



Общество с ограниченной ответственностью «АВИАЛ ДВ»  
680009 г. Хабаровск, Проспект 60 лет Октября, 180  
Почтовый адрес: 680009 г. Хабаровск, А/Я 581  
ИНН 2724170811 КПП 272401001  
Р/с 40702810408220000717 Дальневосточный филиал  
ПАО "МТС-Банк"  
БИК 040813838 к/с 30101810700000000838  
Контактный телефон: (4212) 91-18-26, 8-924-105-45-55  
E-mail: [avial555@mail.ru](mailto:avial555@mail.ru)

Исх. №11 от 06.02.2017г.

Руководителю Московского УФАС России  
Ханян А.Э.

**Заказчик:** ПАО "Компания "Сухой"

Место нахождения: 125284, г. Москва, ул. Поликарпова, 23Б

Почтовый адрес: 125284, г. Москва, ул. Поликарпова, 23Б

Телефон/факс: (499) 550-01-06 (доб. 36-65), E-mail: [torgi@sukhoi.org](mailto:torgi@sukhoi.org)

**Заявитель:** Общество с ограниченной ответственностью "Авиал ДВ"

Место нахождения: 680009, Хабаровский край, г. Хабаровск, проспект 60 лет Октября, 180

Почтовый адрес: 680009, г. Хабаровск, а/я 581

Телефон/факс: 8(4212) 91-18-26, сот. 8-924-105-45-55, E-mail: [avial555@mail.ru](mailto:avial555@mail.ru)

**Обжалуемая закупка:** Запрос предложений в электронной форме:

№ 31704744635 ([www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru));

№ 774430 ([www.b2b-avia.ru](http://www.b2b-avia.ru))

Оказание услуг по чартерной авиатransпорту и обслуживанию грузов ПАО «Компания «Сухой»:

Место оказания: Российская Федерация

Запрос предложений размещен на официальном сайте: <http://www.zakupki.gov.ru>,

электронной - торговой площадке "B2B-avia" ([www.b2b-avia.ru](http://www.b2b-avia.ru))

## ЖАЛОБА

**на нарушение антимонопольного законодательства и положений 223-ФЗ  
при проведении ОАО "Компания "Сухой" запроса предложений в электронной форме**

01.02.2017г. Публичное акционерное общество «Авиационная холдинговая компания «Сухой» опубликовало документацию о запросе предложений № 1.417.4-2017.

Предметом запроса предложений является оказание услуги по перевозке грузов авиационным транспортом чартерными рейсами, в том числе в составе консолидируемой партии, по территории Российской Федерации, а также дополнительные услуги связанные с перевозкой

Максимальная общая стоимость услуг по Договору не может превышать 110 000 000 (сто десять миллионов) рублей.

**Данная закупка направлена на полное исключение конкуренции, прямо нарушает действующее законодательство, проводится в целях обеспечения победы конкретному участнику.**

Наша организация намерена участвовать в данной закупке.

Результаты закупки будут подведены 28.02.2017г. Просим приостановить закупку до рассмотрения дела.

**Документация о закупке позволяет участвовать в закупке лицам, не соответствующим требованиям законодательства, применительно к лицам, оказывающим услуги авиационной перевозки грузов.**

Предметом закупки, как следует из документации, являются перевозки грузов Заказчика авиационным транспортом на коммерческой основе.

Согласно п.2.1 Документации «Участник процедуры закупки должен соответствовать требованиям, предъявляемым в соответствии с законодательством Российской Федерации к лицам, осуществляющим поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг, являющихся предметом запроса предложений в том числе:

– **соответствовать требованиям, устанавливаемым в соответствии с законодательством Российской Федерации к юридическим лицам (индивидуальным предпринимателям), осуществляющим поставку товаров (оказание услуг, выполнение работ), являющихся предметом закупки;**

– **обладать необходимыми лицензиями или свидетельствами о допуске на поставку товаров (оказание услуг, выполнение работ), в случае если поставка товаров, выполнение работ, оказание услуг подлежит лицензированию в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, и являющихся предметом заключаемого договора».**

**Согласно п.2.2.2 Документации, участник предоставляет:**

**«2.2.2 Документы, подтверждающие соответствие предлагаемых услуг требованиям, установленным в закупочной документации (непредставление таких документов означает отклонение заявки Участника):**

– **копия лицензии Росавиации либо другого разрешительного документа, выданного иным государственным органом владельцу воздушного судна или другой стороне по договору фрахта, на выполнение нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом, грузов не для собственных нужд. Разрешительный документ должен быть оформлен в соответствии с Воздушным кодексом РФ и исключать возможные срывы перевозок, связанные с приостановлением данного документа государственными надзорными и правоохранительными органами (Ространснадзор, транспортная прокуратура и т.п.)».**

**Действующее законодательство не допускает никаких «других разрешительных документов» на выполнение перевозки грузов не для собственных нужд, кроме лицензии.**

#### **ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ПОЛУЧЕНИЯ ЛИЦЕНЗИИ**

Согласно п.п. 22, п.п. 23 п.1 ст.1 Федерального закона от 04.05.2011 №99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" деятельность по перевозкам воздушным транспортом груза и пассажиров подлежит обязательному лицензированию (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Согласно ст.104 Воздушного Кодекса РФ «По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) **за плату** для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом».

Таким образом, чартерные перевозки грузов являются коммерческими по определению, о чём и говорит, собственно, плата по данной закупке.

**Указанный довод о незаконности документации (возможность предоставления «других разрешительных документов») имеет принципиальное значение и не является попыткой «прицепиться» к неудачной формулировке.**

Дело в том, что на сегодняшний день подобные услуги ПАО «Компания «Сухой» как раз оказывает организация ООО «ЭкспрессАвиа», не имеющая и никогда не имевшая лицензии, **на победу которой и рассчитана закупка.**

Недобросовестные перевозчики, зачастую, пытаются ввести проверяющие органы в заблуждение, ссылаясь на ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 30 июля 1999 г. N 862 «ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ В КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ», в пункте 2 которого установлено:

«Разрешить организациям, на балансе которых находятся экспериментальные воздушные суда, использовать их для перевозки грузов за плату на договорной основе по специальным программам, согласованным с Федеральной службой воздушного транспорта России».

То есть, перевозчики выдумывали и согласовывали какие-либо экспериментальные чудо-программы: «мол, мы будем летать и изучать форму облаков и влияние формы и цвета облаков на полёт воздушного судна, а чтобы всё было, как в реальности, будем летать загруженными, перевозя за плату чужие грузы»

Между тем, подобная ссылка неуместна, имела место в 90-х годах, когда было несколько иное, путанное законодательство. Судами подобные «схемы» давно не принимаются во внимание.

Согласно ч.1 ст.1 ФЗ от 4 мая 2011 г. N 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности"

«Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности».

Постановление Правительства РФ от 30 июля 1999 г. N 862 «ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ В КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ» **вопросов лицензирования вообще не касается**, а говорит лишь о том, что экспериментальная авиация также может заниматься коммерческой деятельностью, хоть это и не является её основной целью<sup>1</sup>.

**Но, заниматься можно коммерческой деятельностью в области воздушных перевозок только при условии соблюдения законодательства, то есть, - при наличии лицензии.**

Кроме того, давно утратившим силу ФЗ от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" предусматривалось лицензирование воздушных перевозок грузов, за исключением экспериментальной авиации<sup>2</sup>.

Поэтому, недобросовестные перевозчики иногда пытаются сослаться на какие-то древние решения судов, вынесенные по давно утратившему силу ФЗ.

---

<sup>1</sup> «Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации».

<sup>2</sup>Ст.17 Указанного ФЗ предусматривала лицензируемый вид: « 61) перевозки воздушным транспортом грузов (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)»;

Мы вынуждены рассказывать данные нюансы, так как авиация, - всё же достаточно специфичная сфера, в которой далеко не каждый разбирается, чем недобросовестные перевозчики пытаются воспользоваться.

В сегодняшнем законодательстве всё однозначно:

- вопросы лицензирования регулируются ФЗ от 4 мая 2011 г. N 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности". **Коммерческие перевозки грузов всегда подлежат лицензированию.**

**То есть, в документацию заведомо заложена возможность предоставления неких «других разрешительных документов», а не лицензии, в то время, как законодательством допускается только наличие лицензии авиационную перевозку грузов не для собственных нужд.**

И вопрос этот крайне важный: при такой формулировке, допуск участника, предоставившего некую «согласованную программу экспериментальной авиации» будет возможен (ПАО «Сухой» подобного перевозчика уже допустило и заключило с ним договор по предыдущей аналогичной закупке). **И допуск перевозчика без лицензии не влечет серьёзных последствий, - «запуталась комиссия в тонкостях законодательства в области воздушных перевозок, допустила невольно ошибку, обеспечив победу участнику без лицензии».**

**В то время, как при условии документации о наличии только лицензии, и никаких «других разрешительных документов», речь уже будет идти об уголовной ответственности конкретных должностных лиц, которые прямо нарушили требование документации о наличии лицензии на воздушные перевозки.**

Повторимся, речь не идёт о предположительных фактах: речь идёт о том, что на сегодняшний день перевозки уже осуществляет организация, не имеющая лицензии, которую по аналогичной закупке сделали победителем.

Для сведения прилагаем судебную практику по подобным вопросам.

Также просим УФАС по г. Москве запросить Росавиацию РФ о допустимости коммерческой перевозки грузов не для собственных нужд без лицензии (данный орган занимается вопросами лицензирования и даёт ответы достаточно быстро).

Документацией допускается привлечение перевозчиком третьих лиц для выполнения перевозок (то есть, сам участник, может и не иметь лицензии, например, он фрахтует судно у организации, имеющей лицензию).

Тем не менее, вопрос о незаконности формулировки п.2.2.2 документации о возможности предоставления «**другого разрешительного документа**» это не снимает, так как речь идёт о требованиях к предлагаемым услугам, а не к участнику.

**Таким образом, считаем п.2.2.2 документации о закупке незаконным в части возможности предоставления участником закупки каких-либо «других разрешительных документов на выполнение нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом, грузов не для собственных нужд», так как действующее законодательство никаких иных документов, кроме лицензии на перевозку грузов воздушным транспортом не предусматривает.**

**Речь идёт именно о нарушении антимонопольного законодательства**, так как документация ставит в равные условия лиц (потенциальных участников закупки), как несущих колоссальные расходы по обеспечению соответствия предлагаемых услуг требованиям законодательства<sup>3</sup>, так и не несущих указанные расходы.

Применительно к фрахту, также очевидно, что организация, имеющая лицензию, будет предлагать свои услуги гораздо дороже, чем организация, не имеющая никаких лицензий.

---

<sup>3</sup> лицензия в авиации, - это просто исключительно дорогой и крайне сложный в получении документ

То есть, оспариваемый пункт документации ставит в равное положение участников, имеющих совершенно разные расходы в виду выполнения или невыполнения ими требований законодательства.

Выше мы отмечали, что документация рассчитана именно под обеспечение победы ООО «ЭкспрессАвиа». Это обстоятельство подтверждается тем фактом, что в России только одна авиакомпания имеет лицензию на перевозку воздушных грузов самолетами АН-12 (ЗАО «ПО "Космос» в подтверждение чего прилагаем Реестр с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков: <http://www.favt.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-komercheskie-perevozki/>). И, к этой компании, ООО «ЭкспрессАвиа» не имеет никакого отношения.

А для видимости законности, предоставляется давно недействительная программа экспериментальной авиации.

На сегодняшний день, аналогичную предыдущую закупку ПАО «Компания «Сухой» выполняет ООО «ЭкспрессАвиа», которое привлекает непосредственно представителя экспериментальной авиации - ФГУП «СибНИА». «СибНИА» ссылается на наличие у него утвержденной, давно недействующей, программы экспериментальной авиации, которая, якобы, разрешает коммерческие перевозки грузов не для собственных нужд. Заказчик, по каким-то причинам, упорно не желает видеть нарушений законодательства, и пытается, вновь и вновь, провести при закупках эту же схему.

Прилагаем Постановление районного суда г. Хабаровска, которым как раз действующий фактический перевозчик ФГУП «СибНИА» привлечен к административной ответственности за осуществление перевозок без лицензии.

Согласно ч.1 ст.1 ФЗ №223 «Целями регулирования настоящего Федерального закона являются обеспечение единства экономического пространства, создание условий для своевременного и полного удовлетворения потребностей юридических лиц, указанных в части 2 настоящей статьи (далее - заказчики), в товарах, работах, услугах с необходимыми показателями цены, **качества и надежности**, эффективное использование денежных средств, расширение возможностей участия юридических и физических лиц в закупке товаров, работ, услуг (далее также - закупка) для нужд заказчиков и стимулирование такого участия, развитие добросовестной конкуренции, обеспечение гласности и прозрачности закупки, **предотвращение коррупции и других злоупотреблений**».

**Очевидно, что закрепленная возможность допуска к участию в закупке лица, предлагающего выполнение услуг в сфере авиации, и не имеющего лицензии, нарушает также требования ч.1 ст.1 ФЗ 223 к качеству и надежности предлагаемых услуг.**

**Просим комиссию УФАС по г. Москве признать п.2.2.2 документации о закупке незаконным в части возможности предоставления участником закупки каких-либо «других разрешительных документов на выполнение нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом, грузов не для собственных нужд».**

## 2.

Пунктами 2.1, 2.2 документации закреплено, что «Участник процедуры закупки должен .....иметь во владении, в том числе временном, пользовании **ВС Ан-12** с действующими сертификатами летной годности».

Данное условие направлено на победу конкретного участника, - действующий перевозчик (ООО «ЭкспрессАвиа») как раз оказывает услуги перевозки для ПАО «Компания «Сухой» с использованием АН -12.

Между тем, данное условие совершенно необоснованно ограничивает конкуренцию только участниками, имеющими в пользования совершенно устаревший самолет АН-12 (их эксплуатируются буквально единицы, а в коммерческой авиации только ОДИН).

Никаких объективных критериев для наличия требования об использовании только данного самолета нет: есть множество современных воздушных судов, технически более совершенных, способных выполнять перевозку грузов.

Совершенно не ясно, чем, кроме как желанием обеспечить победу конкретному перевозчику с АН – 12, обусловлено наличие данного требования.

**Перевозимому в рамках контракта имуществу, совершенно безразлично, летит ли он на АН-12 или грузовом «Боинге», «Туполеве» или «Ильюшине». Главное чтобы соблюдался принцип эффективного расходования средств для Заказчика, т.е. предложения Участников не превышали начальную (максимальную) цену закупки.**

Полагаем, что с учетом характера конкретной закупки, по которой грузы могут перевозиться любым грузовым воздушным судном без какого-либо влияния на качество услуг, требование о наличии именно АН-12 является необоснованным, ограничивающим число потенциальных участников.

С таким же успехом в документации можно указать цвет судна и даже бортовой номер воздушного судна «ЭкспрессАвиа»: на качестве услуг это никак не скажется, а конкуренцию исключат полностью.

Согласно ч.1 ст.1 ФЗ №223 «Целями регулирования настоящего Федерального закона являются обеспечение единства экономического пространства, создание условий для своевременного и полного удовлетворения потребностей юридических лиц, указанных в части 2 настоящей статьи (далее - заказчики), в товарах, работах, услугах с необходимыми показателями цены, качества и надежности, эффективное использование денежных средств, расширение возможностей участия юридических и физических лиц в закупке товаров, работ, услуг (далее также - закупка) для нужд заказчиков и стимулирование такого участия, развитие добросовестной конкуренции, обеспечение гласности и прозрачности закупки, предотвращение коррупции и других злоупотреблений».

Полагаем, что принципы расширения возможностей участия юридических и физических лиц в закупке товаров, работ, услуг; развития добросовестной конкуренции; предотвращение коррупции и других злоупотреблений рассматриваемым условием прямо нарушаются.

**Просим комиссию УФАС признать незаконными условия документации о закупке в части, предусматривающей наличие у перевозчика воздушных судов конкретного типа (АН -12).**

### 3.

Неуклонно следуя цели исключить конкуренцию, Заказчик предусмотрел ещё одно незаконное условие: баллы при оценке заявок получают организации, имеющие опыт по перевозке грузов чартерными рейсами по договорам, заключенным с предприятиями авиационной промышленности в 2015-2016г.

Понятно, что ООО «ЭкспрессАвиа» имеет опыт перевозки грузов по договорам с предприятиями ИМЕННО авиационной промышленности (с ПАО «Компания «Сухой») по договорам, исполняемым в 2015-2016гг.

Вместе с тем, критерий опыта, - перевозка грузов для предприятий именно авиационной промышленности, является необоснованным, направленным на исключение конкуренции.

Совершенно не ясно, чем перевозка медицинского оборудования, уникального оборудования для горно-рудного производства или высокотехнологичных станков например, либо иного имущества, отличается от перевозок для предприятий авиационной промышленности.

Полагаем, что совершенно очевидны, исключительно противоправные корни данного критерия, направленность закупки под конкретного участника.

Кроме того, также является очевидно необоснованным требованием наличие опыта перевозок именно в 2015-2016 году, ведь чем принципиально отличается перевозка оборудования груза 30 декабря 2014 года от транспортировки 01 января 2015 года или 01 января 2017 года от 28 декабря 2016 года. Видимо, только для Заказчика это имеет значение, поскольку в данные интервалы времени подобные услуги для него, как раз и оказывало ООО «ЭкспрессАвиа» (в подтверждение чего прилагаем документы с сайта госзакупок по аналогичным запросам предложениям Заказчика).

От закупки необоснованно отстраняются практически все потенциальные участники закупок, кроме ООО «ЭкспрессАвиа», так как в России крайне трудно найти организацию, перевозящую грузы для предприятий авиационной промышленности (как правило, подобные предприятия сами перевозят свои грузы). Тем более если данные перевозки еще и не обосновано ограничены конкретными временными периодами.

Как профессиональные перевозчики, смеем отметить, что перевозка грузов предприятий авиационной промышленности, ничем не отличается от перевозки иных грузов.

**ИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ И НОРМ НЕ УСМАТРИВАЮТСЯ КАКИЕ-ЛИБО ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.**

**Просим комиссию УФАС признать незаконными условия документации о закупке в части, предусматривающей оценку опыта перевозок именно по договорам, заключенным с предприятиями авиационной промышленности, а также в конкретные временные периоды (2015-2016).**

На основании вышеизложенного, ПРОСИМ ВАС:

- приостановить спорную закупку (ст.18.1 ФЗ 135);
- признать жалобу ООО «Авиал ДВ» обоснованной;
- выдать ОАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» предписание об устранении допущенных нарушений

Приложение:

Извещение о проведении запроса предложений № 1.417.4-2017;

Документация о запросе предложений в электронной форме № 1.417.4-2017;

Форма для заполнения Участником;

Итоговый протокол № 1.417.83-2014 от 28 апреля 2014 г.;

ИТОГОВЫЙ ПРОТОКОЛ от 05.10.15г. № 1.417.843-2015 R;

Решение Арбитражного суда г. Москвы от 28.09.2016г. по делу А40-110552/2016;

Постановление 9-го ААС от 27.12.2016 по делу А40-110552/2016;

Постановление Центрального районного суда г. Хабаровска от 15.11.2016г. по делу №5-667/2016;

Реестр с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков;

Определение Верховного Суда РФ от 27.07.15г. по делу А40-130494/2013;

Определение Верховного Суда РФ от 29.01.15 по делу А40-130494/2013;

Решение Арбитражного суда Свердловской области от 27.04.15 по делу А60-4521/2015;

Определение Верховного Суда РФ от 06.03.15 по делу А40-130494/2013.

С уважением,

Директор ООО "Авиал ДВ"



Ю.В. Чечурин