



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. №15 от 10.07.2017г.

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:

№ 31705277113 ([www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru));

№ 8518500 ([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

29.06.2017г. Публичное акционерное общество «Авиационная холдинговая компания «Сухой» опубликовало документацию о запросе предложений № 1.417.1107-2017.

Предметом запроса предложений является оказание услуг по чартерной авиаперевозке и обслуживанию грузов ПАО «Компания «Сухой».

По нашему мнению, данная закупка совершенно очевидно направлена на полное исключение конкуренции и обеспечение победы конкретного участника, который уже несколько лет незаконно осуществляет перевозки для «Сухого».

А именно:

Согласно п.2.1 документации, участник закупки должен иметь во владении, в том числе временном пользовании ВС Ан-12 с действующими сертификатами летной годности (иные самолеты не допускаются).

Согласно 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).

То есть, законодательством четко прописано, - перевозка грузов авиационным транспортом подлежит обязательному лицензированию.

Согласно официальных данных с сайта Росавиации в России только 1 самолет АН-12 эксплуатируется авиакомпанией (ЗАО «КОСМОС») имеющей лицензию для осуществления перевозок грузов<sup>1</sup>.

Согласно проекта договора из документации:

«4.1 Исполнитель приступает к оказанию услуг, предусмотренных настоящим Договором, на основании согласованных Заявок Клиента.

4.2 **Заявка должна быть подана не позднее 3 (трех) суток до дня перевозки.** Заявка, поданная позже этого срока, принимается Исполнителем к исполнению при наличии организационно-технических возможностей».

Согласно п.2.1 Таблицы основных критериев оценки:

«Наличие действующих договоров с авиакомпаниями, эксплуатирующими ВС типа Ан-12. Суммарно за каждое ВС, находящееся в эксплуатации у авиакомпаний с которыми заключены действующие договоры:

-Ан-12 – 20 баллов, но **не более 80 баллов**».

Согласно Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных Приказом Минтранса России от 31.07.2009 №128, Федеральное авиационных правил «Требование к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов... », утвержденных Приказом Минтранса России от 25.09.2015 №285 и Регламента технического обслуживания самолета Ан-12 (РО-99), утвержденного совместным решением ГосНИИ ГА и АНТК им. О.К. Антонова (п. 1.03.12), самолет проходит постоянное техническое обслуживание: оперативное и периодическое,

---

<sup>1</sup>Реестр с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков (п.55 реестра)

периодическое ТО выполняется через каждые (6+/-2) месяца эксплуатации самолета и/или 500 часов налета. Период выполнения периодического ТО составляет срок не менее 1 месяца. Следовательно воздушное судно Ан-12, проходя техническое обслуживание, как минимум, два месяца в году не может выполнять полеты.

Таким образом, документация подразумевает наличие у перевозчика только самолетов АН-12, причем несколько самолетов (с учетом обслуживания 1 самолет не может обеспечить исполнение контракта (подача самолета в течение 3-х дней с момента заявки, перевозки грузов по всей России).

**В то же время, в России только 1 самолет АН-12 может заниматься перевозкой коммерческих грузов.**

Таким образом, ПАО «Компания «Сухой» осуществляет заведомо закупку незаконных услуг, которые могут выполняться только с нарушением действующего законодательства, - закупаются незаконные услуги перевозки грузов без лицензии, причём с участием лица, в отношении которого вынесены постановления об административном правонарушении по факту незаконных перевозок<sup>2</sup>.

А именно: ООО «ЭкспрессАвиа», под победу которого рассчитана закупка, фактически перевозит грузы на ПАО «Компания «Сухой» с привлечением самолетов АН -12 ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина», не имеющего лицензию на перевозку грузов.

ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина» многократно привлекались к ответственности за незаконные перевозки (решения прилагаем).

Резюмируя первый пункт жалобы, повторимся:

**В РОССИИ только один самолет АН-12 имеет лицензию на перевозку грузов, в то время, как документация о закупке предполагает, в любом случае, наличие нескольких самолетов с учетом необходимости обслуживания.**

---

<sup>2</sup> Судебные акты прилагаются

**Практика исполнения контрактов по подобным закупкам говорит о том, что закупаются фактически криминальные услуги перевозок без лицензии.**

**Предмет закупки, соответствующий законодательству, просто отсутствует: ни один участник не может найти более 1-го лицензированного АН-12, поэтому неизбежно должен привлекать нелегальных перевозчиков.**

Данные условия не только нарушают требования ФЗ №223 (ч.1 ст.1 ФЗ<sup>3</sup>), не только составляют объективную сторону реализации преступной схемы перевозок, но и неизбежно ограничивает конкуренцию:

- добросовестные перевозчики (имеющие лицензию либо договора с организациями, имеющими лицензию на грузовые воздушные перевозки), не могут даже подать заявки на участие в закупках, так как созданы непреодолимые барьеры, - наличие только самолетов АН-12.

**Данное нарушение относится к порядку подачи заявок на участие в торгах, о чём будет сказано ниже.**

## 2

**Выше мы говорили, что документация о закупке заведомо позволяет участвовать в закупке лицам, не соответствующим требованиям законодательства, применительно к лицам, оказывающим услуги авиационной перевозки грузов.**

А лиц, соответствующих требованиям законодательства, то есть имеющих несколько АН-12 с лицензией просто нет в природе (1 АН-12 просто не в состоянии выполнять контракт в виду необходимости постоянного обслуживания).

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

Согласно 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

---

<sup>3</sup>«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**».

осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

**Никаких иных документов, дающих право на перевозку грузов воздушным транспортом, кроме лицензии, в законодательстве не предусмотрено.**

Документацией о закупке же предусмотрено, что может предоставляться вместо лицензии некий **«другой разрешительный документ»**.

**Но, никаких других разрешительных документов нет и быть не может.**

Мы попросили ПАО «КОМПАНИЯ Сухой» разъяснить документацию, что за «другой разрешительный документ» имеется в виду. При этом, в запросе разъяснений четко указали на закон о лицензировании, и что допускается только и только лицензия.

На что нам ответили до настоящего момента так и не ответили.

По предыдущей аналогичной закупке в наш адрес поступили такого рода пояснения, что «Если документы разрешают выполнять коммерческие перевозки (напр. лицензия или разрешение Росавиации) и предусмотрены действующим законодательством РФ, то такие документы будут приняты».

**То есть, ПАО «Сухой» не смогло назвать конкретно хоть один «разрешающий документ», кроме лицензии, но все равно оставило в документации возможность предоставления некоего «другого разрешающего документа»<sup>4</sup>.**

---

<sup>4</sup> 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 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.)».

**В таких условиях, добросовестные участники закупки просто лишены возможности участвовать в закупке на равных с другими участниками, так как сам Заказчик не может им разъяснить, какие документы требуются для участия в закупке.**

**Действительно, под формулировку «Другой разрешающий документ», может подпадать письмо участника об обещании «отката», записка какого-нибудь чиновника, что разрешает летать, да что угодно.**

**ЧТО ЭТО ЗА ЗАКУПКА, ЕСЛИ ЗАКАЗЧИК ОТКРЫТО, НЕ СМОТЯ НА ЗАПРОС РАЗЪЯСНЕНИЙ ЗАКЛАДЫВАЕТ В ДОКУМЕНТАЦИЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ НЕ ЛИЦЕНЗИИ, А НЕКОГО НЕЗАКОННОГО ДОКУМЕНТА, НАЗВАТЬ КОТОРЫЙ ОН НЕ МОЖЕТ ЛИБО БОИТЬСЯ?**

**В законодательстве нет таких документов, просто нет**

**Отметим: сегодня перевозку грузов на Заказчика незаконно выполняет ООО «ЭкспрессАвиа» путем привлечения ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина», не имеющее лицензии, обладающее некой утвержденной программой экспериментальной авиации, полученную до принятия закона о лицензировании, признанную судами неоднократно, как документ, не дающий права грузовых перевозок<sup>5</sup>.**

---

<sup>5</sup> 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**

И, по существу, именно этот документ подразумевает Заказчик, как оправдывающий допуск к закупке своего конкретного участника.

**Арбитражный суд Москвы, например, констатировал, что никаких иных документов, разрешающих перевозку грузов воздушным транспортом, в природе не существует (Решение Арбитражного суда г. Москвы от 28.09.2016г. по делу А40-110552/2016).**

**Таким образом, Заказчик не только сформулировал предмет закупки, как несуществующий в природе, с учетом действующего законодательства, но и прямо закрепил возможность нарушения участниками законодательства путём предоставления вместо лицензии неких бумаг, которые ПАО «Сухой», а не Законодательная Дума РФ, приравнило к лицензии.**

**Данное нарушение также исключает конкуренцию, так как добросовестные участники просто не могут подавать незаконные заявки. Ведь, по существу, участникам закупки предлагается посоревноваться в преступных схемах, наладить незаконные перевозки с использованием авиации, не имеющей лицензии.**

Данное нарушение также относится к нарушению порядка подачи заявок на участие в закупке.

3

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».

Здесь отметим, что АН -12 – это военно-транспортный самолет, выпускавшийся с 1957 по 1971гг.

То есть, выпуск самолета прекратился 45 лет назад !!!

Между тем, как следует из ранее издававшейся документации по аналогичным закупкам ПАО «Сухой», к закупкам допускались также самолеты Ил-76, Ан-26.

С учетом того, что только 1 самолет АН 12 в России имеет лицензию на грузовые перевозки, речь идёт о необоснованном ограничении конкуренции, так как только у ООО «ЭкспрессАвиа» создана незаконная схема перевозок (без лицензии) с использованием нескольких АН-12.

Между тем, считаем, что ПАО «СУХОЙ», не должно переживать, какими именно самолетами и какого цвета надо перевозить грузы, будет ли Исполнитель летать полупустой или загруженный полностью, на старых или на новых самолетах.

Действительно, участники назвали свою цену услуг, и их проблема, какие самолеты они будут использовать.

---

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>5</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>5</sup>.

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

Во –первых, есть много схожих моделей, способных перевозить грузы в виде авиационных двигателей и панелей (ИЛ 76, ТУ 204, АН-74 и мн. др.).

Во –вторых, экипаж АН-12 – 8 человек, в то время, как более современные самолеты с большей грузоподъемностью имеют экипаж 3-5 человек, современную авионику и двигатели с малым расходом топлива то есть, более экономичны.

Мы не против АН-12, это хороший самолет. Но, мы против исключения конкуренции незаконной бессмысленной (с правовой точки зрения, а не из личных интересов) конкретизации модели.

#### 4

**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. (п.2.2 Таблицы основных оценочных критериев закупки).**

**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 или для горнорудной промышленности, например, либо иного имущества, отличается от перевозок для предприятий авиационной промышленности. Кроме того, 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.

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

От закупки необоснованно отстраняются практически все потенциальные участники закупок, кроме ООО «ЭкспрессАвиа», так как в России крайне трудно найти организацию, перевозившую грузы для предприятий авиационной промышленности (как правило, подобные предприятия сами перевозят свои грузы).

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.**

**Таким образом, ПАО «Сухой» закупает лицензируемые услуги.**

Из открытых источников известно, что под данные услуги подпадает только один перевозчик (ЗАО ПО «Космос»), как имеющий лицензию на АН-12.

**В нарушение ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», п. 7 Обзора судебной практики применения законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд от 28.06.2017г.<sup>6</sup>, ПАО «КОМПАНИЯ Сухой» допускает предоставления вместо лицензии неких незаконных документов.**

Дабы исключить участие в закупке иных лиц, необоснованно вводится критерий о наличии у перевозчиков исключительно древних самолетов АН-12 при наличии множества аналогов.

Также необоснованно вводится оценка опыта перевозки именно на предприятия авиационной промышленности (указали бы сразу, опыта на ПАО «Сухой»). При этом, перевозка грузов на предприятия авиационной промышленности, по нашему мнению, ничем, кроме преступности схемы не отличается от перевозки иных грузов.

---

<sup>6</sup>« Если выполнение работ, оказание услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности, является самостоятельным объектом закупки, заказчик устанавливает требования к участникам закупки о наличии у них лицензии на такой вид деятельности».



Нарушения относятся именно к порядку подачи заявок на участие в закупке.

Так, согласно прилагаемого письма ФАС России по ФЗ №223:

**«Порядок подачи заявок на участие в закупке устанавливается документацией о закупке и предполагает установление требований, в том числе, к подаваемым заявкам, составу документов, включаемых в состав заявки, к срокам, месту, способу подачи заявки».**

**Установленный ст.18.1 Порядок направлен на оперативное устранение нарушений.**

**В силу ч.17 ст.18.1 Комиссия должна рассмотреть жалобу с учетом всех выявленных нарушений».**

В рассматриваемой ситуации участники закупки должны подать заявки на участие в закупке с приложением документов о нахождении в пользовании самолетов АН-12 с наличием лицензии или иного документа.

ООО «Авиал ДВ» может использовать для выполнения контракта самолеты Ил-76 и АН-12 с лицензией (договор с ПАО «Космос»). При этом, исполнить закупку только с применением одного борта АН 12 нереально.

То есть, мы, при наличии указанных воздушных бортов, не можем исполнить контракт.

Незаконное требование о наличии АН 12 в итоге, препятствует подачи нами заявки.

Наличие возможности предоставить вместо лицензии незаконные программы экспериментальной авиации, также ограничивают нас в подачи заявок, так как фактически означают **необходимость для нас пойти на преступные действия и создать схему незаконных воздушных перевозок без лицензии.**

Требование о наличии опыта перевозок для предприятий авиационной промышленности также незаконно ставит нас в неравные условия с ООО «ЭспрессАвиа», в то время, как мы имеем огромный опыт легальных перевозок, а Заказчик устраивает конкурс «преступного авторитета участников». Мол, кто возил нелегально без лицензии, тот и получит баллы (ведь, именно, ООО «ЭспрессАвиа» имеет опыт авиаперевозок на авиационную промышленность без лицензии).

Обратим внимание УФАС по Москве на позицию Арбитражного суда Московского округа и ВС РФ:

« Доводы кассационной жалобы о недопустимости принятия антимонопольным органом оспариваемого решения по жалобе лица, не являвшегося участником закупки, не принимаются судом кассационной инстанции.

Суды первой и апелляционной инстанции, правильно применив положения части 2 статьи 18.1 Закона о защите конкуренции, пришли к обоснованному выводу о возможности обжалования действий организатора торгов лицом, **участие которого в аукционе было ограничено вследствие предъявления избыточных требований к участникам закупки**<sup>7</sup>.

Мы не можем подать заявку в виду искусственных ограничений. При этом, мы принимаем все меры, дабы участвовать в данной закупке после устранения ограничений конкуренции. Мы оплатили сбор за участие в закупке на ЭТП, направили запрос разъяснений, подали жалобу в УФАС и др.

На основании вышеизложенного, ПРОСИМ ВАС:

- приостановить спорную закупку (ст.18.1 ФЗ 135);

- признать жалобу ООО «Авиал ДВ» обоснованной;

---

<sup>7</sup> Постановление Арбитражного суда Московского округа от 9 июня 2016 г. N Ф05-7280/16 по делу N А40-130652/2015

- выдать ПАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» предписание об устранении допущенных нарушений

Приложение:

Закупочная документация № 1.417.1107-2017;

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

Итоговый протокол № 1.417.4-2017 от 21.02.2017;

Письмо ФАС России от 23.10.2014 №АЦ/42979/14;

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;

Судебные акты о привлечении ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина» к административной ответственности за выполнение воздушных перевозок в интересах ООО «ЭкспрессАвиа»;

Реестр с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков (май 2017);

Постановление Арбитражного суда Московского округа от 9 июня 2016 г. N Ф05-7280/16 по делу N А40-130652/2015;

Определение Верховного Суда Российской Федерации от 23.09.2016 по делу А40-130652-2015;

Обзор судебной практика Верховного Суда Российской Федерации применения законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд от 28.06.2017г.

Счет Т2-158632-4 от 04.07.17 за участие в закупке №851850;

Платежное поручение от 04.07.17 №557;

Доказательство направления 06.02.2017г. ООО "Авиал ДВ" запроса разъяснений закупочной документации (распечатка с сайта электронной площадки b2b-avia);

Запрос ООО "Авиал ДВ" от 05.07.2017 разъяснений закупочной документации (распечатка с сайта электронной площадки b2b-avia);

Свидетельство ООО "Авиал ДВ" о государственной регистрации юридического лица;

Решение №2 от 26.11.2015г.;

Выписка из ЕГРЮЛ ООО "Авиал ДВ".

С уважением,

Директор ООО "Авиал ДВ"



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Ю.В. Чечурин", written over the stamp.

Ю.В. Чечурин