



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

Исх. №35 от 27.10.2017г.

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

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

Обжалуемая закупка: Запрос предложений в неэлектронной форме:

№ 31705644176 (www.zakupki.gov.ru);

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

Место оказания: Российская Федерация

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

ЖАЛОБА

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

20.10.2017 Публичное акционерное общество «Авиационная холдинговая компания «Сухой» опубликовало документацию о проведении открытого одноэтапного запроса предложений в неэлектронной форме № 1.417.1476-2017.

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

При проведении закупки нарушены требования действующего законодательства о размещении информации о закупке, подлежащей обязательному размещению, а также порядок подачи заявок, что препятствует участникам закупки подать заявку, отвечающую требованиям документации и законодательства (ч.10 ст.3, ч.10 ст.4 ФЗ №223).

Закупка является неисполнимой в рамках действующего законодательства, так как у единственного перевозчика, эксплуатирующего с требуемой лицензией АН-12 (только данный тип воздушного судна допускается к перевозке), истек срок действия сертификата летной годности (ПАО «Космос», срок действия сертификата истек 26.09.2017г.).

Данная закупка направлена на полное исключение конкуренции и обеспечение победы конкретного участника, который уже несколько лет незаконно осуществляет перевозки для «Сухого» (пп.2 ч.1 ст.17 ФЗ «О защите конкуренции»).

А именно:

1.

Нарушение порядка размещения информации о проведении торгов, порядка подачи заявок на участие в торгах

Согласно п.2.2.2 Документации, участник предоставляет:

– «...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.)».

Формулировка «другой разрешительный документ» не содержит информацию о том, какие именно документы должны предоставить участники, при отсутствии лицензии.

Согласно официальных данных с сайта Росавиации в России только 1 самолет АН-12 эксплуатируется авиакомпанией (ЗАО ПО КОСМОС), имеющей лицензию для осуществления перевозок грузов¹, но и у этого самолета 26.09.2017г. истек срок действия сертификата летной годности (реестр с официального сайта Росавиации, действующих сертификатов летной годности и реестр с официального сайта ГП Антонов о принятых решениях о продлении срока летной годности ВС прилагаются).

Закупаемые услуги не могут выполняться только одним воздушным судном в силу условий документации и положения о лицензировании² (требования о наличии резервных судов)³.

¹ Реестр с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков (п. 54 реестра)

² п.4 Положение о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) (утв. постановлением Правительства РФ от 5 мая 2012 г. N 457)

³ Согласно проекта договора из документации:

«2.5 Исполнитель обязан не реже 2 (двух) раз в месяц предоставлять, по Заявкам Клиента, ВС АН-12 для перевозки грузов Исполнителя в объеме 1 – 5 тонн в составе консолидируемой партии по маршруту аэропорт ЦФО – аэропорт г.Комсомольска на Амуре».

«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, Федеральные 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, 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, закупка предполагает исключительно допуск участника, имеющего «некий другой разрешительный документ», так как лицензированных судов АН 12 просто нет в природе.

При этом Заказчик не указал в документации, о каких именно других документах идет речь.

Требования о содержании обязательной информации, подлежащей размещению при закупке, закреплены в ч.10 ст.4 ФЗ №223.

Согласно ч.10 ст.4 ФЗ №223

«В документации о закупке должны быть указаны сведения, определенные положением о закупке, в том числе:

1) **требования к безопасности, качеству, техническим характеристикам, функциональным характеристикам (потребительским свойствам) товара, работы, услуги...**

2) **требования к содержанию, форме, оформлению и составу заявки на участие в закупке»;**

То есть, в документации о закупке не указано, какие именно документы должен предоставить Заказчик в составе заявки (пп.2 ч.10 ст.4 ФЗ 223), какие конкретно требования существуют к участникам (наличие лицензии или каких конкретно иных разрешений (пп.1 ч.10 ст.4 ФЗ 223).

Отсутствие указания **на конкретные документы**, требуемые в составе заявки, на документы, подтверждающие соответствие предлагаемых услуг законодательству, является прямым нарушением пп.1 ч.10 ст.3 ФЗ 223: **«неразмещения в единой информационной системе положения о закупке, изменений, вносимых в указанное положение, информации о закупке, подлежащей в соответствии с настоящим Федеральным законом размещению в единой информационной системе».**

Формулировка документации **«либо другой разрешительный документ**, выданный иным государственным органом владельцу воздушного судна» не может свидетельствовать о соблюдении требований ч.10 ст.4 ФЗ №223, так как носит совершенно неконкретный характер. **Более того, в силу Положений ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», иные документы, равнозначные лицензии, в природе не существуют⁴.**

Просим УФАС по г. Москве оценить правомерность использования в документации формулировки «другой разрешительный документ» без указания конкретных документов, подтверждающих качество предлагаемых услуг, их соответствие закону, и без указания конкретных документов, подлежащих включению в состав заявки.

Таким образом, документация подразумевает наличие у перевозчика только самолетов АН-12, причем несколько самолетов (с учетом обслуживания один 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.

⁴ 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 Арбитражного суда Московского округа от 12.04.2017 по делу А40-110552/2016.

Также отмечаем, что перевозки грузов для третьих лиц возможны только при наличии лицензии, о чём прямо говорит пп.23 ч.1 ст.12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности⁵».

В таких условиях, не только нарушен порядок размещения информации в части требований к качеству услуг и составу заявок, **но и невозможно из законодательства установить, в принципе, какой некий тайный «другой разрешительный документ» требуется согласно условиям документации.**

Также просим комиссию УФАС при рассмотрении настоящей жалобы, изучить рынок услуг грузовых перевозок воздушными судами типа АН-12. **При этом просим сопоставлять встречающиеся предложения услуг перевозки с требованиями действующего законодательства о лицензировании, то есть, прослеживается ли в Реестре лицензий Росавиации наличие лицензии на АН 12 у того или иного перевозчика.**

Действительно, в Интернете, например, можно встретить предложения не только незаконных перевозок самолетами АН-12, но и предложения наркотиков, оружия и т. д., что не может рассматриваться как «наличие конкурентного рынка».

Убеждены, что для выполняющего законно свои обязанности государственного органа данные «Интернета» не могут опровергать данные официального Реестра лицензий Росавиации.

Также обращаем внимание УФАС Москвы на неопровержимые доказательства полного исключения конкуренции в данной сфере Заказчиком.

Так, абсолютно аналогичные закупки данного Заказчика (№31705480844 от 31.08.2017, № 31705277113 от 13.07.2017) не состоялись по причине полного отсутствия заявок.

Пользуясь этим, ПАО «Компания «Сухой» продолжает осуществлять «взаимовыгодное сотрудничество» с незаконным перевозчиком (ООО «ЭкспрессАвиа»), продлевая неоднократно период действия ранее заключенного незаконного контракта (ЗАКУПКИ У ЕДИНСТВЕННОГО ПОСТАВЩИКА № 31704744318, № 31705046564, № 31705387867, № 31705545112).

То есть, сложилась следующая ситуация: закупаются услуги, которых нет в природе, - нет в России АН-12, имеющих право перевозить чужие грузы (то есть, с лицензией).

Благодаря этому, услуги, фактически вне рамок законодательства (Постановления заместителя Председателя Хабаровского краевого суда от 18.05.2017 по делу №4а-343/2017) оказывает ООО «ЭкспрессАвиа» под предлогом продления ранее заключенного незаконного контракта.

УФАС по Москве вновь и вновь указывает: на рынке данных услуг есть конкуренция, так как в «Интернете» есть предложения. При этом умышленно сотрудники УФАС игнорируют факты: заявки никто не подаёт и не может

⁵« В соответствии с настоящим Федеральным законом лицензированию подлежат следующие виды деятельности: 23) деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»

подать, лицензия одна, без лицензии оказывать подобные услуги нельзя (Постановление Арбитражного суда Московского округа от 12.04.2017г. по делу А40-110552/2016).

Сколько УФАСу по Москве необходимо еще подобных закупок, где нет участников, но есть всегда один и тот же Исполнитель, чтобы начать принимать меры, а не ссылаться на «Интернет», мы не знаем...

При этом обращаем внимание комиссии УФАС на позицию Верховного Суда РФ (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.), согласно которой «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».

Аналогичный подход абсолютно правомерен и к ФЗ №223.

То есть, ООО «Авиал ДВ» обращает внимание Уважаемой Комиссии УФАС не только на характер указанного нами нарушения порядка размещения информации и подачи заявок (вместо указания конкретных требований к качеству услуг и составу заявок) используется пустая формулировка «другой разрешительный документ»), но и на антиконкурентную природу данного нарушения, делающую невозможным участие в закупке и подачу заявок добросовестными участниками:

- лицензий на АН-12 (а допускаются только АН 12) в необходимом количестве просто нет в природе (всего 1 лицензия, 1 самолета недостаточно ни по условиям документации, ни по законодательству (при грузовых воздушных перевозках существует обязательное правило о наличии резервных судов).

В итоге, ни один легальный перевозчик не может подать заявку (есть другие воздушные суда).

Даже нелегальные перевозчики не могут подать заявки, так как не знают, что требует Заказчик под видом «других разрешительных документов», откат либо что-то ещё...

В итоге, в подобных закупках всегда побеждает ООО «Экспрессавиа», пользующееся услугами СиБНИА им. Чаплыгина, имеющего некие разрешения экспериментальной авиации, за что многократно привлекавшееся судами к ответственности за осуществление воздушных грузовых перевозок без лицензии (решения судов прилагаются).

В таких условиях, формулировка «другие разрешительные документы» используется не потому, что Заказчик ленится перечислить документы, которые он имеет в виду.

На самом деле, это механизм избегания уголовной ответственности за злоупотребление полномочиями: при формулировке с указанием конкретных документов (которых законодательство и не предусматривает), налицо будет заведомость нарушений при многомиллионной закупке. То есть, укажут, к примеру, «разрешение для экспериментальной авиации», тут же Заказчик получит обширную практику самых высоких судебных инстанций, что с подобными документами перевозить нельзя; получит представление Прокуратуры.

Допуск участника с такими документами уже будет заведомым умышленным нарушением, преступлением. А при формулировке «другой разрешительный документ», невозможно доказать умысел, так как участники комиссии дружно ответят: «Ой, а мы думали, что эта бумажка равноценна лицензии».

Когда начались споры по данным Закупкам, Заказчик с «участником» перестали доводить закупки до конца, ведь уже опасно принимать некие программы экспериментальной авиации, просто стали продлевать действующие контракты под предлогом несостоявшихся закупок.

И, наоборот, если вовсе убрать формулировку про другие «разрешительные документы», то получается, что закупка просто бессмысленна, неисполнима: никто в Мире не соответствует условиям документации (не имеет достаточного количества лицензированных АН-12).

В общем, нарушение порядка размещения информации и подачи заявок является в данной ситуации формой преступного исключения конкуренции.

В этой связи также просим Вас рассмотреть вопрос о передаче материалов для проверки в Управление по борьбе с картелями ФАС России, там очень грамотные и работоспособные специалисты в этой сфере, за несколько дней докажут сговор участника и Заказчика.

Также отметим, что формулировка «другой разрешительный документ» не может рассматриваться как расширяющая потенциальный круг участников, так как противоречит законодательству (пп.23 ч.1 ст.12 ФЗ «О лицензировании», п.7 упомянутого Обзора Верховного Суда РФ). **Нельзя расширять конкуренцию за счет допуска участников, предлагающих незаконные услуги (без лицензии).**

2.

Нарушение прав ООО «Авиал ДВ».

Наша организация в качестве уставной цели осуществляет воздушные грузовые перевозки, эксплуатирует различные воздушные суда для своих нужд и третьих лиц.

Мы не можем подать заявку в виду нарушения порядка размещения информации и нарушения порядка подачи заявок.

Действительно, либо мы не обладаем достаточными знаниями (как и судьи в приводимой судебной практике), и не знаем, что есть, оказывается, какие –либо документы, которые заменяют лицензию. И, по своей глупости, считаем, что речь идёт о каких-то сговорах, противоправных действиях, под прикрытием несуществующих документов.

В такой ситуации, права наши прямо нарушаются: ну, не знаем мы, что за документы, а Заказчик скрывает, что за документы.

В итоге мы не можем подать заявку, ведь, согласно п.7.1 документации, заявка без подтверждения соответствия условиям документации заведомо не может быть допущена.

.... Либо, речь идёт о действительном исключении конкуренции при крупных закупках, на которые часть контролирующих органов обращает внимание, часть не обращает... Но, здесь самолеты, не поставка песка, например... Нелегальные перевозки в этой сфере чреваты последствиями и без внимания не останутся... Вопрос времени и виновных в такой ситуации лиц... Сложно представить, если с 50-летним АН-12 случится ЧП... И выяснится, что даже лицензии не было, а информация об этом была.

Так как вопрос допустимости каких-либо иных «других разрешительных документов» при осуществлении коммерческих перевозок грузов для третьих лиц действительно достаточно специфический, а по своим последствиям, - крайне опасный, просим УФАС по г. Москве запросить сведения в «Росавиации» (контролирующий и лицензирующий орган в сфере авиации) о том, допускаются ли какие-либо иные документы, вместо лицензии на грузовые перевозки воздушным транспортом, при осуществлении коммерческих перевозок грузов по договорам с третьими лицами.

Подобный запрос позволит подтвердить ту или иную позицию УФАС при рассмотрении настоящей жалобы.

Повторимся: либо участник ООО «Авиал ДВ» в виду нарушения порядка размещения информации просто лишен возможности понять, что Заказчик от него требует при подачи заявки в качестве «другого разрешительного документа». В этой связи отметим, что из Реестра выданных лицензий следует, что даже МЧС лицензии получает на грузовые перевозки... А здесь, какое-то ООО, вечный победитель однотипных закупок не получает.

Либо речь идёт о вызывающем грубейшем исключении конкуренции с помощью сокрытия обязательной информации по закупке, при котором ВОЗДУШНЫЕ перевозки осуществляют некие «Рога и копыта», не имеющие даже лицензии...А речь идёт о воздушных перевозках, не о поставке песка, не о озеленении газонов...

3.

В силу п.17 ст.18.1 ФЗ «О защите конкуренции», жалоба рассматривается с учетом всех выявленных нарушений.

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.8.2 документации, используются только АН 12 при выполнении контракта.

Выше мы упоминали, что только 1 АН 12 в России имеет лицензию, но этого недостаточно для выполнения контракта. Более того, в таких условиях конкурентная закупка вообще не имеет правовых оснований (закупили бы у единственного поставщика).

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.

Во –первых, есть много схожих моделей, способных перевозить грузы в виде авиационных двигателей и панелей (ИЛ-76, АН-22, ТУ-204 грузовой вариант, АН-74 и мн. др.).

Заказчик сам признаёт в отзыве на жалобу, поданную на аналогичную закупку, что подходят и ИЛ-76 (их лицензированных гораздо больше), и АН-22.

По мнению Заказчика, иные модели крупнее, поэтому, экономически нецелесообразны.

Данный подход противоречит законодательству о защите конкуренции и целям ФЗ №223.

Заказчик ни малейшим образом не уполномочен определять экономическую целесообразность либо нецелесообразность условий работы Исполнителя.

Выгодно или невыгодно осуществлять закупаемые перевозки на ИЛ-76, АН-22 и других самолетах, решает Исполнитель.

Заказчик просто определяет цену, которую он готов заплатить: а какая себестоимость услуг будет у Исполнителя, Заказчика не должно тревожить, если только речь не идёт о сговоре, при котором ряд должностных лиц Заказчика имеют материальную заинтересованность в работе конкретного Исполнителя.

Простым языком, ситуация выглядит следующим образом:

Большинство перевозчиков (авиакомпаний), используют для перевозок как свои воздушные суда, так и суда третьих лиц по договорам (при наличии объемов работы, привлекаются самолеты иных авиакомпаний). 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.

И, в таких условиях, Исполнитель сам распределяет свои ресурсы: например, возит грузы АН 12 в качестве основного борта, но, если проходит этот борт регламентные работы, либо заявки подаются плотно, предоставляется резервный борт (например, ИЛ 76).

Если посмотреть лицензионные требования к воздушным перевозкам грузом, там, как раз, идёт речь об обязательном наличии резервных бортов.

Таким образом, указание на модель АН-12, при том, что в России **уже ни один АН 12 не может в рамках законодательства оказывать подобные услуги,** является критерием исключения конкуренции.

Заказчика ни в коей мере не должно волновать, будет ли перевозчик получать сверхприбыль и делиться, или будет работать на уровне себестоимости.

При отсутствии сговора, на наш взгляд, подобные закупки формулируют путём указания на возможность перевозки конкретного груза по габаритам (например, крылья попарно, такой-то размер; либо двигатели, попарно, такой –то размер).

В целом данное незаконное условие имеет свою природу только в том, что несколько лет перевозки оказывает ООО «ЭкспрессАвиа», использующее только АН 12, у которых нет лицензии.

Был бы у ООО «ЭкспрессАвиа» нелицензированный «Кукурузник» (АН -2) либо ИЛ-2 (2-я Мировая война), Заказчик бы указал в документации только эти модели и в суде бы говорил, что надо перевозить по 2 шурупа, поэтому другие модели «экономически нецелесообразны».

4.

Согласно ч.1 ст.17 ФЗ «О защите конкуренции» «При проведении торгов, запроса котировок цен на товары (далее - запрос котировок), запроса предложений запрещаются действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, в том числе:

1) координация организаторами торгов, запроса котировок, запроса предложений или заказчиками деятельности их участников, а также заключение соглашений между организаторами торгов и (или) заказчиками с участниками этих торгов, если такие соглашения имеют своей целью либо приводят или могут привести к ограничению конкуренции и (или) созданию преимущественных условий для каких-либо участников, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации;

2) **создание участнику торгов, запроса котировок, запроса предложений или нескольким участникам торгов, запроса котировок, запроса предложений преимущественных условий участия в торгах, запросе котировок, запросе предложений, в том числе путем доступа к информации, если иное не установлено федеральным законом;**

3) **нарушение порядка определения победителя или победителей торгов, запроса котировок, запроса предложений».**

Из ранее проведенных закупок ПАО «Компания «Сухой» (например, № 31704744635, № 31502755923) следует, что в закупках побеждает ООО «Авиакомпания «ЭкспрессАвиа», которая использует именно самолеты АН 12, не имеющие лицензии, а эксплуатирующее самолеты АН-12, эксплуатируемые СибНИА им. Чаплыгина. Вместо лицензии предоставляются некие разрешения для полетов экспериментальной авиации, которые судами многократно признавались незаконными (дело А40-110552/2016 и иные судебные акты приложенные к жалобе).

Данная организация оказывает услуги ПАО «Компания «Сухой» уже несколько лет.

Исходя из того, что именно у данного участника есть суда АН 12, а документация о закупке предусматривает только наличие судов АН 12, в то время, как раньше допускались к аналогичным перевозкам и иные суда (ИЛ-76, Ан-26, закупки № 31401059109), полагаем, что спорная закупка направлена на создание необоснованных преимуществ именно данному перевозчику. Тем более, что Заказчик фактически признает возможность перевозить грузы иными типами воздушных судов, но, незаконно, считает это «экономически нецелесообразным» для Исполнителя.

О направленности закупки на обеспечение победы конкретному участнику говорит и тот факт, что Заказчик выставляет баллы в рейтинге за наличие 4-х самолетов АН-12 (п.8.3 документации), при том, что Заказчику достоверно известно, что лицензированный АН -12 всего 1.

То есть, закупка заведомо рассчитана под предоставление победителем не лицензии, а некоего «другого разрешительного документа», скрываемого от других участников даже в запросе разъяснений.

О направленности закупки на обеспечение победы конкретного участника говорит и тот факт, что не смотря на предоставленную Заказчику информацию (в рамках споров о закупках (последние две закупки 31704744635, 31705277113)) о незаконности перевозок грузов самолетами АН 12, эксплуатируемых СибНИА или иной организацией экспериментальной авиации, Заказчик заведомо вновь и вновь закупает именно незаконные услуги у тех же лиц.

Также закупки №№ 31704744635, 31705277113 в первоначальной редакции прямо предусматривали наличие двухлетнего опыта перевозок грузов на предприятия авиационной промышленности (данный опыт заведомо был только у ООО «ЭкспрессАвиа»). После внимания

к данной закупке со стороны иных участников данное требование скорректировали. Но, факт остается фактом: Заказчик устанавливал крайне узкий и необоснованный критерий под конкретного участника, при том, что перевозка грузов на предприятия авиационной промышленности является, вообще, крайним исключением. Это все равно, что «РЖД» бы закупало услуги железнодорожных перевозок.

Более того, ООО «ЭкспрессАвиа» предоставляет некие разрешения для экспериментальной авиации, зная, что они не соответствуют законодательству (постановление Хабаровского краевого Суда от 18.05.2017 №4а-343/2017) и, зная, что Заказчик эти документы примет вместо лицензии, при том, что упоминание подобных документов в документации и разъяснениях не содержится.

По мнению ООО «Авиал ДВ», указанные факты (предоставление неуказанных в документации и в законодательстве документов и их принятие Заказчиком; требование о наличии именно АН 12, фактическое выполнение однородных контрактов на АН 12), говорят как о создании необоснованных преимуществ именно ООО «ЭкспрессАвиа», так и о сговоре должностных лиц среднего звена Заказчика с данным участником.

Также ООО «Авиал ДВ» отмечает, что имеет место в документации и незаконный порядок определения победителя закупки:

Так, учитывая баллы за наличие «нелегальных АН 12 и опыт, участник получает значимость критерия 30 баллов из ста, из которых на «нелегальные» (без лицензии) АН 12 приходится 80%. То есть, именно за АН 12 дается 24 балла, 24 % в рейтинге.

Учитывая цену контракта, легальный перевозчик (1 самолет с лицензией, который есть в природе), должен снизить первоначальную цену аж на 18%⁶ (36 000 000 рублей), только для того, чтобы на равных конкурировать с нелегальным перевозчиком.

То есть, сама значимость неценового критерия, применительно к баллам за АН 12, говорит о полном исключении конкуренции для законных перевозчиков, направленности закупки на победу именно ООО «ЭкспрессАвиа».

Поэтому, считаем, что все нарушения, упомянутые в ч.1 ст.17 ФЗ «О защите конкуренции», в данной закупке налицо.

На основании вышеизложенного, ПРОСИМ ВАС:

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

- признать жалобу ООО «Авиал ДВ» обоснованной;

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

Приложение:

Закупочная документация № 1.417.1476-2017;

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;

Итоговые протоколы по закупкам №31705480844 от 31.08.2017, № 31705277113 от 13.07.2017;

⁶ За один самолет с лицензией он получит лишь 20 баллов, с учетом значимости критерия – 6 баллов в итоговом рейтинге из 24 возможных за самолеты.

Итоговые протоколы по закупкам № 31704744318, № 31705046564, № 31705387867, № 31705545112

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 Арбитражного суда Московского округа от 12.04.2017 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 (октябрь 2017);

Реестры с официального сайта Росавиации авиакомпаний - коммерческих воздушных перевозчиков обладателей лицензий на грузовые перевозки;

Реестр с официального сайта Росавиации, действующих сертификатов летной годности;

Реестр с официального сайта ГП Антонов о принятых решениях о продлении срока летной годности ВС;

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.

Запрос ООО "Авиал ДВ" от 23.10.2017 разъяснений закупочной документации;

Пояснения Заказчика по допустимости самолетов (выписка из возражений ПАО "Компания "Сухой" от 18.07.2017).

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

Решение №2 от 26.11.2015г.;

Выписка из ЕГРЮЛ ООО "Авиал ДВ";

Устав ООО "Авиал ДВ".

С уважением,

Директор ООО "Авиал ДВ"



Ю.В. Чечурин