С, D, E, F, из них:

- Терминалы С, E, F используются для обслуживания рейсов международных воздушных линий;
- Терминалы В, С, D, E, F используются для обслуживания рейсов как внутренних, так и международных воздушных линий.
- Терминал А используется для обслуживания рейсов деловой авиации.

Услугами Международного аэропорта Шереметьево пользуются 29 (двадцать девять) иностранных авиакомпаний и 7 (семь) российских авиакомпаний.

Терминал	Авиакомпания	Принадлежность к группе лиц ОАО «Аэрофлот»	Участие в Альянсе Sky Team
С	Ариана Афган Эйрлайнз		
С	Блю Панорама		
С	Эр Алжери		
С	Оренбургские авиалинии	*	
С	Северный Ветер		
С	Армавиа		
С	Аэрофлот-российские авиалинии	*	*
D	Аэрофлот-российские авиалинии	*	*
D	ДонАвиа	*	
D	Нордавиа-РА		
D	Авиакомпания Россия	*	
D	Алиталия		*
D	Дельта Эйрлайнз		*
D	Кориан Эйр		*
D	САС – Скандинавиэн Эйрлайнз		
D	Финнэйр		
D	ВладивостокАвиа	*	
E	Аэрофлот-российские авиалинии	*	*
E	КЛМ		*
E	Ройал Эйр Марок		
E	Эйр Балтик		
E	Эйр Франс		*
E	Эстониан Эйр		
E	Эйр Астана		

–	–	
E	Аэросвит	
F	Аэрофлот-российские авиалинии	* *
F	Адрия Эйрвейз	
F	Болгария Эйр	
F	Джат Эрвейз	
F	Иран Эйр	
F	ЛОТ	
F	Монголиан Эйрлайнз	
F	Сайпрус Эйрвэйз	
F	Хайнан Эрлайнз	
F	Чайна Истерн Эрлайнз	*
F	Чайна Саузен Эрлайнз	*
F	Чех Эрлайнз	*
F	Эйр Мальта	
F	Эйр Чайна	
F	Трансаэро	

Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» (сокращенное наименование Общества на русском языке – ОАО «Аэрофлот») является юридическим лицом, осуществляющим свою деятельность на основании Устава, утвержденного годовым общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» 29 июня 2011 (Протокол №30 от 04 июля 2011 года). Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 02 августа 2002 года Управлением МНС России по г. Москве, за основным государственным регистрационным номером 1027700092661. В соответствии с Уставом ОАО «Аэрофлот» местонахождение Общества совпадает с местонахождением его исполнительных органов, которые располагаются по адресу: 119002, город Москва, ул. Арбат, дом 10.

В соответствии с п. 7.2 Устава Общества основными видами деятельности ОАО «Аэрофлот» являются:

- авиационные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты по международным и внутренним авиалиниям на коммерческой основе в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации и других нормативно-правовых актов Российской Федерации и Общества в области гражданской авиации, а также лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемыми в установленном порядке;
- внешнеэкономическая деятельность;
- организация летно-штурманского, метеорологического и наземного обеспечения полетов с целью обеспечения их безопасности и регулярности;
- обслуживание пассажиров и клиентуры, предоставление им различного рода услуг;
- обслуживание грузов, их отправителей и получателей;
- осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания

- пассажиров, багажа, почты и грузов;
- прочее.

ОАО «Аэрофлот» оказывает свои услуги, в том числе авиационные перевозки с использованием инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево.

Основным акционером ОАО «Аэрофлот» является Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом РФ (доля участия в уставном капитале – 51,17%).

ОАО «Аэрофлот» входит в состав альянса SkyTeam (далее – Альянс).

Таким образом, ОАО «Аэрофлот» и ОАО «МАШ» не входят в одну группу лиц, определенную ст.9 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с материалами дела № 09-22/2-12 о нарушении антимонопольного законодательства 08 октября 2012 года между ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» заключено Соглашение о стратегическом сотрудничестве, целями и принципами которого являются:

1. Формирование единого подхода к долгосрочному развитию аэропортового комплекса Шереметьево, учитывающего стратегию развития Группы Аэрофлот;
2. Определение принципов взаимоотношений Сторон в период действия настоящего Соглашения о стратегическом сотрудничестве для дальнейшего развития конкретных производственных и экономических условий деятельности Аэрофлот и авиакомпаний Группы Аэрофлот в аэропорту Шереметьево.

В соответствии с ч.4 ст.11 Закона о защите конкуренции запрещаются соглашения между хозяйствующими субъектами (за исключением «вертикальных» соглашений, которые признаются допустимыми в соответствии со статьей 12 настоящего Федерального закона), если установлено, что такие соглашения приводят или могут привести к ограничению конкуренции.

Согласно ч.1 ст.12 Закона о защите конкуренции допускаются «вертикальные» соглашения в письменной форме (за исключением «вертикальных» соглашений между финансовыми организациями), если эти соглашения являются договорами коммерческой концессии.

Кроме того, в соответствии с ч.2 ст.12 Закона о защите конкуренции допускаются «вертикальные» соглашения между хозяйствующими субъектами (за исключением «вертикальных» соглашений между финансовыми организациями), доля каждого из которых на любом товарном рынке не превышает двадцать процентов.

В соответствии со ст.4 Закона о защите конкуренции вертикальное соглашение – соглашение между хозяйствующими субъектами, один из которых приобретает товар, а другой предоставляет (продает) товар. Не является «вертикальным» соглашением агентский договор.

Вместе с тем, поскольку по своему характеру заключенное соглашение о стратегическом сотрудничестве не является договором коммерческой концессии и доля ОАО «МАШ» на рынке аэропортовых услуг превышает двадцать процентов,

то указанное Соглашение не подпадает под допустимость «вертикальных» соглашений в соответствии со статьей 12 Закона о защите конкуренции.

В целях полного и всестороннего рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства Московским областным УФАС России проведен выборочный опрос авиакомпаний-потребителей услуг ОАО «МАШ».

В частности, в ряд авиакомпаний, осуществляющих деятельность по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево, направлены запросы о предоставлении письменной позиции о возможных негативных последствиях реализации Соглашения о стратегическом сотрудничестве.

По результатам анализа условий Соглашения о стратегическом сотрудничестве Комиссия по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства пришла к выводу, что реализация ряда обязательств, предусмотренных статьями 2 и 3 Соглашения, может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам, путем создания условий, ставящих авиакомпании в неравное положение при использовании инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево, а именно:

I. Согласно п. 2.1.3 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется обеспечить приоритетное обслуживание в терминалах D, E, F аэропорта Шереметьево с выделением необходимых временных слотов по запросу Аэрофлота для нужд Аэрофлота, авиакомпаний Группы Аэрофлот, а также авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team.

Материалами дела о нарушении антимонопольного законодательства установлено, что в состав Альянса, помимо ОАО «Аэрофлот», также входят следующие авиакомпании, часть из которых осуществляют пассажирские авиаперевозки с использованием инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево: Aerolíneas Argentinas, Aeromexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, Czech Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, KLM, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, TAROM — Romanian Air Transport, Vietnam Airlines, Xiamen Airlines.

В соответствии с пунктом 3 Раздела 2 Постановления Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» об общих принципах в целях обеспечения доступа потребителей к услугам в аэропортах главные операторы (операторы) обязаны:

- не допускать создания условий, которые ставят в неравное положение одного потребителя (нескольких потребителей) по сравнению с другим потребителем (другими потребителями) при оказании услуг в аэропортах;
- проводить в отношении потребителей единую ценовую (тарифную) политику, касающуюся оказания услуг в аэропорту;
- заключать договоры, не допускающие создание условий, ставящих одних потребителей в неравное положение по сравнению с другими потребителями в сопоставимых условиях;
- обеспечивать доступность информации о перечне услуг в аэропортах, порядке их выполнения, тарифах и сборах.

Правилами обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах установлено, что главный оператор (оператор) рассматривает заявки, предусматривающие выделение слотов для рейсов, и подтверждает их с учетом 3 уровней установления приоритетов, если иное не предусмотрено федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации. Иные приоритеты при выделении временных слотов действующим законодательством не установлены.

Таким образом, предоставление приоритета Аэрофлоту, группе Аэрофлот и авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team при обслуживании в терминалах и выделении временных слотов, может привести к выделению временных слотов иным авиакомпаниям по остаточному принципу и отказу авиакомпаниям в предоставлении временных слотов на рейсы, заявляемые по праву исторического слота.

Таким образом, реализация указанного пункта Соглашения о стратегическом сотрудничестве может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам путем предоставления приоритетного обслуживания Аэрофлота, авиакомпаний Группы Аэрофлот, а также авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team, при использовании инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

При формировании позиции Комиссией Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства также учитывались письменные пояснения ряда авиакомпаний, использующих инфраструктуру аэропорта Шереметьево.

В частности, в ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства представлены письменные пояснения (вх. №1808ф от 07.12.2012) авиакомпании «МИАТ – Монгольские авиалинии», из которых следует:

«Обеспечение приоритетного обслуживания в терминалах D, E, F аэропорта Шереметьево, даже при выделении временных слотов, может отрицательно повлиять на регулярность полетов (прилет/вылет) воздушных судов авиакомпаний, не являющихся участниками альянса Sky Team (пункт 2.1.3 Соглашения), в том числе и нашей авиакомпании. Данный пункт Соглашения подразумевает, что обслуживание других авиакомпаний будет осуществляться неравноправно, а по «остаточному принципу».

Одновременно, в ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства представлены письменные пояснения представительства Авиакомпания «Эр Франс» (вх. №12502 от 06.12.2012):

«Международная практика и международные соглашения в области использования воздушного пространства не допускают создания приоритетного положения перевозчика на рынке и искусственного ограничения конкуренции в пользу одного из участников рынка».

В рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства представительство Авиакомпания «Эстониан Эйр» сообщило, что «пункты 2.1.3 и 2.1.5 Соглашения вызывают опасение возникновения особых привилегий для Аэрофлота, ближайших партнеров Аэрофлота по альянсу и авиакомпаний Группы

Аэрофлот, что может в будущем привести к разногласиям, конфликтным ситуациям и даже ущемлению интересов на рынке, выраженного в предоставлении временных слотов, не устраивающих других перевозчиков или значительным из-за нарушения графика предполетного обслуживания воздушного судна».

II. Согласно п. 2.1.5 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется начиная с расписания «Лето 2013» (с 28.03.2013 г.) не выдавать временные слоты Шереметьево российским и иностранным авиакомпаниям (кроме Аэрофлот) позже 30 минут до вылета/прилёта и ранее 30 минут после вылета/прилёта рейсов Аэрофлот по одним направлениям. При этом указанное условие применяется в отношении не более 2 рейсов Аэрофлот (время разрыва между которыми составляет не менее 70 минут) в день по каждому направлению.

Учитывая то обстоятельство, что деятельность по выделению ОАО «МАШ» на рынке аэропортовых услуг временных слотов авиакомпаниям относится к сфере деятельности субъектов естественной монополии, действия (бездействие), результатом которых могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, не допускаются в соответствии со статьей 10 Закона о защите конкуренции.

Порядок выделения временных слотов ОАО «МАШ», являющимся субъектом естественной монополии, определен в соответствии с порядком рассмотрения заявок в аэропортах, предусматривающих выделение слотов для рейсов, и подтверждение их с учетом 3 уровней установления приоритетов, если иное не предусмотрено федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» слот, включенный в расписание в предыдущем эквивалентном периоде – «исторический слот».

В соответствии с письменными пояснениями ОАО «АК «Трансаэро» (вх. №2716эп от 19.11.2012) реализация указанного пункта Соглашения о стратегическом сотрудничестве может привести к созданию препятствий для Компании при осуществлении предпринимательской деятельности на рынке оказания услуг по авиаперевозкам, так как Компания с расписания «Лето 2013» будет лишена возможности осуществлять авиаперевозки пассажиров из/в международного аэропорта Шереметьево как в свои «исторические слоты», так и, в перспективе, в слоты технологически возможные для эксплуатации, но закрытые аэропортом по причине предоставления определенной группе авиакомпаний оговоренных приоритетов.

Наступление этих негативных последствий возможно в том случае, если слоты Компании будут приходиться на интервалы времени, которые будут являться приоритетными для указанной в Определении группы авиакомпаний, или в которые, в интересах этой группы, будет введен запрет на авиаперевозки по определенным направлениям.

Кроме того, реализация указанных пунктов Соглашения о стратегическом сотрудничестве (п. 2.1.3 и 2.1.5) может привести к негативным последствиям, связанным с прекращением предпринимательской деятельности Компании на

рынке оказания услуг по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево. Связано это с тем, что расписание Компании является конечным продуктом, создаваемым по результатам длительного и глубокого анализа рынка и всех его аспектов, влияющих или могущих оказать влияние на коммерческую составляющую деятельности Компании.

Соответственно, изменения в расписании, вызванные субъективными факторами, одним из которых, несомненно, будут являться ограничения, вводимые в результате реализации Соглашения о стратегическом сотрудничестве, будут оказывать негативное влияние на финансовые результаты предпринимательской деятельности Компании.

При этом, в зависимости от глубины этих вынужденных изменений, указанные результаты могут стать отрицательными, что обязательно повлечет за собой рассмотрение вопроса о целесообразности прекращения предпринимательской деятельности Компании на рынке оказания услуг по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

Таким образом, реализация указанного пункта Соглашения о стратегическом сотрудничестве в совокупности с предоставлением приоритетного обслуживания ОАО «Аэрофлот» со стороны ОАО «МШ» также может негативно отразиться на выделении временных слотов иным авиакомпаниям, претендующим на данные слоты по праву исторического слота, что противоречит порядку выделения временных слотов, установленных постановлением Правительства РФ №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах», а также общим принципам недискриминационного доступа к услугам в аэропортах.

На основании изложенного, реализация указанного пункта Соглашения о стратегическом сотрудничестве может привести к необоснованному отказу авиакомпаниям в подтверждении временных слотов, в том числе в определенные временные интервалы позже/раньше 30 минут до/после вылета/прилета рейсов Аэрофлота, в том числе имеющим приоритет по праву «исторического слота» и к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам путем необоснованного отказа в подтверждении временных слотов в вышеуказанные временные интервалы иным авиакомпаниям.

При формировании позиции Комиссией Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства также учитывались письменные пояснения ряда авиакомпаний, использующих инфраструктуру аэропорта Шереметьево.

В своих письменных пояснениях, представленных в рамках дела о нарушении антимонопольного законодательства (вх. №12985 от 10.12.2012), АО «Эйр Астана» сообщило о несомненном ущемлении интересов АО «Эйр Астана» при осуществлении предпринимательской деятельности на рынке услуг по авиаперевозкам при реализации пунктов указанного Соглашения о стратегическом сотрудничестве по следующим причинам:

«за 10-летний период полетов у Эйр Астаны сложились «исторические слоты» на прилет/вылет, которые были рассчитаны с учетом пожеланий наших пассажиров и других особенностей на данных направлениях. Изменение времени

прилета/вылета крайне негативно скажется на пассажирах и грузопотоке, что приведет к ухудшению финансовых показателей компании и соответственно к ухудшению условий для цивилизованной конкуренции».

Авиакомпания «Эр Франс» (вх. №12502 от 06.12.2012) в рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства сообщило, что требование утверждать согласованный с аэропортом слот у конкурирующего перевозчика также ведет к ограничению свободной конкуренции.

По мнению Авиакомпания «Эстониан Эйр», реализация указанных пунктов Соглашения может привести к обстоятельствам, когда авиакомпания не входящие в Группу Аэрофлота или альянс Sky Team, не смогут более получать временные слоты, необходимые для осуществления успешной предпринимательской деятельности, что в свою очередь, вызовет уход (вытеснение) с рынка оказания услуг по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

Более того, Компания может быть вынуждена оставить рынок оказания услуг по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево в случаях значительного несоответствия запрашиваемых и выделяемых временных слотов и/или продолжительных и частых задержек вылетов, связанных с несвоевременным и плохим предполетным обслуживанием воздушных судов.

Представительство Авиапредприятия «Скандинавиан Эрлайнз Систем Дания–Норвегия–Швеция» в своем ответе (вх. №2800эп от 27.11.2012) сообщило следующее:

«Приоритетное обслуживание отдельных авиакомпаний путем выделения необходимых временных слотов для этих авиакомпаний по их запросу, а также невыдача временных слотов остальным авиакомпаниям позже 30 минут до вылета/прилета и ранее 30 минут после вылета/прилета отдельной авиакомпании на 2 рейса в день по каждому направлению, может послужить препятствием для ведения последними своей деятельности в аэропорту Шереметьево. Согласно правилам ИАТА, применимым во всем мире, все авиакомпании должны иметь равные права в части предоставления им аэропортом слотов, удобных для авиакомпании. В случае невозможности предоставления слотов в соответствии с запросом авиакомпании, распределение и предоставление слотов должно носить прозрачный и недискриминационный характер.

Затруднения в ведении деятельности могут быть вызваны увеличением времени обслуживания пассажиров авиакомпаний, находящихся за рамками вышеуказанного Соглашения. В определенных терминалах аэропорта Шереметьево и включение в расписание наименее удобного для пассажиров времени отправления или прибытия рейсов этих авиакомпаний. Это может привести к нарушению принципа открытой конкуренции путем предоставления преференций одним авиакомпаниям относительно других авиакомпаний».

Из письменных пояснений представительства «Финнэйр ОАО» (от 10.12.2012 вх. №1819ф) следует, что временные промежутки между авиарейсами ОАО «Аэрофлот» и «Финнэйр ОАО» таковы, что, как представляется, пункт 2.1.5 Соглашения не должен создать препятствий для выполнения «Финнэйр ОАО» запланированных регулярных рейсов. Однако на практике часто возникает

необходимость выполнения дополнительных рейсов, что не исключает возможности создания препятствия при выполнении дополнительных рейсов реализацией указанного пункта Соглашения.

Комиссия отмечает, что согласно письменным пояснениям ОАО «МАШ» (вх. №2932эп от 07.12.2012) пункты 2.1.3 и 2.1.5 Соглашения о стратегическом партнерстве, в случае их безусловной реализации, могут повлечь изменение порядка предоставления временных слотов в части закрепленного приоритета ОАО «Аэрофлот» на обслуживание, в том числе на выделение слотов.

Таким образом, ОАО «МАШ» признает возможность изменения порядка выделения временных слотов авиакомпаниям с учетом приоритета ОАО «Аэрофлот».

III. Согласно п. 2.1.6 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется обеспечить изменение специализации терминалов Южного аэровокзального комплекса аэропорта Шереметьево (обслуживание в терминалах D и E рейсов международных воздушных линий (далее – МВЛ), и F рейсов внутренних авиалиний (далее - ВВЛ)) к 29.03.2014 с внедрением полноценной багажной системы терминалов Южного аэровокзального комплекса аэропорта Шереметьево.

Вместе с тем, пунктом 3.5 Соглашения о стратегическом сотрудничестве предусмотрено создание рабочей группы, которая в срок до 15.11.2012 года для подготовки детального план-графика изменения специализации терминалов Южного аэровокзального комплекса аэропорта Шереметьево (обслуживание в терминалах D и E рейсов международных воздушных линий (далее – МВЛ), и F рейсов внутренних авиалиний (далее - ВВЛ)).

В соответствии с письменными пояснениями ОАО «МАШ», изменение специализации происходит в терминалах D и F. Предполагается, что Терминал D, в котором в настоящий момент происходит обслуживание рейсов внутренних воздушных линий (далее – ВВЛ) и рейсов международных воздушных линий (далее – МВЛ), будет использоваться только для обслуживания рейсов МВЛ.

В свою очередь Терминал F, будет полностью перепрофилирован на обслуживание рейсов исключительно ВВЛ.

Согласно письменным пояснениям ОАО «МАШ», совместной рабочей группой ОАО «Аэрофлот» и ОАО «МАШ» не разработан детальный план-график изменения специализации терминалов Южного аэровокзального комплекса аэропорта Шереметьево.

Вместе с тем, учитывая изменение специализации терминалов аэропорта, возникнет необходимость перевода авиакомпаний между терминалами D и F в зависимости от вида осуществляемых рейсов.

По мнению Комиссии Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства перевод авиакомпаний в другие терминалы будет сопряжен с ущемлением их интересов и ставит их в неравное положение по отношению к традиционно осуществляющим деятельность в данных терминалах.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке

обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» по первому (высшему) уровню при подтверждении заявок и устанавливает следующие приоритеты в порядке убывания:

а) рейсы, выполняемые по решению Правительства Российской Федерации, а также полеты, выполняемые воздушными судами государственной авиации в интересах обороноспособности и безопасности государства;

б) рейсы, заявляемые по праву исторического слота;

в) рейсы, заявляемые по праву исторического слота, для которых исторический слот стал недоступен в связи с изменением нормативов пропускной способности и (или) регламента работы аэропорта, в котором авиаперевозчик имел исторический слот;

г) рейсы, для которых изменение часовой зоны в пунктах маршрута, не позволяет воспользоваться правом исторического слота и (или) продолжить выполнение рейсов по выделенным слотам;

д) рейсы, слоты для которых запрошены на плановом этапе как серия слотов, но подтвержденные оператором из-за отсутствия технической возможности аэропорта таким образом, что серия слотов не сформировалась;

е) рейсы, слоты для которых претендуют на историческое право, но не могут его получить в связи с приоритетностью исторического права слотов, распределенных на плановом этапе;

ж) остальные рейсы.

При изменении специализации терминала D на рейсы МВЛ авиакомпании, имеющие в терминале D право претендовать на выделение слота по праву исторического слота (приоритет по пункту б) в соответствии с постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» при осуществлении перевозок на внутренних воздушных линиях при смене терминала теряют приоритет по пункту б) снижая приоритетность до пункта в).

Учитывая изложенное, изменение специализации терминала D может привести к отказу в выделении временных слотов в связи с отсутствием технической возможности терминала F по причине предоставления приоритета на выделение временного слота авиакомпаниям, имеющих это право по пункту б) Постановления, и поставить авиакомпании, вынужденные сменить D на терминал F в неравные условия с авиакомпаниями, осуществляющими перевозки с использованием инфраструктуры терминала F.

Кроме того, при изменении специализации терминала F на рейсы ВВЛ авиакомпании, имеющие в Терминале F право претендовать на выделение слотов по праву исторического слота (приоритет по пункту б) в соответствии с постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» при осуществлении перевозок на международных воздушных линиях при смене терминала теряют приоритет по пункту б) Постановления, снижая приоритетность до пункта в).

Учитывая изложенное, изменение специализации Терминала F может привести к отказу в выделении временных слотов в связи с отсутствием технической возможности терминалов D или E по причине предоставления приоритета на выделение временного слота авиакомпаниям, имеющих это право по пункту б), и поставить авиакомпании, вынужденные сменить терминал F на терминал D или E, в неравные условия с авиакомпаниями, осуществляющими перевозки с использованием инфраструктуры терминала D или E.

В соответствии с письменными пояснениями ОАО «МАШ» от (вх №2932эп от 07.12.2012) изменение специализации терминалов приведет к изменению технологии обслуживания рейсов в указанных терминалах, в связи с чем, авиакомпаниям может быть отказано в подтверждении временных слотов на терминалы, в которых они ранее обслуживались.

Таким образом, реализация указанного пункта соглашения о стратегическом партнерстве в части изменения специализации терминалов без учета мнения иных авиакомпаний и в интересах ОАО «Аэрофлот» в рамках созданной рабочей группы может поставить авиакомпании в неравные условия при выделении временных слотов и может привести к ограничению конкуренции на рынке авиаперевозок с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

Комиссия Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства отмечает, что согласно пояснениям представителей ответчиков на заседании Комиссии, на дату принятия решения у сторон отсутствуют критерии выбора того или иного терминала, специализация которого планируется к изменению. Предложение об изменении специализации именно терминала F, утвержденного соглашением, исходило от ОАО «Аэрофлот», выполняющего наименьшее количество рейсов с использованием терминала F.

IV Согласно п. 2.1.7 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется обеспечивать выполнение необходимого количества взлетно-посадочных операций в объеме не менее 45 ВПО в час с 2012 года и не менее 52 ВПО в час с 2014 года в целях обеспечения производственной программы Аэрофлота и авиакомпаний Группы Аэрофлот в соответствии с сезонным расписанием в соответствии с техническими возможностями аэродрома и воздушного пространства.

Согласно пояснениям ОАО «МАШ» (вх. №12313 от 21.11.2012) количество взлетно-посадочных операций (ВПО), обеспечиваемых ОАО «МАШ» в летний период 2012 г., составляет 38 ВПО/час. При этом, предельная техническая возможность аэропорта по обеспечению взлетно-посадочных операций составляет 45 ВПО/час, при условии одновременного использования ВПП и коэффициента сцепления не менее 0,4.

С учетом изложенного, 45 ВПО/час является максимальной пропускной способностью имеющихся взлетно-посадочных полос аэропорта Шереметьево.

Таким образом, обеспечение 45 ВПО в час в целях обеспечения производственной программы Аэрофлота и авиакомпаний Группы Аэрофлот в соответствии с сезонным расписанием является предельно возможным для аэропорта Шереметьево и может привести к необоснованному отказу в выделении временных

слотов иным авиакомпаниям по причине отсутствия технической возможности по обеспечению ВПО.

Учитывая изложенное, реализация указанного пункта соглашения о стратегическом сотрудничестве путем обеспечения ОАО «Аэрофлот» и авиакомпаний группы Аэрофлот предельно технически возможным количеством взлетно-посадочных операций может поставить иные авиакомпании в неравные условия при использовании инфраструктуры аэропорта Шереметьево, что может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

При формировании данной позиции Комиссией Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства также учитывались письменные пояснения ООО «Северный Ветер» (от 10.12.2012 вх. №12976), из которых следует, что реализация п. 2.1.7. Соглашения о стратегическом сотрудничестве может повлиять на интересы ООО «Северный Ветер», так как пропускная способность аэропорта Шереметьево в настоящее время составляет 45 ВПО в час».

V. Согласно п. 2.1.8 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется обеспечивать Аэрофлот и авиакомпании Группы Аэрофлот, а также авиакомпании – партнёры Аэрофлота по альянсу Sky Team необходимым количеством мест стоянок для технологических нужд парка воздушных судов, специальной техники и оборудования согласно отдельно заключенному договору на предоставление мест стоянок.

В ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства установлено, что между ОАО «Терминал» и ОАО «Аэрофлот» заключен договор от 06.07.2006 № ТН.06 «Об оказании аэропортовых услуг и услуг по наземному обслуживанию воздушных судов», предметом которого в соответствии с п. 1.6 является:

«Учитывая, что АВК Ш-3 (Терминал D) является базовым терминалом для Авиакомпаний, Терминал настоящим, с учетом положений п. 10 настоящего Договора, предоставляет Авиакомпаниям исключительное право (не предоставляемое другим авиаперевозчикам) участвовать в подготовке плана стыковочных волн, принятии решений об управлении ресурсами стоянок на перроне АВК Ш-3 и выходов на посадку, управлении производственной диспетчерской службой (ПДС) в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации, а также правилами, регулирующими деятельность по обслуживанию ВС, пассажиров, обработке багажа, грузов и почты в АВК Ш-3, которые после утверждения Сторонами прилагаются к настоящему Договору».

В соответствии с представленными документами ОАО «МАШ» (исх. 04.04.2012 №1.10/15-87), согласно свидетельству Федеральной налоговой службы серии 50 № 012673240 от 02 апреля 2012 года ОАО «Терминал» реорганизовано в форме присоединения к ОАО «МАШ».

В соответствии с ч.5 ст.17 Федерального закона 26 декабря 1995 года «Об акционерных обществах» при присоединении одного общества к другому к последнему переходят все права и обязанности присоединяемого общества в

соответствии с передаточным актом.

Таким образом, к ОАО «МАШ» в порядке универсального правопреемства переходят все обязательства по заключенным ОАО «Терминал» договорам.

Между ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» заключен договор от 25.09.2012 № 36-12МС «О предоставлении мест стоянок воздушных судов в аэропорту Шереметьево», в рамках которого оказываются услуги по предоставлению мест стоянок, в том числе и под техническое обслуживание воздушных судов.

В соответствии с пояснениями представителя ОАО «МАШ» на заседании Комиссии, аэропорт Шереметьево обладает ограниченным количеством мест стоянок для технологических нужд парка воздушных судов, специальной техники и оборудования.

На основании изложенного, Комиссия Московского областного УФАС России пришла к выводу о том, что предоставление ОАО «Аэрофлот» и авиакомпаниям Группы Аэрофлот, а также авиакомпаниям – партнёрам ОАО «Аэрофлот» по альянсу Sky Team необходимого количества мест стоянок для технологических нужд парка воздушных судов, специальной техники и оборудования согласно отдельно заключенному договору на предоставление мест стоянок, в соответствии с п. 2.1.8. Соглашения о стратегическом сотрудничестве, а также исключительное право участвовать в принятии решений об управлении ресурсами стоянок на перроне АВК Ш-3 (Терминал D), в соответствии с договором от 06.07.2006 №ТН.06, может привести к предоставлению мест стоянок отдельным компаниям в приоритетном порядке в количестве, предельно возможном для ОАО «МАШ» и последующему отказу в предоставлении этих мест иным авиакомпаниям.

Учитывая изложенное, реализация пункта 2.1.8. Соглашения о стратегическом сотрудничестве может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам путем предоставления мест стоянок отдельным компаниям в приоритетном порядке в объеме, предельно технически возможным, затрудняя другим хозяйствующим субъектам доступ к услугам ОАО «МАШ».

VI. Согласно п. 2.1.10 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется обеспечить развитие инфраструктуры аэропорта Шереметьево для удовлетворения требований Аэрофлот, авиакомпаний Группы Аэрофлот, а также авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team, для обслуживания растущего пассажиропотока в соответствии со стратегиями развития МАШ и Аэрофлота.

В соответствии с представленными документами ОАО «МАШ» (от 14.12.2012 вх. №13318), стратегию развития Компании определяет мастер-план развития до 2030 года для Аэропорта «Шереметьево». Мастер-план разработан на основании предполагаемого сценария роста до 64 миллионов пассажиров в год и предполагает строительство третьей взлетно-посадочной полосы и единого крупного терминального комплекса в северной зоне.

Данный пункт Соглашения о стратегическом сотрудничестве предполагает обязанность корректировки и изменения ОАО «МАШ» собственной стратегии развития исключительно в интересах ОАО «Аэрофлот», группы Аэрофлот, а также авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team, без учета стратегий

развития иных авиакомпаний, использующих инфраструктуру аэропорта Шереметьево.

Намерение ОАО «МАШ» обеспечить развитие инфраструктуры аэропорта Шереметьево для удовлетворения требований отдельных потребителей услуг аэропорта противоречит общим принципам доступа к услугам в аэропортах, установленных Постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 №599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».

Учитывая изложенное, развитие инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево исключительно в интересах ОАО «Аэрофлот», авиакомпаний Группы Аэрофлот, а также авиакомпаний – партнёров Аэрофлота по альянсу Sky Team, может поставить иные авиакомпании в неравное положение по отношению друг к другу и привести к ограничению конкуренции на рынке авиаперевозок с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

VII. Согласно п. 2.1.11 Соглашения о стратегическом сотрудничестве ОАО «МАШ» обязуется принимать решения об изменении в терминалах аэропорта Шереметьево конфигурации, местонахождения площадей, необходимых для размещения и обслуживания пассажиров, только по предварительному согласованию с органами управления Сторон (см. ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот»).

В соответствии с пояснениями представителя ОАО «МАШ» указанный пункт Соглашения о стратегическом сотрудничестве полностью перенесен из п.13.6 Устава Общества, утвержденного его акционерами, в лице Росимущества.

Уставом ОАО «МАШ» (утвержденным Распоряжением Росимущества от 13 декабря 2011 № 3157-р) предусмотрено, что принятие решений об изменении в терминалах аэропорта Шереметьево конфигурации, местонахождения площадей, необходимых для размещения и обслуживания пассажиров, отнесено к компетенции Совета директоров ОАО «МАШ».

Вместе с тем, указанные вопросы вносятся на рассмотрение Совета директоров Общества Генеральным директором Общества только при условии их предварительного согласования Обществом и базовым перевозчиком (если количество перевезенных им пассажиров в аэропорту Шереметьево составляет не менее (50)% от количества пассажиров, перевозимых в аэропорту Шереметьево всеми перевозчиками).

Таким образом, предварительное согласование указанных выше действий Уставом ОАО «МАШ» предполагается совершать с «базовым перевозчиком». Статус «базового перевозчика» определен Уставом как понятие, зависящее от определенных условий, а именно от доли перевозимых пассажиров авиакомпаниями.

Таким образом, указание в п. 2.1.11 Соглашения о стратегическом сотрудничестве на согласование указанных действий с органами управления ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» не подразумевает под собой ОАО «Аэрофлот» как «базового перевозчика», тем самым не соответствует требованиям по согласованию, установленным Уставом ОАО «МАШ».

Таким образом, реализация п. 2.1.11 Соглашения о стратегическом сотрудничестве может поставить авиакомпании в неравное положение при обслуживании пассажиров в связи с изменением конфигурации и местонахождения площадей, необходимых для размещения и обслуживания пассажиров, учитывая только мнение Аэрофлота и не учитывая мнение иных авиакомпаний, и может привести к ограничению конкуренции на рынке авиаперевозок с использованием инфраструктуры аэропорта Шереметьево.

Доводы ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» об отсутствии в действиях ответчиков нарушения антимонопольного законодательства по причине наличия п. 6.6 Соглашения о стратегическом сотрудничестве, который предусматривает неприменение положений Соглашения, которые противоречат действующему законодательству, Комиссия Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства считает несостоятельными по следующим основаниям.

В соответствии с ч.1 ст.422 Гражданского Кодекса Российской Федерации договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения.

Таким образом, данная норма Гражданского Кодекса Российской Федерации делает формальным либо необязательным включение п.6.6 Соглашения о стратегическом партнерстве, предусматривающего неприменение положений Соглашения, которые противоречат действующему законодательству.

Одновременно, в соответствии с п.3.3 Соглашения о стратегическом сотрудничестве стороны взяли на себя обязательства предпринять все необходимые действия и своевременно выполнить все действия фактического и юридического характера, которые будет необходимо осуществить для реализации обязательств, предусмотренных настоящим соглашением, причем все такие действия должны производиться в полном соответствии с положениями и условиями настоящего Соглашения.

Таким образом, указанный пункт Соглашения о стратегическом сотрудничестве предусматривает безусловное исполнение всех положений Соглашения.

Более того, в рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» сообщили об отсутствии порядка определения положений Соглашения, противоречащих действующему законодательству Российской Федерации, а также отсутствия механизма отказа от реализации указанных положений Соглашения.

С учетом вышеизложенного, по мнению Комиссии Московского областного УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства включение сторонами в Соглашение о стратегическом сотрудничестве пункта 6.6, напротив, может свидетельствовать о предположении сторонами наличия отдельных пунктов Соглашения, противоречащих законодательству Российской Федерации.

В соответствии с ч.4 ст.11 Закона о защите конкуренции запрещаются соглашения между хозяйствующими субъектами (за исключением «вертикальных» соглашений,

которые признаются допустимыми в соответствии со статьей 12 настоящего Федерального закона), если установлено, что такие соглашения приводят или могут привести к ограничению конкуренции.

Таким образом, диспозиция указанной нормы Закона о защите конкуренции, предусматривая предполагаемую возможность наступления последствий в виде ограничения конкуренции, при квалификации нарушения антимонопольного законодательства не ставит в прямую зависимость включение сторонами в Соглашение о стратегическом партнерстве вышеуказанных условий от их реализации.

С учетом изложенного, Соглашение о стратегическом сотрудничестве, заключенное между ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот», может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам, путем создания условий, ставящих авиакомпанию на данном товарном рынке в неравное положение при использовании инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево.

На основании изложенного, решением Комиссии Московского областного УФАС России от 14.12.2012 по делу № 09-22/2-12 о нарушении антимонопольного законодательства в действиях ОАО «МАШ» установлен факт нарушения части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции в части заключения Соглашения о стратегическом сотрудничестве, которое может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам, путем создания условий, ставящих авиакомпанию на данном товарном рынке в неравное положение при использовании инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево.

Ответственность за указанное правонарушение предусмотрена ч.1 ст.14.32 КоАП РФ.

В соответствии с частью 1 статьи 2.1 КоАП, административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Таким образом, в действиях ОАО «МАШ» установлен факт административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 14.32 КоАП РФ.

Назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, равно как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

В соответствии с ч.1 ст.14.32 КоАП РФ заключение хозяйствующим субъектом недопустимого в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации соглашения, а равно участие в нем или осуществление хозяйствующим субъектом недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации согласованных действий – влечет

наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей либо дисквалификацию на срок до трех лет; на юридических лиц - от одной сотой до пятнадцати сотых размера суммы выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, либо от одной десятой до одной второй начальной стоимости предмета торгов, но не менее ста тысяч рублей, а в случае, если сумма выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, превышает 75 процентов совокупного размера суммы выручки правонарушителя от реализации всех товаров (работ, услуг) или административное правонарушение совершено на рынке товаров (работ, услуг), реализация которых осуществляется по регулируемым в соответствии с законодательством Российской Федерации ценам (тарифам), - в размере от трех тысячных до трех сотых размера суммы выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, но не менее ста тысяч рублей.

В соответствии со статьей 2.4 КоАП РФ административной ответственности подлежит должностное лицо в случае совершения им административного правонарушения в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением своих служебных обязанностей.

Письмом от 13.06.2013 вх. № 5398 ОАО «МАШ» в адрес Московского областного УФАС России представлен акт проведенного служебного расследования по проверке комиссией ОАО «МАШ» процедуры согласования и заключения Соглашения.

Соглашение о стратегическом сотрудничестве от 08 октября 2012 года, заключенное между ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот», подписано Генеральным директором ОАО «МАШ» М.М. Василенко, действующим на основании Устава и Генеральным директором ОАО «Аэрофлот»XXXXXXXXX, действующим на основании Устава.

В соответствии с Приказом ОАО «МАШ» от 11 мая 2005 года №795/к XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX с 12 мая 2005 года переведен на должность Генерального директора ОАО «МАШ» по решению Совета директоров ОАО «МАШ» от 11 мая 2005 года (Протокол №72).

В соответствии с Выпиской из Протокола №144 заседания Совета директоров ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» от 02 мая 2012 года XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX по решению Совета директоров ОАО «МАШ» назначен на должность Генерального директора ОАО «МАШ» сроком на 2 года с 12 мая 2012 года.

Компетенция Генерального директора ОАО «МАШ» определена в ст.14 Устава ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» (далее – Устав). В соответствии с п. 14.3 статьи 14 Устава генеральный директор Общества осуществляет руководство текущей деятельностью Общества, за исключением вопросов отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров Общества, Совета директоров Общества и Правления Общества.

Ограничение компетенции генерального директора продублировано также в пп. 14.5.24 Устава.

В соответствии с Уставом (п. 13.4 Устава) к исключительной компетенции Совета директоров Общества относится:

- определение приоритетных направлений деятельности Общества;
- принятие решений об изменении специализации отдельных терминалов аэропорта Шереметьево – обслуживание международных воздушных линий, внутренних воздушных линий либо в сочетании международных и внутренних воздушных линий;
- вопросы одобрения сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, в случаях и порядке, установленных Федеральным законом «Об акционерных обществах»;
- принятие решений об изменении в терминалах аэропорта Шереметьево конфигураций, местонахождения площадей, необходимых для размещения и обслуживания пассажиров;
- и другое.

Заключение Соглашения между ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» находилось вне компетенции генерального директора ОАО «МАШ» так как ряд обязательств ОАО «МАШ», отраженных в Соглашении находились в исключительной компетенции Совета директоров Общества.

Кроме того, один из членов Совета директоров ОАО «МАШ» одновременно является членом Правления и членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот». Таким образом, все сделки, совершаемые ОАО «МАШ» и

ОАО «Аэрофлот» после 29.06.2012 являются сделками, в совершении которых имеется заинтересованность.

Согласно п. 13.4 ст. 13 Устава вопросы, отнесенные к компетенции Совета директоров Общества, не могут быть переданы на решение генеральному директору Общества и Правлению.

Согласно акту, в соответствии с действующим законодательством РФ и Уставом ОАО «МАШ» решение о заключении Соглашения было принято Советом директоров ОАО «МАШ» (выписка из протокола № 154 от 09.10.2012). Данное решение является основанием для подготовки проекта соглашения и его заключения.

Процедура заключения и исполнения договоров в ОАО «МАШ» регламентирована Стандартом предприятия СТП-3.1-06-11 «Порядок заключения и исполнения договоров в ОАО «МАШ», утвержденный приказом № 226 от 31.05.2011 (далее – Стандарт). В соответствии с пунктом 7 Стандарта согласование проекта договора (соглашения) в обязательном порядке осуществляется со структурными подразделениями, указанными в Стандарте. Таким образом, проект Соглашения до представления на подписание должен быть согласован в установленном порядке в структурных подразделениях ОАО «МАШ».

Проект Соглашения подготовлен Центром по работе с авиакомпаниями. При этом проект Соглашения не был согласован со структурными подразделениями ОАО «МАШ» в установленном Стандартом порядке, в том числе с Дирекцией по правовым вопросам. В соответствии с указанным стандартом предметом согласования проектов соглашений Дирекцией по правовым вопросам является

проверка на соответствие условий соглашения требованиям действующего законодательства РФ.

Таким образом, в ходе подготовки проекта Соглашения на представление Совету директоров был нарушен порядок согласования условий Соглашения, установленный Стандартом предприятия СТП-3.1-06-11 «Порядок заключения и исполнения договоров в ОАО «МАШ».

В соответствии с выводами комиссии ОАО «МАШ» по проведению служебного расследования по проверке процедуры согласования и заключения Соглашения с ОАО «Аэрофлот» причиной нарушения порядка заключения Соглашения, предусмотренного Стандартом, послужила неудовлетворительная организация деятельности подчиненных структурных подразделений заместителем генерального директора по производству ОАО «МАШ» XXXXXXXXXXXX (п. 2.7 Должностной инструкции).

Заместитель генерального директора по производству ОАО «МАШ» В.А. Буряк 07 мая 2013 года ознакомлен с Актом №5 служебного расследования по проверке процедуры согласования и заключения Соглашения о стратегическом сотрудничестве № P1215240 от 08 октября 2012 года с ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» и согласен с выводами комиссии ОАО «МАШ» по проведению служебного расследования.

В связи с тем, что проект Соглашения не был представлен на согласование в Дирекцию по правовым вопросам, Совет директоров ОАО «МАШ», принявший решение о его заключении, и генеральный директор Общества, подписавший данное Соглашение, не были проинформированы о том, что Соглашение содержит условия, противоречащие действующему законодательству РФ.

Учитывая изложенное, установлено, что лицом, ответственным за нарушение антимонопольного законодательства, выразившегося в заключении Соглашения о стратегическом сотрудничестве, которое может привести к ограничению конкуренции на рынке оказания услуг по авиаперевозкам, путем создания условий, ставящих авиакомпанию на данном товарном рынке в неравное положение при использовании инфраструктуры международного аэропорта Шереметьево является заместитель генерального директора по производству В.А. Буряк.

Таким образом, оценив представленные по делу доказательства в совокупности, прихожу к выводу об отсутствии вины Генерального директора ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.32 КоАП РФ.

XXXXXXXXXXXXXXXXXX, надлежащим образом извещенный о дате, времени и месте рассмотрения дела об административном правонарушении № 09-21/05-13, не явился.

Руководствуясь статьями 23.48, 24.5, частью 1 статьи 29.9, 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях,

ПОСТАНОВИЛ:

Производство по делу об административном правонарушении № 09-21/05-13, возбужденному в отношении Генерального директора ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, прекратить в связи с отсутствием состава административного правонарушения.

В соответствии с частью 3 статьи 30.1 и статьей 30.3 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано вышестоящему должностному лицу либо в суд в течение 10 дней со дня вручения или получения копии постановления.

Согласно части 1 статьи 31.1 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении вступает в законную силу после истечения срока, установленного для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано.

Заместитель руководителя

А.А. Азаренко