



DAGVAARDING (IN EEN COLLECTIEVE ACTIE EX ARTIKEL 3:305A BURGERLIJK WETBOEK)

Heden, tweeduizend twee en twintig

op verzoek van de stichting naar Nederlands recht **AIRBUS INVESTORS RECOVERY STICHTING**, statutair gevestigd te Den Haag en kantoorhoudende aan de Johannes Verhulststraat 80 2 te (1071 NJ) Amsterdam, te dezer zake woonplaats kiezende te (1016 BX) Amsterdam aan de Herengracht 286, ten kantore van Scott+Scott Attorneys at Law LLP, van welk kantoor mr. J. de Jong als advocaat wordt gesteld en als zodanig voor eiseres in rechte zal optreden;

GEDAGVAARD

de Europese naamloze vennootschap (*Societas Europaea*) **AIRBUS SE**, statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudend te (2333 CS) Leiden aan de Mendelweg 30, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes latende aan:

Waarbij AIRBUS SE tevens voor deze zaak woonplaats heeft gekozen ten kantore van mr. J.B.R. Regouw, advocaat bij Clifford Chance LLP, kantoorhoudende te (1013 GE) Amsterdam aan de Droogbak 1A, aldaar mijn exploit doende en afschrift dezes latende aan:

OM OP

Woensdag 4 mei 2022 (woensdag vier mei tweeduizendtweeëntwintig), 's ochtends om 10:00 uur, niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat, te verschijnen op de terechtzitting van de Rechtbank Den Haag, die zal worden gehouden in één van de zalen van het Paleis van Justitie aan de Prins Clauslaan 60 te (2595 AJ) Den Haag.



MET DE AANZEGGING, DAT

indien gedaagde verzuimt advocaat te stellen of het hierna te noemen griffierecht niet tijdig betaalt, en de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, de rechter verstek tegen gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;

bij verschijning in het geding van gedaagde een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;

de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechtentabel;

van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overgelegd:

1^e een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel

2^e een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel e, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet;

MET DE MEDEDELING, DAT

eiseres, op straffe van niet ontvankelijkheid, binnen twee dagen na de dag van de dagvaarding het exploit van dagvaarding ter griffie indient en gelijktijdig aantekening maakt van de dagvaarding in het centraal register voor collectieve acties als bedoeld in artikel 305a, lid 7, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, te vinden op www.rechtspraak.nl/Registers/centraal-register-voor-collectieve-vorderingen. De aantekening zal vergezeld gaan van een afschrift van de dagvaarding;

TENEINDE

namens eiseres te horen eisen en te concluderen als volgt:



INHOUDSOPGAVE

I	SAMENVATTING	4
II	FEITEN.....	6
III	DOOR HET ONRECHTMATIGE HANDELEN VAN AIRBUS HEBBEN BELEGGERS SCHADE GELEDEN	41
IV	BEVOEGDHEID RECHTBANK	58
V	DE STICHTING IS ONTVANKELIJK	58
VI	VERWEER AIRBUS EN WEERLEGGING	75
VII	BEWIJS.....	76
VIII	TOELICHTING PETITUM	76



I SAMENVATTING

I.1 Inleiding

- 1 Airbus Investors Recovery Stichting ("**AIRS**" of de "**Stichting**") komt in deze procedure op voor de belangen van benadeelde beleggers die op basis van onjuiste, misleidende respectievelijk onvolledige informatie beursgenoteerde aandelen in Airbus SE ("**Airbus**") hebben verworven. Aangezien Airbus niet bereid is met de Stichting over een minnelijke oplossing te overleggen, heeft de Stichting deze collectieve procedure moeten starten.

I.2 Kern van de zaak

- 2 Op 28 januari 2020 maakte Airbus bekend dat zij en de Franse, Engelse en Amerikaanse justitiële autoriteiten overeenstemming hadden bereikt over een schikking. De Amerikaanse Department of Justice ("**DoJ**"), Department of State ("**DoS**"), de Franse Parquet National Financier ("**PNF**") en de Britse Serious Fraud Office ("**SFO**") hadden een aantal jaar onderzoek gedaan naar wereldwijde corruptie en omkoping door Airbus (**Productie 1**). Airbus kondigde aan voor in totaal EUR 3,6 miljard schikkingen te kunnen treffen met de autoriteiten, nog afhankelijk van rechterlijke goedkeuring.
- 3 Op 31 januari 2020 kondigde Airbus aan dat de schikkingen definitief waren geworden. Airbus kondigde aan voor EUR 2,083 miljard te hebben geschikt met de PNF, voor EUR 984 miljoen met de SFO, voor EUR 526 miljoen met de DoJ en voor EUR 9 miljoen met de DoS (**Productie 2**).
- 4 Het onderzoek van de autoriteiten betrof gedragingen van Airbus in de periode tussen 2008 en 2015. Uit het onderzoek is gebleken dat Airbus gebruik maakte van zogenaamde 'handelsagenten' die smeergeldbetalingen deden aan hooggeplaatste functionarissen bij potentiële klanten, teneinde die klanten te beïnvloeden om lucht- en ruimtevaarttoestellen en bijbehorende diensten van Airbus af te nemen. De corruptieve praktijken van Airbus vonden vrijwel overal ter wereld waar Airbus zaken deed plaats, en duurden meerdere jaren voort. In het persbericht van de SFO over de schikking werd de Britse rechter die de schikking had goedgekeurd, als volgt geciteerd (**Productie 3**):

"The number of countries subject to intense criminal investigation by the various agencies, and the scale and scope of the wrongdoing disclosed in the Statement of Facts demonstrate that bribery was to the extent indicated, endemic in two core business areas within Airbus."
- 5 Airbus was ruim vóór de onderzoeken door de Engelse, Franse en Amerikaanse justitiële autoriteiten aanvingen al bekend met de grootschalige corruptie binnen haar onderneming.



- 6 Beleggers die ter beurse aandelen in het kapitaal van Airbus hebben gekocht, wisten echter lange tijd niet van het bestaan, de omvang, en laat staan van de ernst, van het corruptieschandaal binnen Airbus, en de gevolgen daarvan voor het bedrijf. Toen deze informatie bekend werd, werd de markt verrast, en daalde de koers van de aandelen in Airbus hard.
- 7 Zoals in het vervolg zal worden uiteengezet, heeft Airbus het beleggend publiek niet adequaat geïnformeerd over het corruptieschandaal en het wereldwijde onderzoek daarnaar – ondanks dat hooggeplaatste functionarissen van Airbus op de hoogte waren (dan wel moesten zijn) van de wereldwijde omkoping, en van de slagingskans en het materiele (financiële) risico van strafrechtelijke vervolging en bestrafing in verschillende jurisdicties.
- 8 Doordat Airbus essentiële informatie niet tijdig en/of voldoende volledig met het beleggend publiek heeft gedeeld – in strijd met op haar rustende wettelijke en zorgvuldigheidsverplichtingen – heeft zij schadeveroorzakend onrechtmatig gehandeld jegens beleggers; Airbus dient de daardoor ontstane schade te vergoeden.

I.3 Plan van aanpak

- 9 De dagvaarding is als volgt opgebouwd. Allereerst, in hoofdstuk 2, worden de partijen kort geïntroduceerd aan eisende en verwerende zijde. Vervolgens worden de feiten uiteengezet.
- 10 In hoofdstuk 3 worden de feiten van een juridische duiding voorzien. De Stichting zal eerst ingaan op het toepasselijk recht en vervolgens het onrechtmatig handelen van Airbus naar Nederlands recht nader toelichten.
- 11 Hoofdstuk 4 onderbouwt de bevoegdheid van Uw Rechtbank en hoofdstuk 5 licht de ontvankelijkheid van de Stichting toe.
- 12 Hoofdstukken 6 en 7 behandelen achtereenvolgens het verweer van Airbus en het bewijs(aanbod). Hoofdstuk 8 geeft een toelichting op het petitum.



II FEITEN

II.1 Partijen

Airbus

- 13 Airbus is een Europese naamloze vennootschap, naar Nederlands recht opgericht, en statutair gevestigd in Amsterdam. Airbus is de moedermaatschappij van een internationaal opererende groep bedrijven die zich bezighouden met het ontwerpen en produceren van lucht- en ruimtevaartschepen en –technologie. Airbus houdt kantoor in Leiden (Nederland).
- 14 In 2000 ontstond uit een fusie van Franse, Spaanse en Duitse lucht- en ruimtevaart en defensiebedrijven de European Aeronautic Defence and Space Company N.V. In 2014 veranderde de naam in Airbus Group N.V., en in 2015 werd Airbus Group N.V. omgezet in een Europese naamloze vennootschap, die thans de naam Airbus SE draagt. Als **Productie 4** wordt een uittreksel uit het handelsregister van de Nederlandse Kamer van Koophandel van Airbus overgelegd.
- 15 Airbus en het Amerikaanse bedrijf The Boeing Company zijn een (praktisch) duopolie op de wereldwijde markt voor vliegtuigen. Airbus ontwerpt, produceert en onderhoudt vliegtuigen, helikopters en ruimtevaarttoestellen. Airbus ontwerpt en produceert daarnaast vliegtuigen en satelliettechnologie voor de defensiesector. Airbus heeft meer dan 130.000 werknemers in dienst, en rapporteerde tussen 2011 en 2019 winsten van tussen de EUR 1,5 en EUR 5 miljard.
- 16 De Spaanse, Franse en Duitse overheid bezitten (al dan niet middels investeringsvehikels) gezamenlijk ongeveer 25% van het aandelenkapitaal van Airbus. De (investeringsvehikels van deze) overheden hebben een aantal overeenkomsten gesloten die te maken hebben met hun aandeelhouderschap in Airbus. Deze aandeelhoudersovereenkomsten worden beheerst door Nederlands recht.
- 17 De rest van de aandelen Airbus worden verhandeld aan de beurzen in Frankrijk, Duitsland en Spanje. Daarnaast worden *American Depositary Receipts* – een soort certificaat – van de aandelen Airbus op de Amerikaanse markt verhandeld.

Benadeelden

- 18 Beleggers zijn misleid door de in de deze dagvaarding beschreven onvolledige, onjuiste en misleidende informatieverstrekking. Beleggers hebben dientengevolge op basis van onvolledige, onjuiste en misleidende informatie beursgenoteerde aandelen in Airbus verworven (de "**Aandelen**"). Partijen die Aandelen in de Relevante Periode (zoals gedefinieerd in hoofdstuk II.2) hebben verworven respectievelijk gehouden, zullen worden aangeduid als



de “**Benadeelden**”. De Benadeelden betreft beleggers die in Nederland woonachtig dan wel gevestigd zijn alsmede beleggers van daarbuiten.

Eiseres

19 Airbus Investors Recovery Stichting is een naar Nederlands recht opgerichte stichting. Als **Productie 5** wordt een uittreksel van het handelsregister van de Stichting overgelegd en als **Productie 6** haar statuten.

20 Blijkens artikel 1 van haar statuten behartigt de Stichting de belangen van:

“alle personen (daaronder begrepen rechtspersonen) die beursgenoteerde aandelen in Airbus hebben verworven en/of gehouden in de periode 1 januari 2008 tot en met 31 juli 2020, waaronder begrepen alle Deelnemers”

Deelnemers zijn *“alle partijen (inclusief rechtspersonen) die in de periode 1 januari 2008 tot en met 31 juli 2020 beursgenoteerde aandelen in Airbus hebben verworven en/of gehouden die zich aan de Stichting verbinden (opt in) en deze steunen”*.

21 Om haar doel te bereiken heeft de Stichting onderhavige procedure geëntameerd. Daarnaast werkt de Stichting nauw samen met Airbus Investors Recovery Limited (“**AIRL**”). AIRL is een rechtspersoon opgericht naar het recht van, en gevestigd te, Guernsey. AIRL heeft door middel van cessie vorderingen op Airbus van ongeveer 200 Benadeelden verkregen. Door middel van cessies hebben de betreffende Benadeelden hun schadevorderingen die verband houden met het onrechtmatig handelen door Airbus aan AIRL overgedragen. Aan die cessies ligt een Participation Agreement ten grondslag. Op basis van de Participation Agreement verbindt de betreffende Benadeelde zich tevens om de Stichting te steunen (artikel 12) – reden waarom ook de Stichting partij is bij de Participation Agreement. Als **Productie 7** wordt een Participation Agreement in de procedure ingebracht. De Stichting en AIRL maken beide gebruik van dezelfde procesfinancier ter bekostiging van hun activiteiten en het advocatenkantoor Scott+Scott treedt zowel in het belang van de Stichting als AIRL op.

22 De gedachte achter die alliantie tussen de Stichting en AIRL is dat de samenwerking voor de Benadeelden gunstig is. Beide vertegenwoordigen hetzelfde type gedupeerde belegger:

- i. allen hebben gewone aandelen gekocht (d.w.z. geen obligaties of afgeleide producten maken deel uit van de actie van AIRL, noch vallen deze binnen de doelstelling van de Stichting);
- ii. allen hebben deze aandelen op een effectenbeurs gekocht;
- iii. allen kochten de aandelen gedurende dezelfde periode, en

- iv. allen hebben vertrouwd op dezelfde openbare informatie, terwijl zij door Airbus zijn misleid.
- 23 Aanvankelijk was de insteek dat AIRL het voortouw zou nemen door een juridische procedure te entameren op basis van de gecedeerde schadevorderingen. Een door haar bewerkstelligde gunstige rechterlijke uitspraak zou vervolgens alle Benadeelden dienen (bijvoorbeeld indien een dergelijke procedure zou worden vastgesteld dat Airbus onrechtmatig heeft gehandeld door bepaalde informatie niet met het belegend publiek te delen). De Stichting zou vooralsnog meer passief de belangen van de bredere groep Benadeelden beschermen. De Stichting en AIRL hebben deze strategie herijkt mede omdat Stichting Investor Loss Compensation een WAMCA-procedure tegen Airbus, alsmede een groot aantal (voormalige) functionarissen en de (voormalige) accounts van Airbus, is gestart.
- 24 Concreet heeft de samenwerking de volgende voordelen:
- i. Het komt de Stichting ten goede dat zij kan terugvallen op de door AIRL gevoerde rechtszaken en gebruik kan maken van de ervaring van dezelfde advocaten. De rechtsvragen die moeten worden beantwoord om de aansprakelijkheid van Airbus vast te stellen, zijn immers dezelfde, ongeacht of deze door AIRL of de Stichting worden gesteld. Het is kostenefficiënter en sneller als de rechtszaak wordt gevoerd op basis van een beperkte groep investeerders.
 - ii. De Stichting en AIRL zijn overeengekomen om samen te werken en, via hun gemeenschappelijke advocaten, met één stem te spreken. Dit zal leiden tot een efficiëntere geschillenbeslechting, wat in het belang is van de Benadeelden en ook in het belang van Airbus. De advocaten van Airbus zullen kunnen spreken met één enkel advocatenkantoor dat alle Benadeelden vertegenwoordigt, wat het voor alle betrokkenen gemakkelijker zal maken om de zaak uiteindelijk op te lossen. Het zal ook bijdragen tot een stroomlijning van de kosten van het geschil (het honorarium van één kantoor is minder duur dan dat van twee).
- 25 Praktisch geven de Stichting en AIRL reeds sinds augustus 2021 als volgt uitvoering aan de samenwerking:
- i. Op 6 augustus 2021 hebben de Stichting en AIRL gezamenlijk een brief aan Airbus betekend met het oog op stuiting van de verjaring ten gunste van Benadeelden. De Stichting kondigde daarin onder andere aan dat het mogelijk een gerechtelijke procedure tegen Airbus zou starten. In de brief heeft de Stichting – conform artikel 3:305a BW – Airbus uitgenodigd in overleg te treden. Bij brief van 1 december 2021 heeft Airbus geantwoord de gegrondheid van de vorderingen van AIRS te ontkennen.

- ii. Op 6 augustus 2021 heeft Airl een dagvaarding aan Airbus betekend. Airl vordert in die procedure allereerst een verklaring voor recht dat Airbus onrechtmatig heeft gehandeld jegens de benadeelden die hun vorderingen aan Airl hebben gecedeerd. De procedure is bij de rechtbank Amsterdam aanhangig.

Airbus heeft intussen een incidentele conclusie genomen met betrekking tot de bepaling van het recht dat van toepassing is op de schadevorderingen. De rechtbank heeft een zitting gepland in juni 2022 om de incidentele vorderingen te behandelen en de verdere voortgang in de procedure te bespreken.

- iii. Op dit moment beogen zowel de Stichting als Airl hun procedures voort te zetten. De Stichting meent dat het - ongeacht haar eigen procedure - zinvol is indien de procedure van Airl vooroploopt en een richtingwijzende uitspraak verkregen kan worden. Tegelijk sluiten partijen niet uit dat Airl op een later moment alsnog zal optinnen, hetgeen zich met name zou kunnen voordoen indien de Stichting als exclusieve belangenbehartiger wordt aangewezen in deze kwestie.

II.2 Relevante periode

- 26 De periode tussen 1 januari 2008 en 31 juli 2020 wordt gezien als de “**Relevante Periode**”. Voor zover thans bekend is dit de periode waarover het ingrijpende en omvangrijke corruptieschandaal (en de afwikkeling daarvan met verschillende autoriteiten) zich heeft uitgestrekt. Gedurende die periode hadden beleggers geen - dan wel onvoldoende - inzicht in de kwalijke praktijken binnen Airbus bij het nemen van hun beleggingsbeslissing.
- 27 Door middel van deze dagvaarding wordt tevens de verjaring van vorderingen gerelateerd aan de Relevante Periode naar het toepasselijke recht gestuit.

II.3 Het corruptieschandaal – de feiten

Inleiding en samenvatting

- 28 Tussen in elk geval 2008 en 2015 maakte Airbus gebruik van handelsagenten (in de hierna te bespreken schikkingsdocumentatie ook aangeduid als ‘*Business Partners*’, afgekort ‘*BP*’) die functioneerden als een soort verkoopintermediairs tussen Airbus en klanten. Airbus betaalde deze handelsagenten (zogenaamd) op commissiebasis wanneer lucht- en ruimtevaarttoestellen, en diensten van Airbus, werden verkocht.
- 29 In werkelijkheid sluisden deze handelsagenten het geld van Airbus op grote schaal door naar hoge functionarissen bij luchtvaartmaatschappijen en overheden, om de verkoop van vliegtuigen en satellieten te bevorderen. Ook waren deze handelsagenten zelf in voorkomend

geval begunstigde van de steekpenningen. De corruptie vond plaats in onder andere Maleisië, Sri Lanka, Taiwan, Indonesië, Ghana, de Volksrepubliek China, Colombia, Nepal, Zuid-Korea, de Verenigde Arabische Emiraten, Saudi-Arabië, en Rusland. Door deze corruptieve praktijken kon Airbus – onder andere – in deze landen lucratieve handelsovereenkomsten sluiten met private luchtvaartmaatschappijen, en met publieke entiteiten die onder overheidscontrole vielen. Hooggeplaatste bestuurders van Airbus wisten van de omkoping, waren daarbij zelf betrokken, en hebben de omkoping in sommige gevallen geïnitieerd.¹

- 30 Dit is gebleken uit grootschalig onderzoek uitgevoerd door de SFO, de PNF, de DoJ en de DoS. Het onderzoek van de SFO heeft geleid tot de *deferred prosecution agreement* tussen de SFO en Airbus van 31 januari 2020 (**Productie 8**), waarvan een *statement of facts* (**Productie 9**) onderdeel uitmaakt. Deze *deferred prosecution agreement* is door de *Crown Court at Southwark* (in Londen, Engeland) goedgekeurd in een *Judgement* van 31 januari 2020 (**Productie 10**). Het onderzoek van de PNF heeft geleid tot een *convention judiciaire d'intérêt publique* tussen de PNF en Airbus van 29 januari 2020 (**Productie 11**). Het onderzoek door de DoJ heeft geleid tot een *deferred prosecution agreement* tussen de DoJ en Airbus van 30 januari 2020, waarvan een *statement of facts* deel uitmaakt (**Productie 12**). Het onderzoek door de DoS heeft geleid tot een *consent agreement* tussen Airbus en de DoS van 29 januari 2020 (**Productie 13**). Deze stukken zullen voor de overzichtelijkheid gezamenlijk de “**Schikkingen**” worden genoemd.
- 31 Ofschoon het onderzoek door voornoemde *externe* justitiële autoriteiten naar Airbus formeel in 2016 is begonnen, moet (i) in zijn algemeenheid worden aangenomen dat Airbus steeds weet wat er binnen haar eigen gelederen speelt, en heeft (ii) Airbus formeel *intern* al in 2014 geconstateerd dat er problemen kleefden aan de betalingen aan/middels handelsagenten, en dat het toezicht op betalingen aan derden tekortschoot. Daarnaast is in september 2014 een intern onderzoek verricht. Na het interne onderzoek is Airbus in oktober 2014 begonnen met een reorganisatie van de interne compliance-structuren, en zijn de betalingen aan/middels (uiteindelijk) de handelsagenten geleidelijk bevroren.
- 32 In het navolgende staat de Stichting stil bij de belangrijkste bevindingen van de SFO, de PNF en de DoJ en DoS. Eerst wordt uiteengezet welke afdelingen en entiteiten binnen Airbus betrokken waren bij de corruptie. Ten tweede wordt ingegaan op enkele voorbeelden van de omkopingspraktijken van Airbus. Tot slot wordt aandacht besteed aan de verplichting die Airbus op zich heeft genomen om de door de autoriteiten vastgestelde feiten niet te (doen) betwisten.

¹ Productie 12, p. 33 en 37.

Airbus entiteiten en functionarissen betrokken bij de corruptie

- 33 Airbus was gedurende de Relevante Periode verdeeld in (hoofdzakelijk) drie onderdelen: (i) de commerciële divisie, (ii) de ruimtevaart- en defensiedivisie en (iii) de helikopterdivisie. Het systeem van verkopen middels de handelsagenten stond onder toezicht van twee entiteiten die vielen onder de commerciële divisie van Airbus: **Strategy and Marketing Organization International** (“**SMO International**”) en de **Company Development and Selection Committee** (de “**CDSC**”).
- 34 SMO International was een belangrijk bedrijfsonderdeel van Airbus met 150 werknemers en vanaf 2008 een jaarlijks budget van US\$ 300 miljoen. In de praktijk werden de uitgaven van SMO International terugbetaald door de commerciële divisie van Airbus, binnen de grenzen van voornoemde begroting.
- 35 Tussen 2008 en 2015 stond SMO International onder leiding van een Chief Strategy and Marketing Officer, die daartoe een bevoegdheidsdelegatie had gekregen van de Chief Executive Officer van Airbus. De missie van SMO International was het ondersteunen van – met name de internationale – marketing- en verkoopactiviteiten van Airbus.² SMO International (i) diende erop toe te zien dat handelsagenten onafhankelijk waren van de klanten van Airbus; (ii) verrichte compliance-risicoanalyses en (iii) sloot overeenkomsten met en deed betalingen aan derde partijen voor de commerciële divisie, en ook voor de ruimtevaart- en defensiedivisie.³
- 36 Ofschoon SMO International de verantwoordelijkheid droeg voor de handelsagenten, en voor de overeenkomsten met, en betalingen aan, derde partijen voor de commerciële divisie van Airbus, diende de CDSC formeel goedkeuring te geven voor nieuwe verkoop- en marketingprojecten, voor nieuwe relaties met handelsagenten, en diende het overeenkomsten met handelsagenten te finaliseren. Ingevolge de interne regels van Airbus moest elk besluit tot inwerkingstelling van een handelsagent worden voorafgegaan door een audit door SMO International, waarvan de resultaten moesten worden voorgelegd aan de CDSC. Ook diende de CDSC erop toe te zien dat interne beleidsregels van Airbus werden nageleefd.
- 37 De samenstelling van de CDSC varieerde van tijd tot tijd. In de CDSC hadden op enig moment in elk geval de volgende hooggeplaatste Airbus-functionarissen zitting: de Chief Financial Officer, de Chief Strategy and Marketing Officer en de Chief Compliance Officer. Gebleken is dat sommige – niet nader gespecificeerde – leden van de CDSC bekend waren met, en zelfs ook betrokken waren bij, de corruptieve handelspraktijken van Airbus.

² Productie 9, p. 6-7.

³ Productie 12, p. 34-36.

- 38 Aan CDSC verstrekte informatie bleek vaak onjuist, onvolledig of misleidend, met name met betrekking tot de procedure waarmee de handelsagent moest worden geïdentificeerd, de hoogte van de bedragen die aan de handelsagent werden toegezegd, en de onderliggende economische rechtvaardiging voor het beoogde marktontwikkelingsproject.
- 39 Naast voornoemde entiteiten binnen Airbus, zijn een zevental hooggeplaatste bestuurders (*“executives with senior responsibility”*) van Airbus geïdentificeerd die kennis hadden van, althans betrokken waren bij, de omkopingspraktijken.
- 40 Samenvattend waren de Airbus-bedrijfsonderdelen SMO International en de CDSC verantwoordelijk voor (de ontwikkeling van) internationale marketing- en verkoopactiviteiten van Airbus. Deze activiteiten werden hoofdzakelijk ontplooid via handelsagenten, die in voorkomend geval smeergelddbetalingen aannamen of doorsluisden van/voor Airbus. In ieder geval zeven hooggeplaatste Airbusbestuurders hadden kennis van, of betrokkenheid bij, de corruptie.

De door de autoriteiten vastgestelde gedragingen van Airbus

- 41 In de *Judgement* van de Engelse rechter waarin de *deferred prosecution agreement* tussen de SFO en Airbus is goedgekeurd worden vijf gedragingen (*“counts”*) van Airbus in overtreding van de Engelse *Bribery Act 2010* omschreven:
- (a) In Maleisië heeft Airbus niet voorkomen dat tussen 2011 en 2015 substantiële smeergelddbetalingen werden gedaan aan personen betrokken bij de aankoop van vliegtuigen door AirAsia en AirAsia X. Deze luchtvaartmaatschappijen waren grote klanten van Airbus: tussen oktober 2005 en november 2014 hebben AirAsia en AirAsia X 405 vliegtuigen van Airbus gekocht, waarvan 180 vliegtuigen als gevolg van smeergelddbetalingen. De smeergelddbetalingen vonden plaats doordat Airbus US\$ 50 miljoen betaalde aan (medewerkers en bestuurders van) voornoemde luchtvaartmaatschappijen als sponsoring voor een sportclub, waar twee bestuurders van AirAsia en AirAsia X eigenaar van waren. Airbus had nóg een betaling van US\$ 55 miljoen aangeboden, maar deze betaling vond geen doorgang, nadat betalingen aan/door SMO International in 2014-2015 werden bevroren.⁴
 - (b) In Sri Lanka heeft Airbus zich tussen 2011 en 2015 schuldig gemaakt aan smeergelddbetalingen om bestellingen door Sri Lankan Airlines, destijds voor 99.1% in handen van de Sri Lankaanse overheid, bij Airbus te faciliteren. In 2013 heeft Airbus de vrouw van een hooggeplaatste functionaris bij Sri Lankan Airlines benaderd. Deze functionaris was betrokken bij de inkoop van vliegtuigen door de luchtvaartmaatschappij. Airbus heeft het bedrijf van deze functionaris tot US\$ 16,84 miljoen aangeboden om Sri

⁴ Productie 10, p. 11-12.

Lankan Airlines te bewegen tot de aankoop en lease van Airbus vliegtuigen. Het bedrijf van de betrokken functionaris was door werknemers van Airbus goedgekeurd als handelsagent.⁵

- (c) In Taiwan heeft Airbus tussen 2010 en 2013 middels handelsagenten smeergelddbetalingen gedaan aan een bestuurder en een werknemer van TransAsia Airways. Airbus betaalde via ingewikkelde en verborgen constructies in totaal meer dan US\$ 14 miljoen aan de betrokken personen; gedurende deze periode nam TransAsia Airways twintig toestellen af van Airbus.⁶
- (d) In Indonesië betaalde Airbus tussen 2011 en 2014 middels handelsagenten meer dan US\$ 3,3 miljoen aan of ten gunste van werknemers van Garuda en Citilink – luchtvaartmaatschappijen die grotendeels in overheidshanden waren gedurende deze periode. Middels de handelsagenten werden (onder andere) betalingen verricht aan een notaris, om de aankoop van vastgoed in Jakarta door een familielid van een Garuda-functionaris te financieren. Ook werden betalingen gedaan aan een bedrijf gevestigd op de Britse Maagdeneilanden die toebehoorde een functionaris van Garuda en zijn echtgenote. Aangezien de bank van deze functionaris de betalingen verdacht vond, werd een deel van de betaling teruggestort aan de handelsagent. De omgekochte werknemers en functionarissen hadden sleutelposities voor de handel van Airbus met de luchtvaartmaatschappijen: Garuda en Citilink kochten 55 toestellen van Airbus gedurende deze periode.⁷
- (e) In Ghana heeft Airbus zich tussen 2009 en 2015 schuldig gemaakt aan het betalen van steekpenningen aan/middels familie van een hooggeplaatste verkozen regeringsfunctionaris. De regeringsfunctionaris vervulde een sleutelpositie in de besluitvorming over aankoop van militaire luchtvaarttoestellen van Airbus door de Ghanese overheid. Gedurende twee verkoopcampagnes (tussen 2009-2011 en 2013-2015) verrichte een bedrijf waar het familielid van de regeringsfunctionaris aandeelhouder van was, diensten als handelsagent, waar Airbus voor betaalde. Toen het bedrijf in 2011 formeel verzocht om als handelsagent toegelaten te worden, werd de link tussen de aandeelhouder en de regeringsfunctionaris opgemerkt. Medewerkers van Airbus verborgen de betrokkenheid van dit bedrijf, door te doen alsof de handelsagentwerkzaamheden tussen 2009-2011 door een andere handelsagent waren verricht.⁸

⁵ Productie 10, p. 12.

⁶ Productie 10, p. 12-13.

⁷ Productie 10, p.13.

⁸ Productie 10, p. 14-15.

- 42 De Britse rechter beoordeelde de wijdverbreidheid van de corruptieve gedragingen, binnen alle niveaus van het werknemersbestand van Airbus, als zeer ernstig:⁹

existed a corporate culture which permitted bribery by Airbus business partners and/or employees to be committed throughout the world. In this case, on the Airbus side, the wrongdoing involved a number of very senior, senior and other employees, including employees with compliance responsibilities. The conduct by some included the creation of false invoices, false payment and other compliance material and the deliberate circumvention of both Airbus' internal compliance procedures and external compliance procedures. In some cases, the

- 43 Uit de tussen Airbus en PNF gesloten *convention judiciaire d'intérêt public* blijkt dat Airbus zich aan de volgende corruptieve gedragingen heeft schuldig gemaakt, waarbij in dit document slechts een steekproef van het verweten gedrag uit de doeken wordt gedaan. De navolgende gedragingen zijn volgens de PNF in strijd met de Franse strafwet:

- (a) In het kader van de verkoop van tientallen vliegtuigen aan Air Arabia tussen 2007 en 2008 – de eerste keer dat Airbus vliegtuigen aan deze luchtvaartmaatschappij verkocht – is een betalingstoezegging van US\$ 10 miljoen gedaan aan betrokken bestuurder van Air Arabia.¹⁰
- (b) In de Volksrepubliek China heeft Airbus zich schuldig gemaakt aan de omkoping van (onder anderen) Chinese overheidsfunctionarissen. Airbus betaalde tussen 2012 en 2017 US\$ 24,2 miljoen aan een fonds dat officieel bestemd was om de samenwerking in de Chinese luchtvaartindustrie te bevorderen. Via stortingen in dit fonds heeft Airbus onder meer de kosten van allerlei lustreizen voor Chinese overheidsfunctionarissen op zich genomen. Met de smeergelddbetalingen bevorderde Airbus het sluiten van bepaalde overeenkomsten die noodzakelijk waren voor het aangaan van koopcontracten voor vliegtuigen tussen Airbus en Chinese staatsluchtvaartmaatschappijen.¹¹
- (c) Ook in het kader van verkopen aan de Koreaanse luchtvaartmaatschappij Air Korea heeft Airbus smeergelddbetalingen gedaan aan een voormalig (hooggeplaatste) bestuurder. Onder andere middels transacties via een Libische bankrekening in september 2010 zijn miljoenen betaald door Airbus, die bestemd waren voor deze bestuurder.¹²

⁹ Productie 10, p. 17.

¹⁰ Productie 11, p. 9.

¹¹ Productie 11, p. 10-12.

¹² Productie 11, p. 13

- (d) In de aanloop naar de verkoop en levering van twee vliegtuigen aan Nepal Airlines tussen 2013 en 2015 zijn ook smeergeldbetalingen gedaan door Airbus. Die betalingen werden gedaan aan een derde partij onder het mom van ‘adviesing over het Indiase subcontinent’, terwijl ze in werkelijkheid verband hielden met omkoping in het kader van de verkoopcampagne aan Nepal Airlines.¹³
- (e) Oók in verband met de verkoop aan de Taiwanese luchtvaartmaatschappij China Airlines zijn door Airbus zeer grote betalingen gedaan voor ‘adviesdiensten’ waarvan niet is komen vast te staan dat ze daadwerkelijk zijn geleverd. De begunstigde van de betalingen beschikte over contacten binnen China Airlines, via welke hij vertrouwelijke informatie over lopende onderhandelingen kon verkrijgen. Airbus spon een bijzonder complex web van juridische en financiële verdichtsels om de betalingen geheim te houden: een deel van de smeergeldbetalingen verliep via een investering in een Afrikaans mijnbouwproject in 2012, waar de begunstigde van de betalingen financieel belang bij had.¹⁴
- (f) Niet alleen bij de verkoop van luchtvaarttoestellen bezigde Airbus corruptieve praktijken. Ook ten behoeve van de verkoop van satellieten door (wat nu is) de ruimtevaart- en defensiedivisie van Airbus aan het Russische staatsbedrijf Russian Satellites Communication Company werd meer dan EUR 8,5 miljoen betaald aan een tussenpersoon op basis van een geantedateerde adviesdienstovereenkomst. Een bestuurder van SMO International verklaarde dat deze betalingen, die bestemd waren voor eindbegunstigden binnen de gelederen van de Russian Satellites Communication Company, via de tussenpersoon werden omgeleid, opdat elk spoor van Airbus als bron van de betaling(en) werd uitgewist.¹⁵
- (g) Dezelfde tussenpersoon als genoemd in (f) werd door een bestuurder van SMO International aangezocht voor ‘adviesdiensten’ – die in werkelijkheid bestonden uit het doorsluizen van smeergeldbetalingen – bij de verkoop van een satelliet aan Arabsat, een intergouvernementele organisatie van de leden van de Arabische Liga dat zich bezighoudt met civiele telecommunicatiediensten.¹⁶
- (h) Ook in Colombia werden steekpenningen betaald aan functionarissen van de nationale luchtvaartmaatschappij Avianca, wederom via betalingen van Airbus aan lokale ‘adviseurs’ die de betalingen doorsluisden naar een bestuurder van de holdingmaatschappij van Avianca. Die bestuurder was een sleutelfiguur in de onderhandelingen tussen Avianca en Airbus over de koop van nieuwe

¹³ Productie 11, p. 14-15.

¹⁴ Productie 11, p. 15-16.

¹⁵ Productie 11, p. 17.

¹⁶ Productie 11, p. 17-18.

luchtvaarttoestellen. Uit een e-mail van een Airbusmedewerker uit november 2013 bleek dat de begunstigde van deze betalingen een “AAA *behandeling*” moest krijgen, gelet op de onderhandelingen tussen Airbus en Avianca. Op 25 november 2014 stuurde een functionaris van Airbus een e-mail aan twee werknemers van SMO International met de volgende inhoud (cijfers zien op miljoenen):¹⁷

“Ce qu’a dit [bestuurder van de commerciële divisie van Airbus, toevoeging advocaat], c’est que, pour le passé, au lieu de 20 on fait 15, dont 5 à [voornoemde bestuurder van de holdingmaatschappij van Avianca, toevoeging advocaat]. Et, pour le nouveau contrat, 4 pour [voornoemde bestuurder van de holdingmaatschappij van Avianca, toevoeging advocaat] et 2 pour l’autre”

Op 27 november 2014 plaatste de bestuurder van de holdingmaatschappij van Avianca een voorstel voor een bestelling van 100 vliegtuigen bij Airbus, met een optie om meer vliegtuigen af te nemen.

44 In het opleggen van de boete woog de PNF de volgende verzwarende omstandigheden mee:

157. Par ailleurs, pour la fixation de la pénalité complémentaire, doivent être pris en compte les facteurs majorants suivants :

- le caractère répété des manquements sur une période de temps très longue, à l’occasion de contrats ne présentant pas de liens entre eux ;
- la qualification de corruption d’agents publics susceptible d’être retenue ;
- l’utilisation de ressources d’Airbus pour dissimuler les manquements ;

45 Uit de *statement of facts* die als bijlage hoort bij de *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de DoJ blijken de volgende “*bribery schemes*” van Airbus:

- (a) In de Volksrepubliek China heeft Airbus tussen 2013 en 2015 via een handelsagent smeergeldbetalingen gedaan aan Chinese overheidsfunctionarissen. Het doel daarvan was het bevorderen van vliegtuigaankopen door Chinese staatsluchtvaartmaatschappijen. Airbus betaalde meer dan EUR 10 miljoen aan een rekening in Hong Kong van een andere handelsagent, die op zijn beurt de betalingen doorsluisde aan de handelsagent die in de Volksrepubliek China de smeergeldbetalingen deed. Ook betaalde Airbus voor lustreizen van Chinese overheidsfunctionarissen en hun familieleden naar de Verenigde Staten. Hooggeplaatste Airbusbestuurders waren bij die reizen aanwezig, en bespraken tijdens die reizen zakelijke aangelegenheden met de Chinese overheidsfunctionarissen.¹⁸

¹⁷ Productie 11, p. 18.

¹⁸ Productie 12, p. 39-40.

- (b) In Ghana betaalde Airbus tussen 2009 en 2016 meer dan EUR 3,5 miljoen om de verkoop van militaire transportvliegtuigen te bevorderen, maar deed daarover onvoldoende/onjuiste verklaringen op grond van de Amerikaanse wapenexportwet.¹⁹
- (c) In Indonesië verkocht Airbus tussen 2010 en 2015 militaire transportvliegtuigen, ter bevordering waarvan zij meer dan EUR 16 miljoen aan betalingen had verricht waarover zij onvoldoende/onjuist had verklaard op grond van de Amerikaanse wapenexportwet.²⁰
- (d) In Vietnam verkocht Airbus tussen 2009 en 2014 militaire transportvliegtuigen, ook daarvoor betaalde Airbus meer dan EUR 6,5 miljoen waarover zij onvoldoende/onvolledig had verklaard op grond van de Amerikaanse wapenexportwet.²¹
- (e) Airbus maakte zich schuldig aan vergelijkbare vergrijpen in Oostenrijk, Thailand, Libanon, Kuwait en de Verenigde Arabische Emiraten.²²

46 In de *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de DoJ wordt het volgende meegewogen in het bepalen van de sanctie:

j. the nature and seriousness of the offense conduct, including the long duration of the bribery scheme, the involvement of executives at high levels of the Company, and the amount of bribe payments made to government officials;

47 Samenvattend maakte Airbus zich gedurende in elk geval de Relevante Periode vrijwel overal ter wereld waar zij (militaire) lucht- en ruimtevaarttoestellen en aanverwante diensten verkocht, schuldig aan corruptie en omkoping van hooggeplaatste functionarissen bij private en publieke instellingen. De corruptie was bestendig, grootschalig en structureel, en bestuurders van Airbus waren daarvan op de hoogte, en hebben de corruptie in voorkomend geval geïnstigend.

¹⁹ Productie 12, p. 67.

²⁰ Productie 12, p. 70-71.

²¹ Productie 12, p. 72-73.

²² Productie 12, p. 74-81.

De feiten staan vast

- 48 De Stichting stelt voorop dat Airbus blijkens de tussen haar en de SFO gesloten *deferred prosecution agreement* is verbonden om de feiten uit de *statement of facts* niet tegen te (doen) spreken:²³

35. Airbus agrees that it shall not make, and it shall not authorise its present or future lawyers, officers, directors, employees, agents or shareholders, or any other person authorised to speak on Airbus' behalf to make any public statement contradicting the matters described in the Statement of Facts. The decision whether any public statement by any such person

- 49 Airbus heeft in het aangaan van de *convention judiciaire d'intérêt public* met de PNF de daarin vastgestelde feiten eveneens aanvaard:²⁴

VIII - ACCEPTATION DE LA PRESENTE CONVENTION

181. Airbus SE fera part au procureur de la République financier de son acceptation de la présente convention, par lettre recommandée avec accusé de réception ou déclaration expresse au greffe du PNF, dans le délai de 5 jours à compter de la réception de la présente.

- 50 Daarnaast heeft Airbus jegens de DoJ verklaard de juistheid van de door de DoJ opgestelde *statement of facts* niet te zullen (doen) betwisten:²⁵

25. The Company expressly agrees that it shall not, through present or future attorneys, officers, directors, employees, agents or any other person authorized to speak for the Company make any public statement, in litigation or otherwise, contradicting the acceptance of responsibility by the Company set forth above or the facts described in the Statement of Facts. Any such

- 51 Samenvattend dienen alle bevindingen van de SFO, PNF en DoJ dus als vaststaand te worden aangemerkt, en heeft Airbus zich jegens deze autoriteiten verbonden de feiten die uit de *statements of facts* of de *convention judiciaire d'intérêt publique* afkomstig zijn, niet te (doen) betwisten.

²³ Productie 8, p.7.

²⁴ Productie 11, p. 22.

²⁵ Productie 12, p. 24.

II.4 **Airbus was op de hoogte van de corruptie, werkte actief mee aan de onderzoeken, en wist wat voor straf haar (mogelijk) te wachten stond, maar informeerde Benadeelden onvolledig, onjuist en misleidend**

Inleiding en samenvatting

- 52 In het voorgaande is de Stichting ingegaan op de wijze waarop Airbus – met medeweten en in sommige gevallen op instigatie van haar bestuurders – op wereldwijde schaal door middel van omkoping en corruptie contracten sloot met publieke en private afnemers van haar producten en diensten. Deze informatie is uiteindelijk openbaar geworden, doordat verschillende justitiële autoriteiten in augustus 2016 zijn begonnen met uitgebreide onderzoeken. De feiten die uit deze onderzoeken bekend zijn geworden, zijn eind januari 2020 gepubliceerd in (de feitenrelazen die horen bij) de Schikkingen.
- 53 Airbus was echter ruim vóórdat de Schikkingen openbaar werden gemaakt, vóórdat de uit de onderzoeken van de justitiële autoriteiten blijkende strafbare feiten wereldkundig werden gemaakt, en überhaupt vóórdat het onderzoek door de justitiële autoriteiten startte, zélf al op de hoogte van de vele compliance-problemen binnen haar bedrijf. Sowieso moet aangenomen worden dat Airbus weet wat er binnen haar onderneming speelt, maar ook concreet droeg zij die kennis op basis van specifieke interne onderzoeken. Daarover heeft zij evenwel vrijwel niets met het belegend publiek gedeeld. Bovendien heeft Airbus ook vanaf het begin van het onderzoek haar medewerking aan de onderzoekende autoriteiten verleend, maar (wederom) beleggers in het duister gehouden. Zelfs toen Airbus al bewust was of had moeten zijn van de in potentie zeer ernstige (financiële) gevolgen die de straffen zouden (kunnen) hebben voor de waarde van de onderneming, heeft zij nagenoeg géén relevante informatie met het belegend publiek gedeeld.
- 54 Hieronder gaat de Stichting eerst in op relevante gebeurtenissen binnen Airbus vóór, tijdens en ná het opstarten van het onderzoek door de SFO en de PNF, waaruit haar (lange) bekendheid met de structurele compliance-problemen blijkt. Ten tweede wordt uiteengezet dat en in welke mate Airbus aan de onderzoeken meewerkte, en dat zij doorlopend werd bijgestaan door vooraanstaande juridische en financiële adviseurs. Ten derde omschrijft de Stichting dat Airbus al in een vroeg stadium wist, althans had moeten weten welke (potentieel zéér ingrijpende) straffen konden worden opgelegd, en in elk geval wist hoe ingrijpend de daadwerkelijk opgelegde boetes en afgedwongen winstontnemingen voor haar financiële huishouding zouden zijn. De Stichting gaat ten slotte in op de door Airbus in de Relevante Periode gepubliceerde persberichten en jaarrekeningen, waaruit blijkt dat Airbus het belegend publiek nagenoeg in het duister heeft gelaten over (de gevolgen van) het corruptieschandaal, de onderzoeken, en de opgelegde sancties.

Gebeurtenissen binnen Airbus vóór, tijdens en na de start van het corruptieonderzoek door de SFO en PNF

- 55 Airbus moet geacht worden steeds wetenschap te hebben gehad, maar wist in ieder geval al bijna twee jaar vóór de start van het onderzoek door de SFO en PNF, dat er ernstige problemen kleeften aan de betalingen aan/middels de handelsagenten, en dat haar naleving van compliance-beleid ernstig tekortschoot. Zo oordeelde ook de Engelse rechter die de *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de SFO op 31 januari 2020 goedkeurde. Terecht overwoog de rechter dat Airbus zonder serieuze zorgen over compliance-problematiek, niet vóór de start van het onderzoek door SFO al vergaande stappen zou hebben gezet, zoals het stoppen van betalingen aan handelsagenten en het herzien van het compliance-beleid. De Engelse rechter noemt de zorgen (“*concerns*”) binnen Airbus hierover “*serious*” en “*obvious*”:²⁶
70. I have described this as a slow start, because of the concerns there obviously were within Airbus from at least October 2014, when the freeze referred to at para 29 above, was imposed in respect of payments to BPs and third parties. It can reasonably be supposed that this would not have happened without some serious concerns internally as to the propriety of those payments or the integrity of the oversight structures. Airbus then conducted internal investigations into what had occurred and took the steps identified in paras 29 to 31 above. These steps may have been hampered by the continued presence on the relevant committees of some of the wrongdoers and the provision of false and inaccurate information to them. Nevertheless, the steps taken prevented some substantial corrupt payments being made or agreements associated with them, being entered into (see paras 53 and 56 above for example).
- 56 Airbus nam dus vanaf oktober 2014 ingrijpende maatregelen naar aanleiding van haar constatering dat er compliance-problemen binnen het concern bestonden; terwijl pas in augustus 2016 werd aangekondigd dat de SFO onderzoek naar corruptie bij Airbus zou verrichten. De Stichting schetst hieronder samengevat de tijdlijn van relevante gebeurtenissen vóór, tijdens en na de aanvang van het onderzoek door de SFO naar Airbus.
- 57 In 2012 heeft Airbus een extern bedrijf ingehuurd om haar compliance-beleid te onderzoeken; van dit externe bedrijf heeft Airbus een certificaat gekregen voor het compliant-zijn van haar anticorruptie-beleid.
- 58 Eind 2013 verzocht de CDSC informatie van SMO International over alle door SMO International voorziene financiële verplichtingen aan derden.

²⁶ Productie 10, p. 18.

- 59 In februari 2014 werd een in de Schikkingen als “*Top Management CDSC Meeting*”²⁷ aangeduid toponverleg (verder het “**CDSC Topoverleg**”) gepland, met als doel transparantie te verkrijgen over verplichtingen die SMO International was aangegaan, die niet eerder bekend waren bij de CDSC. Het CDSC Topoverleg verzocht SMO International onmiddellijk om wijzigingen aan te brengen in het beleid ten aanzien van de inzet en het gebruik van derde partijen. Onder andere verscherpte compliance-reviews werden geïmplementeerd.
- 60 In juni 2014 werd een CDSC Topoverleg gehouden om de belangrijkste openstaande financiële verplichtingen over het gehele Airbus concern te overwegen.
- 61 In september 2014 initieerde Airbus een herziening van alle relaties met derde partijen. Ook liet Airbus een vergaand intern *Corporate Audit & Forensic*-onderzoek uitvoeren naar de werkzaamheden van de CDSC. Uit dat interne onderzoek bleek het volgende: (i) zware overtredingen van het compliance-beleid; (ii) dat het grootste deel van de internationale marktontwikkelingsprojecten slecht rendeerden en (iii) dat onduidelijk was of de ingezette handelsagenten überhaupt dienstig waren aan het opzetten van levensvatbare bedrijfsonderdelen.
- 62 In oktober 2014 bevroor Airbus als gevolg van de verhoogde controle op het gebruik van de handelsagenten alle betalingen door SMO International aan handelsagenten. Hieronder vielen ook alle betalingsverplichtingen in verband met de commerciële divisie van Airbus.
- 63 Op 24 april 2015 schreef de exportkrediet en –verzekeringsmaatschappij van de Britse overheid (“**UKEF**”) Airbus aan. Onderwerp van die brief was anticorruptie-*due diligence* onderzoek door UKEF naar handelsagenten van Airbus. In die brief werd ook gewag gemaakt van de gebrekkige informatie die Airbus had aangeleverd over een handelsagent die in Sri Lanka was ingezet. Gebleken was dat medewerkers van Airbus tegenover de UKEF opzettelijk verdoezeld hadden dat de ingezette handelsagente de vrouw van een hooggeplaatste functionaris bij Sri Lankan Airlines was (zie hierboven nr. 36(b)). UKEF gaf Airbus expliciet te kennen dat zij verplicht was elke verdachte activiteit te melden bij de SFO.
- 64 In mei 2015 bevroor Airbus alle betalingsverplichtingen in verband met de ruimtevaart- en defensiedivisie, en in verband met de helikopterdivisie. Tegelijkertijd werd een commissie ingesteld om alle openstaande financiële verplichtingen te controleren, en om deze na controle goed te keuren of te weigeren.²⁸ Deze commissie bestond onder anderen uit leden van de voormalige CDSC (sommigen van wie wisten van, of betrokken waren bij, de corruptieve praktijken van Airbus).

²⁷ Productie 9, p. 8.

²⁸ Productie 9, p. 8-9.

- 65 In juli 2015 raakte de nieuw aangestelde general counsel van Airbus op de hoogte van gebreken in de naleving van vereisten op grond van artikel 130 de Amerikaanse wapenexportwet. Deze regelgeving verplicht Airbus samenvattend om, bij het doen van een aanvraag voor een exportvergunning voor bepaalde defensietechnologie, informatie te verstrekken over of er betalingen zijn verricht of politieke contributies zijn gedaan in verband met de verkoop of levering van de defensietechnologie of -dienst.
- 66 Eind 2015 herzag Airbus de juistheid en volledigheid van alle verklaringen over het gebruik van handelsagenten in verband met aanvragen voor exportkredietfinancieringen.
- 67 In januari 2016 rapporteerde Airbus problemen met exportkredietverklaringen aan UKEF, in lijn met op Airbus rustende verplichtingen om onjuistheden aan UKEF te melden.
- 68 Op 1 maart 2016 werd SMO International afgesloten.
- 69 In maart 2016 deed Airbus een uitgebreidere melding aan UKEF, welke melding gedeeld zou kunnen worden met andere relevante autoriteiten in het Verenigd Koninkrijk. Deze melding diende ertoe om eerder door Airbus aan UKEF verstrekte onjuiste informatie te corrigeren, en bevatte bovendien alarmsignalen voor corruptie. Airbus was ervan op de hoogte dat op UKEF een verplichting rustte om aangifte te doen van verdenkingen van corruptie.
- 70 Op 1 april 2016 maakte Airbus melding bij de SFO, echter pas nadat UKEF bekend had gemaakt dat zij het gepast achtte melding te maken bij de SFO, en nadat UKEF aan Airbus te kennen had gegeven er op aan te dringen dat Airbus óók melding make bij de aangewezen autoriteit.
- 71 Op 6 april 2016 vond een gesprek plaats tussen juridisch adviseurs van Airbus en de SFO.
- 72 Op 15 juli 2016 opende de SFO een officieel strafrechtelijk onderzoek naar Airbus. Op 5 augustus 2016 stelde de SFO Airbus hiervan op de hoogte. Op 7 augustus 2016 maakte Airbus het strafrechtelijke onderzoek van de SFO bekend middels een persbericht (**Productie 14**). Op 8 augustus 2016 maakte de SFO middels een aankondiging op haar website bekend een strafrechtelijk onderzoek naar Airbus te zijn gestart (**Productie 15**).
- 73 Op 31 januari 2017 vormden de SFO en de PNF een Joint Investigation Team, teneinde de fraude, corruptie en omkoping door Airbus in volledigheid te kunnen onderzoeken. De Franse autoriteiten verzorgden de toestroom van documentatie van Airbus aan de SFO, en hielden naleving van de Franse wetgeving in de gaten, aangezien Airbus (ook) in Toulouse kantoor houdt, en zij wegens toepasselijke Franse wetgeving²⁹ bepaalde bescheiden niet mag delen met (onder andere) de SFO. Ook mogen Franse justitiële autoriteiten rechtshulpverzoeken

²⁹ Wet No. 68-678 van 26 juli 1968.

weigeren die zien op bescheiden of informatie die in Frans staatsbelang worden geacht te zijn.³⁰

74 Zoals in nr. 1 hierboven toegelicht, is op 28 januari 2020 publiek bekend geworden dat de Schikkingen ophanden waren.

75 Samenvattend moet aangenomen worden dat Airbus steeds op de hoogte was van misstanden binnen haar organisatie; in ieder geval was Airbus zich al bijna twee jaar vóórdát de SFO het onderzoek in 2016 aankondigde, en dus ook ruim twee jaar vóórdát de start van dit onderzoek aan het belegend publiek werd medegedeeld, bewust van de vergaande compliance-problemen, en van de problematische betalingen aan/middels de handelsagenten, binnen haar concern.

Airbus werkte ruimhartig mee aan de onderzoeken van de autoriteiten

76 De Joint Investigation Team (van de PNF en de SFO) onderzocht alle ~1.750 Airbus entiteiten. In totaal werd de inzet door Airbus van 110 handelsagenten in dertien landen verscherpt onderzocht. Tijdens het onderzoek bekeken de SFO en de PNF meer dan 30 miljoen documenten, waaronder organogrammen, e-mails, overeenkomsten, facturen, betalingen en boekhoudingen.

77 Uit de Schikkingen blijkt dat Airbus ruimhartig heeft meegewerkt aan de onderzoeken, en openhartig heeft verklaard over de compliance-problemen en corruptie binnen haar bedrijf, en over daarbij betrokken personen:

(a) zo overwoog de Engelse rechter in de *Judgement* waarin de *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de SFO werd goedgekeurd:

74. The list of all that has been done by Airbus is a long one but in view of the seriousness of the predicate conduct, and my overall conclusion on the interests of justice in this case, it is important to set it out. Airbus has (i) comprehensively confirmed the existence of corruption concerns across its Commercial, Defence and Space and Helicopter divisions; (ii) identified to the JIT a comprehensive

(b) in de *deferred prosecution agreement* van de DoJ val als volgt te lezen:

³⁰ Productie 9, nr. 36; Productie 10, nrs. 68-74.

c. the Company provided to the Fraud Section, NSD, and the Office all relevant facts known to it, to the extent permitted under foreign law, including information about the individuals involved in the misconduct;

(c) terwijl uit de *convention judiciaire d'intérêt publique* het volgende blijkt:

52. Ainsi, même si Airbus n'a pas révélé spontanément au PNF les faits qui ont motivé l'ouverture de son enquête interne, la société a apporté, à compter de mars 2017, une coopération exemplaire aux investigations de l'ECE.

(d) en uit de *consent agreement* van de DoS blijkt:

WHEREAS, the Department acknowledges that Respondent described many of these matters in voluntary disclosures submitted to the Department, and cooperated with the Department's review of these matters;

78 Airbus werd in elke jurisdictie bijgestaan door vooraanstaande advocatenkantoren, die internationaal met elkaar samenwerkten. In Frankrijk werd Airbus bijgestaan door (o.a.) Clifford Chance LLP, in het Verenigd Koninkrijk door (o.a.) Dechert LLP en in de Verenigde Staten door (o.a.) Paul Hastings LLP. Het Engelse advocatenkantoor Dechert LLP stond Airbus in het Verenigd Koninkrijk al bij vanaf haar eerste aanmelding bij de SFO in april 2016 (**Productie 16**).

79 Daarnaast heeft Airbus zich gedurende en in verband met het onderzoek door zakelijke dienstverleners Deloitte en Forensic Risk Alliance laten adviseren. Dat advies omvatte onder andere het berekenen van de door Airbus onrechtmatig verkregen winst, ten behoeve van de afdracht daarvan aan de autoriteiten. Ook werd in kaart gebracht wat de financiële impact zou zijn, en welke economische scenario's reëel waren, ten gevolge van de mogelijke sancties die Airbus opgelegd konden worden. Die analyses zagen op de gevolgen voor de continuïteit van Airbus, maar ook op de economische gevolgen voor de verschillende landen waarin Airbus actief was/is.

80 Samenvattend heeft Airbus, met behulp van internationaal vooraanstaande advocatenkantoren, haar medewerking aan de onderzoeken door de autoriteiten in volle omvang vanaf het begin verleend. Zoals verder zal blijken (nrs. 83 e.v. hieronder), steekt deze ruimhartige medewerking schril af tegen de onvoldoende informatie die zij met het belegend publiek heeft gedeeld over de compliance-problematiek binnen haar bedrijf, over onderzoeken door de justitiële autoriteiten daarnaar, en over de ingrijpende gevolgen daarvan voor haar (financiële) positie.

Al in een vroeg stadium wist Airbus, althans moet zij hebben geweten, welke sancties haar boven het hoofd hingen

- 81 Gelet op (i) de stappen die Airbus al had gezet om de betalingen aan/via handelsagenten stop te zetten vóór het onderzoek van de autoriteiten werd aangekondigd, (ii) haar ruimhartige medewerking aan de onderzoeken, en de kennelijke uitvoerige verklaringen die zij aan de onderzoekende autoriteiten kon doen over de compliance-problematiek binnen haar bedrijf en (iii) het gegeven dat Airbus vanaf het begin van de onderzoeken is bijgestaan door teams van vooraanstaande (internationale) advocaten, was zij al in een vroeg stadium bewust, althans moet zij bewust zijn geweest, van de aard en omvang van haar verwijtbare handelen, en dientengevolge ook van de ernst van de potentieel daaropvolgende sancties. Vanzelfsprekend was Airbus volledig bekend met de hoogte van de daadwerkelijk opgelegde sancties en winstafrachten, en de ingrijpende (financiële) gevolgen daarvan voor haar bedrijf; over de hoogte van de sancties heeft zij in voorkomend geval zelfs onderhandeld.
- 82 Al deze cruciale informatie heeft Airbus evenwel niet (voldoende) met het belegend publiek gedeeld. Pas op 31 januari 2020, toen Schikkingen openbaar werden gemaakt, raakte het belegend publiek op de hoogte van (i) de (financiële) risico's die Airbus liep indien de akkoorden niet waren bereikt en (ii) de buitengewoon hoge boetes en winstafrachten die Airbus moest afstaan, en de gevolgen daarvan voor haar financiële positie en bedrijfsvoering.
- 83 De door de rechter goedgekeurde *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de SFO leerde het belegend publiek op 31 januari 2020 het volgende:
- (a) Indien Airbus zou worden veroordeeld voor corruptie-overtredingen van een bepaald niveau, zou zij kunnen worden uitgesloten van openbare overheidsaanbestedingen in het Verenigd Koninkrijk, en in EU-lidstaten. Airbus zou verplicht worden uitgesloten van openbare overheidsaanbestedingen in Nederland, Turkije, India, de Verenigde Arabische Emiraten en andere landen. Indien Airbus in het Verenigd Koninkrijk zou worden uitgesloten van openbare overheidsaanbestedingen, zou dat waarschijnlijk een uitstralingseffect hebben gehad, leidende tot uitsluiting in andere landen;
 - (b) De effecten van uitsluiting zouden vijftien jaar voortduren. In het ergste geval zou de door uitsluiting gemiste omzet meer dan **EUR 200 miljard** bedragen. Dit zou de waarde van de productie van Airbus in de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland en Spanje met **EUR 200 miljard** verlagen;
 - (c) Het effect van de uitsluiting en de daardoor gemiste omzet zou een risico voor de (financiële) stabiliteit van Airbus, en daarmee voor haar financieringen en voor de interne gezondheid van het bedrijf met zich brengen, wegens het wegvallen van cruciale

omzetbronnen in wat in essentie een duopolistische markt is, verdeeld tussen Airbus en The Boeing Company;

- (d) Het verliezen van de omzet ten gevolge van uitsluiting zou een negatief effect hebben op Airbus-werknemers, de waarde van haar aandelen, op pensioenen, en ook op de werknemers van de vele bedrijven die onderdeel uitmaken van de *supply chain* van Airbus;
- (e) Uitsluiting van Airbus aan openbare overheidsaanbestedingen zou tot een BNP-verlies van **EUR 100 miljard** leiden in het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Duitsland, Frankrijk en Spanje;
- (f) Airbus heeft **EUR 585.939.740** winst moeten afdragen aan de SFO, berekend op basis van de winst op leveringen tot 31 maart 2020;
- (g) Airbus heeft daarnaast een boete moeten betalen van **EUR 398.034.571** en **EUR 6.989.401** als compensatie voor onderzoekskosten. De hoogte van de boete is gematigd, mede omdat Airbus daarover heeft onderhandeld met de SFO, en had bijna **EUR 800 miljoen** kunnen bedragen;
- (h) De totale bedragen die Airbus aan alle autoriteiten moest afstaan (**EUR 3,6 miljard**) is significant hoger dan ("*significantly in excess of*"³¹) de jaarlijkse vrije kasstroom (EUR 2,912 miljard) van Airbus. De advocaat van Airbus bevestigde dat het boetebedrag, bovenop de winstafracht, een serieuze economische impact ("*real economic impact*"³²) op de bedrijfsvoering van Airbus zou hebben.

84 Uit de *convention judiciaire d'intérêt public* bleek op 31 januari 2020 aan het belegend publiek voor het eerst dat:

- (a) De maximumboete die Airbus had kunnen worden opgelegd, 30% van de jaaromzet berekend over het gemiddelde van drie jaaromzetten is. In het geval van Airbus had dat tot een maximumboete van **EUR 18,931 miljard** kunnen leiden;
- (b) De onrechtmatige winst die Airbus moest afdragen op grond van de geconstateerde overtredingen **EUR 1.053.377.113** bedroeg;
- (c) Voor het berekenen van de boete die daaraan zou worden toegevoegd de volgende verzwarende omstandigheden meewogen:

³¹ Productie 10, nr. 113.

³² Productie 10, nr. 113.

- (i) De frequentie en wijdverbreidheid van de overtredingen, en het lange tijdsbestek waarbinnen ze plaatsvonden;
 - (ii) Dat er sprake was van omkoping van overheidsfunctionarissen;
 - (iii) Dat Airbus middelen had aangewend om de overtredingen te verbergen;
- (d) De vermenigvuldigingsfactor voor het determineren van de boete in verhouding tot de onrechtmatig verkregen winst werd vastgesteld op **275%** (dat wil zeggen bijna **EUR 3 miljard** bovenop de winstafracht), maar dat hierop wegens de volgende omstandigheden een kortingsfactor van 50% werd toegepast:
- (i) De exemplarische medewerking van Airbus;
 - (ii) De diepgravende interne onderzoeken van Airbus parallel aan de onderzoeken van de autoriteiten;
 - (iii) Dat Airbus maatregelen in werking had gezet om verdere herhaling te voorkomen;
- (e) Een korting werd toegepast van **EUR 265.953.892** voor de boete die Airbus aan de DoJ moest afdragen;
- (f) De PNF daarom, bovenop de hierboven onder (b) weergegeven afdracht van onrechtmatig verkregen winst, Airbus een boete oplegde van **EUR 1.029.760.342**, zodat Airbus in totaal aan de PNF **EUR 2.083.137.455** moest afdragen.

85 Uit de *deferred prosecution agreement* tussen Airbus en de DoJ kon het belegend publiek op 31 januari 2020 voor het eerst opmaken dat:

- (a) Op grond van de in de Verenigde Staten geldende *sentencing guidelines*, de *minimumboete* die Airbus had kunnen worden opgelegd indien zij vervolgd was **US\$1.743.315.734** was geweest;
- (b) De vermenigvuldigingsfactor van de boete werd beïnvloed door de mate van schuld, de omvang van de onderneming, en het gegeven dat binnen het bestuur van Airbus medewerking aan, toestemming voor, of moedwillige onwetendheid van, de overtreding bestond;
- (c) De omvang van de boete die Airbus opgelegd had kunnen worden tussen de **US\$ 2.789.301.174** en **US\$ 5.578.610.348** lag;

(d) De totale omvang van de boete die Airbus aan de DoJ moest betalen **US\$2.329.715.271** bedroeg, met een verbeurdverklaring van **EUR 50.000.000** daarbovenop, maar dat van het totale boetebedrag **US\$ 1.797.490.796** werd afgetrokken wegens de aan de PNF te betalen bedragen;

86 Uit de *consent agreement* tussen Airbus en de DoS werd het belegend publiek op 31 januari 2020 voor het eerst bekend met de boete van **US\$ 10 miljoen** die zij aan de Amerikaanse overheid moest afdragen om administratiefrechtelijke vervolging af te kopen.

87 Samenvattend was Airbus al vóór de aanvang van de externe onderzoeken bekend met de compliance-problemen in de onderneming, reden waarom zij betalingen aan derden groepsbreed stil had gezet. Vanaf het moment dat het onderzoek door de SFO begon, werd zij bijgestaan door deskundige juridische en financiële adviseurs. Airbus werkte – onder toezicht van deze adviseurs – ruimhartig mee aan het onderzoek, en wist althans moet hebben geweten van de grote (financiële) impact dat strafvervolging met zich zou brengen. In elk geval wist Airbus al (lang) vóór 31 januari 2020 welke structurele compliance-problemen er binnen het bedrijf bestonden, en (grofweg) welke financiële gevolgen dit voor de bedrijfsvoering zou hebben. Zoals zal blijken heeft zij Benadeelden daarover niet (adequaats) geïnformeerd.

Ondanks dat Airbus op de hoogte was van de compliance-problematiek, aan het onderzoek meewerkte, en wist welke sancties haar boven het hoofd hingen, deelde zij vrijwel niets met het belegend publiek

88 Ondanks dat Airbus (i) intern al lang wist van de compliance-problemen binnen haar onderneming; (ii) ondersteund door advocaten ruimhartig meewerkte aan de onderzoeken van externe toezichthouders naar de corruptie- en omkopingspraktijken waar haar bestuurders van wisten en in sommige gevallen aan participeerden en (iii) al in een vroeg stadium, in elk geval ruim vóór 31 januari 2020, wist wat de materiele (financiële) gevolgen van haar gedragingen zouden (kunnen) zijn, heeft zij Benadeelden daarover niet (adequaats) geïnformeerd.

89 Airbus is verplicht om voorwetenschap openbaar te maken in (onder andere) een persbericht. Aangezien Airbus onder toezicht van de Autoriteit Financiële Markten (“**AFM**”) valt, dienen die perspublicaties in het register ‘openbaarmaking voorwetenschap’ op de website van de AFM te worden gepubliceerd.³³

90 Vanaf het moment dat Airbus in elk geval intern zorgen had over, en actie ondernam naar aanleiding van, de wijdverbreide compliance-problematiek – oktober 2014 – tot het moment waarop de schikkingen met de SFO, PNF, DoJ en DoS werden gepubliceerd – 31 januari 2020

³³ Te raadplegen op <https://www.afm.nl/nl-nl/professionals/registers/meldingenregisters/openbaarmaking-voorwetenschap>.

–, heeft Airbus in het register ‘openbaarmaking voorwetenschap’ de volgende perspublicaties die hiermee verband houden doen opnemen:

- (a) Persbericht van 1 april 2016, hieronder integraal weergegeven (**Productie 17**):

Airbus Group Announcement on U.K. Export Credit Financing

Amsterdam, 1 April 2016 – Airbus Group SE (stock exchange symbol: AIR) has informed relevant U.K. authorities of its findings concerning certain inaccuracies relating to applications for export credit financing for Airbus customers.

The Group believes that although some export credit financing will be temporarily unavailable, the affected customers will be able to resume obtaining such financing or refinancing in the near future. The Group is cooperating with the relevant export credit agencies to resolve this issue as soon as possible.

- (b) Persbericht van 7 augustus 2016, hieronder integraal weergegeven:³⁴

Airbus Group Statement On Proceedings Regarding European Credit Agencies Disclosure

Airbus Group SE (stock exchange symbol: AIR) refers to its previous disclosures relating to cooperation with the UK Serious Fraud Office (SFO) and the European Export Credit Agencies.

Airbus Group has been informed by the SFO that it has opened a criminal investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus Group relating to irregularities concerning third party consultants. Airbus Group continues to cooperate with the SFO.

- (c) Persbericht van 16/17 maart 2017,³⁵ hieronder integraal weergegeven zonder de koptekst (**Productie 18**):

Amsterdam, 16 March 2017 – Airbus (stock exchange symbol: AIR) announced on 7 August 2016 that the United Kingdom Serious Fraud Office (SFO) had opened an investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus Group relating to irregularities concerning third party consultants.

Airbus has now been informed that the French authorities, the Parquet National Financier, had also opened a preliminary investigation into the same subject and that the two authorities will act in coordination going forward.

Airbus will cooperate fully with both authorities.

- (d) Persbericht nummer 1 van 28 januari 2020, hieronder integraal weergegeven zonder de koptekst (**Productie 19**):

³⁴ Productie 14.

³⁵ De datum in het persbericht is 16 maart 2017; in het register openbaarmaking voorwetenschap van de AFM is een bestand geüpload met in de bestandsnaam de datum 17 maart 2017.

Amsterdam, 28 January 2020 - Airbus confirms that it has reached agreement in principle with the French Parquet National Financier, the U.K. Serious Fraud Office and the U.S. authorities.

These agreements are made in the context of investigations into allegations of bribery and corruption as well as compliance with the U.S. International Traffic in Arms Regulations ("ITAR"). They remain subject to approval by French and U.K. courts and U.S. court and regulator.

For legal reasons, Airbus cannot make any comments on the details of its discussions with the investigating authorities.

- (e) Persbericht nummer 2 van 28 januari 2020, hieronder integraal weergegeven zonder de koptekst:³⁶

Amsterdam, 28 January 2020 - In the context of the investigations by the French Parquet National Financier (PNF), the U.K. Serious Fraud Office (SFO) and the U.S. authorities, Airbus has reached agreement in principle with the authorities.

The investigations by the above authorities relate to allegations of bribery and corruption and to inaccuracies in filings made with the U.S. authorities pursuant to the U.S. International Traffic in Arms Regulations (ITAR).

The agreement with the SFO was the subject of a preliminary court ruling today and will require final judicial approval in a U.K. court. Furthermore, agreements with the PNF and the U.S. authorities also remain subject to approval by French court and U.S. court and regulator, respectively. The court hearings in France, the U.K. and the U.S. are expected to take place on 31 January 2020.

If approved by the courts, the agreements will result in Airbus taking a provision of € 3.6 billion for the payment of potential penalties to the French, U.K., and U.S. authorities, which will be booked in Airbus' 2019 accounts.

Further details will be provided once the agreements have been finalised.

Airbus will continue to cooperate with the authorities.

- 91 Gedurende deze periode – oktober 2014 tot 31 januari 2020 – publiceerde Airbus daarnaast op 22 mei 2017 op haar website³⁷ dat er een nieuwe *Independent Compliance Review Panel* in zou worden gesteld, bestaande uit drie externe consulenten. Over deze externe consulenten schreef Airbus (**Productie 20**):

"All well-versed in compliance monitoring of large corporations, they will have access to all levels of the company and will report to the Airbus CEO and Board on how to further improve Airbus' compliance processes, policies, organisation and culture."

³⁶ Productie 1.

³⁷ Te raadplegen via <https://www.airbus.com/newsroom.html>.

92 Als productie **Productie 21** legt Airbus een *screenshot* van de pagina 'Ethics and Compliance'³⁸ van de website van Airbus over, zoals deze eruit zag op 17 december 2019. Op dat moment was het interne onderzoek van Airbus, en de interne stappen die ze had gezet om de door haar gesignaleerde compliance-problematiek (waaronder het bevroren van betalingen aan derden) al méér dan vijf jaar oud. Het onderzoek van de SFO was al meer dan drie jaar bezig, en het onderzoek van de PNF al meer dan twee jaar; minder dan twee maanden later zouden de Schikkingen worden gepubliceerd. Uit de 'Ethics and Compliance'-webpagina zoals deze er op 17 december 2019 uit zag, blijkt dat:

(a) Airbus als bedrijf met "*integrity inside*" ernaar streeft om wet- en regelgeving na te leven:

Over the years, Airbus has earned the trust of passengers, customers, operators and other stakeholders through the quality and safety of our products. To fully serve our communities and thrive in the future, our commitment to business integrity must be just as robust – this means conducting our business ethically and based on **Airbus Values**, and in compliance with all laws and regulations.

Our goal is to be known as a company with 'integrity inside': integrity in its people, partners and suppliers.

As part of this commitment, Airbus supports the principles of the UN Global Compact and **IFBEC's Global Principles of Business Ethics** which set a benchmark for high ethical standards globally.

Airbus is also committed to the **FX Global Code**, a joint initiative between major central banks and private sectors participants to enhance integrity of the foreign exchange markets.

(b) Airbus corruptie afwijst, en dienaangaande een "*zero tolerance*"-beleid nastreeft:

Airbus rejects corruption of any kind, whether public or private, active or passive. This means that neither we, our employees or third parties acting on our behalf may offer, promise, give, solicit or receive – directly or indirectly – money or anything of value to or from a government official or someone in the private sector in order to obtain or retain business or secure some other improper advantage.

Our **anti-corruption policy** summarises our stance of zero tolerance. It also refers to some of the specific directives we have adopted to address key anti-corruption risk areas, such as the engagement of third parties, gifts and hospitality exchange and the making of sponsorships and donations.

More broadly, Business Ethics at Airbus also covers other areas such as conflicts of interest, anti-competitive conduct, insider trading, fraud, etc., while also complementing the Airbus Corporate Responsibility programme which focuses on managing the social and environmental impacts of Airbus's operations.

(c) Airbus vergaand onderzoek doet naar de door haar ingezette handelsagenten, en dat Airbus structureel de activiteiten van handelsagenten monitort:

³⁸ Te raadplegen via <https://www.airbus.com/company/ethics-compliance.html>.

Airbus has implemented a “Business Development Support Initiative” directive for the approval and monitoring of commercial intermediaries / agents, requiring them to undergo an enhanced Ethics & Compliance due diligence background check and multi-level managerial approval prior to engagement. As part of the process, information gathered directly from the potential intermediary/agent is corroborated by Airbus’ own in depth thorough research activities, e.g. to confirm/establish the ultimate beneficial ownership of the intermediary. In the event where Airbus identifies red flags or risks that cannot be properly mitigated, in particular questions concerning ultimate beneficial ownership, the company has and will refuse new engagements and terminate existing engagements with the third party.

Commercial intermediaries’ activities are monitored on a regular basis throughout the entire life of the relationship. Payments require approval from different functions including Ethics & Compliance and Finance, and are processed only upon reception of satisfactory and detailed activity reports.

Airbus systematically requires inclusion of an anti-corruption clause in its contracts with intermediaries, which includes a termination right for Airbus in case of failure by the latter to adhere to anti-corruption or other standards. Incentives schemes for agents are designed and calculated in such a way to promote ethical behaviours and discourage corrupt practices.

- (d) Airbus een “*Ethics & Compliance organisation*” heeft die erop toezicht houdt dat het compliance-beleid succesvol wordt nageleefd:

The Ethics & Compliance organisation is charged with oversight and monitoring of the Ethics & Compliance Programme to ensure that it is being implemented effectively. Periodic controls on key processes are performed and reports provided to the Airbus Executive Committee and Ethics & Compliance Committee of the Board of Directors, including recommendations to strengthen the Ethics & Compliance programme where necessary.

In addition, the Corporate Audit & Forensic Department conducts periodic (at least annual), independent audits of Airbus compliance processes to assess the effectiveness of internal controls and procedures and allow Airbus to develop action plans for strengthening such controls.

- 93 Ook publiceert Airbus op grond van op haar rustende wettelijke verplichtingen daartoe *Annual Reports*, met daarin (geconsolideerde) jaarrekeningen met aantekeningen, winst- en verliesrekeningen en bestuursverslagen. Bij die jaarrekeningen hoort telkens een rapport van de controlerend accountant, waarin belangrijke kwesties (“*key audit matters*”) worden signaleerd die voor de controle van belang zijn.
- 94 Eén van de risico’s die de controlerend accountant van Airbus in iedere jaarrekening signaleert, zijn juridische kwesties, waaronder civiele procedures en (non-)compliance met wet- en regelgeving. Vermeld wordt dat in de bedrijfsvoering van Airbus risico’s voor non-compliance met geldende wet- en regelgeving schuilgaat, ook omdat Airbus werkt in landen waar het gebruik van commerciële tussenpersonen (dat wil zeggen: handelsagenten) “*normal practice*” is. De accountant geeft aan dit risico ondervangen wordt, onder andere doordat de accountant met de interne en externe juristen van Airbus lopende juridische kwesties doorneemt; doordat de accountant forensische analisten inzet om daadwerkelijke en potentiële non-compliance te identificeren; en door de “*toonsetting*” van het bestuur van Airbus over compliance-kwesties te toetsen. De tekst is niet woordelijk hetzelfde in iedere jaarrekening, maar de strekking ervan is materieel voor iedere jaarrekening gelijk. De Stichting



citeert bij wege van voorbeeld de betreffende tekst bij de geconsolideerde jaarrekening 2014 (**Productie 22**, p. 133):

Litigation and Compliance With Laws and Regulations

Refer to the disclosure on "Management judgment and use of accounting estimates" and Note 32 "Litigation and claims" of the financial statements.

The Risk

Litigation and claims involve amounts that are potentially significant and the estimate of the amount to be provided as a liability, if any, is inherently subjective. The outcome of these matters may have a material effect on the Group's result and financial position. A part of the Group's business is characterised by competition for individual significant contracts with customers which are often directly or indirectly associated with governments. The process associated with these activities is susceptible to the risk of non-compliance with laws and regulations. In addition the Group operates in a number of territories where the use of commercial intermediaries is normal practice. Subsidiaries of Airbus Group N.V. are currently under investigation by various law enforcement agencies (e.g. GPT and Eurofighter), including investigations started by the German and Romanian authorities mid-October 2014 relating to the border-surveillance project in Romania and two other projects in China and Saudi Arabia.

Our Response

Our audit procedures included, among others, assessment of documents with the Group's general counsel and the Group / divisional compliance officers on all significant legal cases. In addition we obtained confirmation letters from the Group's legal counsel and external lawyers for all significant litigation. We used our own forensic specialists to assess risks and perform procedures to identify actual and potential non-compliance with laws and regulations relevant to the Group's business, analysed correspondence with enforcement agencies, and monitored external sources of information. With respect to cases regarding alleged non-compliance with laws and regulations, we assessed the adequacy of management's response (including investigations and corrective actions). We tested payments made to intermediaries during the year, made enquiries of appropriate personnel and evaluated the tone set by the Board and the Group's approach in managing these compliance risks. We also assessed whether the Group's disclosures detailing significant legal proceedings and suspected breach in laws and regulations adequately disclose the contingent liabilities of the Group within Note 32.

En de betreffende tekst bij de geconsolideerde jaarrekening 2020 (**Productie 23**, p.122):

Litigation and claims and risk of non-compliance with laws and regulations

(Reference is made to the disclosures on “– Note 4: Key estimates and judgements”, “– Note 25: Provisions, contingent assets and contingent liabilities” and “– Note 39: Litigations and claims” of the Financial Statements)

Risk	Litigation and claims involve amounts that are potentially significant and the estimate of the amount to be provided as a liability, if any, is inherently subjective. The outcome of these matters may have a material effect on the Company's results and its Financial Position. A part of the Company's business is characterized by competition for individually significant contracts with customers which are often directly or indirectly associated with governments. The process associated with these activities is susceptible to the risk of non-compliance with laws and regulations. In addition, the Company operates in a number of territories where the use of commercial intermediaries is normal practice. Certain entities of the Group remain under investigation by various law enforcement agencies for amongst others alleged irregularities concerning commercial intermediaries. Breaches of laws and regulations in these areas can lead to fines, penalties, criminal prosecution, commercial litigation and restrictions on future business.
Our audit approach	We planned and designed our audit approach to this area in conjunction with our in-house forensic specialists. We evaluated the tone set by management and the Board of Directors and the Company's approach to managing this risk. We assessed the overall control environment and evaluated and tested the Company's policies, procedures and controls to identify and assess possible non-compliance. Furthermore we tested the selection process of intermediaries, related contractual arrangements, payments to intermediaries and the Company's responses to suspected breaches of policy and non-compliance with laws and regulations. We made inquiries of the Board of Directors and the Audit Committee, as well as the Company's internal and external legal advisors as to the areas of potential or suspected breaches of law and regulations relating to bribery, including the status of ongoing investigations. To corroborate the results of those inquiries we vouched information received with objective evidence, third parties and we reviewed related documentation. We maintained a high level of vigilance to possible indications of significant non-compliance with laws and regulations relating to bribery and corruption whilst carrying out our other audit procedures. Accompanied by our own legal advisors we met on several occasions with the Company's external counsel to obtain their views about the status of ongoing investigations as well as their potential impact on the Financial Statements. We furthermore tested journals entries and other transactions with unusual characteristics using amongst other data-analytics tools. For (threatened) litigation cases and claims, we gained additional assurance by comparing management's position to the assessment from external parties such as external lawyers in those cases where a high amount of judgement is involved. We assessed that the disclosures in the Financial Statements reflect the current status of the investigations regarding suspected breaches of law or regulations in accordance with accounting standards. We also assessed the appropriateness of the contingent liability disclosure in the Financial Statements.

95 Zoals valt te lezen in de voorbeelden hierboven wordt iedere jaarrekening vergezeld van een aantekening (“Note”) over lopende en potentiële procedures en justitiële onderzoeken waarbij Airbus betrokken is. De strekking van die aantekening is dat Airbus als onderdeel van haar bedrijfsvoering kan worden geconfronteerd met civiele procedures en strafrechtelijke onderzoeken, dat daarmee kosten gemoeid zijn, en dat het waarschijnlijk is dat Airbus daar van tijd tot tijd uitgaven voor moet doen die de daarvoor aangehouden reserve(s) overschrijden. In die aantekening wordt ook melding gemaakt van welke juridische kwesties Airbus op de hoogte is, en wat de gevolgen daarvan zouden (kunnen) zijn. Ook hier geldt dat, ofschoon de tekst van de betreffende aantekening niet in iedere jaarrekening identiek is, de strekking daarvan telkens hetzelfde is. De Stichting kopieert hieronder de betreffende aantekening bij de geconsolideerde jaarrekening 2014:³⁹

³⁹ Productie 23, p. 75.

Airbus Group is involved from time to time in various legal and arbitration proceedings in the ordinary course of its business, the most significant of which are described below. Other than as described below, Airbus Group is not aware of any material governmental, legal or arbitration proceedings (including any such proceedings which are pending or threatened), during a period covering at least the previous twelve months which may have, or have had in the recent past significant effects on Airbus Group N.V.'s or the Group's financial position or profitability.

If the Group concludes that the disclosures relative to contingent liabilities can be expected to prejudice seriously its position in a dispute with other parties, the Group limits its disclosures to the nature of the dispute.

En hieronder de betreffende aantekening bij de geconsolideerde jaarrekening 2020:⁴⁰

Litigation and claims — Various legal actions, governmental investigations, proceedings and other claims are pending or may be instituted or asserted in the future against the Company. Litigation is subject to many uncertainties, and the outcome of individual matters is not predictable with certainty. The Company believes that it has made adequate provisions to cover current or contemplated litigation risks. It is reasonably possible that the final resolution of some of these matters may require the Company to make expenditures, in excess of established reserves, over an extended period of time and in a range of amounts that cannot be reasonably estimated. The term "reasonably possible" is used herein to mean that the chance of a future transaction or event occurring is more than remote but less than likely.

The Company is involved from time to time in various legal and arbitration proceedings in the ordinary course of its business, the most significant of which are described below. Other than as described below, the Company is not aware of any material governmental, legal or arbitration proceedings (including any such proceedings which are pending or threatened), during a period covering at least the previous twelve months which may have, or have had in the recent past significant effects on Airbus SE's or the Company's Financial Position or profitability.

If the Company concludes that the disclosures relative to contingent liabilities can be expected to prejudice seriously its position in a dispute with other parties, the Company limits its disclosures to the nature of the dispute.

96 Hieronder citeert de Stichting de mededelingen van Airbus in de geconsolideerde jaarrekeningen gepubliceerd tussen september 2014 en 28 januari 2020 over het in hoofdstuk

⁴⁰ Productie 24, p. 75.

II.3 beschreven corruptieschandaal, en over het in nrs. 50 e.v. hierboven beschreven interne en externe onderzoek daarnaar:

- (a) In de geconsolideerde jaarrekening 2014, gepubliceerd op 27 februari 2015, staat hierover niets, ondanks dat Airbus kennelijk al in september/oktober 2014 naar aanleiding van zorgen over haar compliance-beleid is begonnen met het zetten van de in nrs. 53-57 hierboven omschreven stappen;
- (b) In de geconsolideerde jaarrekening 2015, gepubliceerd op 24 februari 2016, staat hierover eveneens niets.
- (c) In de geconsolideerde jaarrekening 2016, gepubliceerd op 22 februari 2017, staat voor het eerst het volgende (**Productie 24**, p. 80-81):

Investigation by the UK SFO into Civil Aviation Business

In the context of review and enhancement of its internal compliance improvement programme, Airbus discovered misstatements and omissions relating to information provided in respect of third party consultants in certain applications for export credit financing for Airbus customers. In early 2016, Airbus informed the UK, German and French Export Credit Agencies ("ECAs") of the irregularities discovered. Airbus made a similar disclosure to the UK Serious Fraud Office ("SFO"). In August 2016, the SFO informed Airbus that it had opened an investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus relating to irregularities concerning third party consultants (business partners). Airbus is cooperating fully with the SFO. The SFO investigation and any enforcement action potentially arising as a result could have negative consequences for Airbus. The potential imposition of any monetary penalty (and the amount thereof) arising from the SFO investigation would depend on factual findings, and could have a material impact on the financial statements, however at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any liability. Investigations of this nature could also result in (i) civil claims or claims by shareholders against Airbus (ii) adverse consequences on Airbus' ability to obtain or continue financing for current or future projects (iii) limitations on the eligibility of group companies for certain public sector contracts and/or (iv) damage to Airbus' business or reputation via negative publicity adversely affecting Airbus' prospects in the commercial market place.

Review of Business Partner Relationships

In light of regulatory investigations and commercial disputes, including those discussed above, Airbus has determined to enhance certain of its policies, procedures and practices, including Ethics and Compliance. Airbus is accordingly in the process of revising and implementing improved procedures, including those with respect to its engagement of consultants and other third parties, in particular in respect of sales support activities and is conducting enhanced due diligence as a pre-condition for future or continued engagement and to inform decisions on corresponding payments. Airbus has therefore engaged legal, investigative, and forensic accounting expertise of the highest calibre to undertake a comprehensive review of all relevant third party business consultant relationships and related subject matters. Airbus believes that these enhancements to its controls and practices will best position it for the future, particularly in light of advancements in regulatory standards. Certain consultants and other third parties have initiated commercial litigation and arbitration against Airbus seeking relief. The comprehensive review and these enhancements of its controls and practices may lead to additional commercial disputes or other civil law or criminal law consequences in the future, which could have a material impact on the financial statements, however at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any liability.

- (d) De geconsolideerde jaarrekening 2017, gepubliceerd op 15 februari 2018, vermeldt het onderzoek door de SFO en PNF samen, stipt een informatieverzoek aan van niet nader gespecificeerde “US authorities” en herhaalt de mededeling over de handelsagenten (**Productie 25**, p. 81):

Investigation by the UK SFO and France's PNF

In the context of review and enhancement of its internal compliance improvement programme, Airbus discovered misstatements and omissions relating to information provided in respect of third party consultants in certain applications for export credit financing for Airbus customers. In early 2016, Airbus informed the UK, German and French Export Credit Agencies (“ECAs”) of the irregularities it had discovered. Airbus made a similar disclosure to the UK Serious Fraud Office (“SFO”). In August 2016, the SFO informed Airbus that it had opened an investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus relating to irregularities concerning third party consultants (business partners). In March 2017, France's Parquet National Financier (“PNF”) informed Airbus that it had also opened a preliminary investigation into the same subject and that the two authorities would act in coordination going forward. Airbus is cooperating

fully with both authorities including in respect of potential issues across Airbus' business. As part of Airbus' engagement with the US authorities, the latter have requested information relating to conduct forming part of the SFO/PNF investigation that could fall within US jurisdiction. Airbus is cooperating with the US authorities in close coordination with the SFO and PNF. The SFO and PNF investigations and any penalties potentially levied as a result could have negative consequences for Airbus. The potential imposition of any monetary penalty (and the amount thereof) or other sanction including tax liability arising from the SFO and PNF investigations will depend on the ultimate factual and legal findings of the investigation, and could have a material impact on the financial statements, business and operations of Airbus. However, at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any such possible consequence. Investigations of this nature could also result in (i) civil claims or claims by shareholders against Airbus (ii) adverse consequences on Airbus' ability to obtain or continue financing for current or future projects (iii) limitations on the eligibility of group companies for certain public sector contracts and/or (iv) damage to Airbus' business or reputation via negative publicity adversely affecting Airbus' prospects in the commercial market place.

Review of Business Partner Relationships

In light of regulatory investigations and commercial disputes, including those discussed above, Airbus has determined to enhance certain of its policies, procedures and practices, including ethics and compliance and export control. Airbus is accordingly in the process of revising and implementing improved procedures, including those with respect to its engagement of consultants and other third parties, in particular in respect of sales support activities and is conducting enhanced due diligence as a pre-condition for future or continued engagement and to inform decisions on corresponding payments. Airbus engaged legal, investigative, and forensic accounting expertise of the highest calibre to undertake a comprehensive review of all relevant third party business consultant relationships and related subject matters. Airbus believes that these enhancements to its controls and practices will best position it for the future, particularly in light of advancements in regulatory standards. Several consultants and other third parties have initiated commercial litigation and arbitration against Airbus seeking relief. The comprehensive review and these enhancements of its controls and practices has led to additional commercial litigation and arbitration against Airbus and may lead to other civil law or criminal law consequences in the future, which could have a material impact on the financial statements, however at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any liability.

- (e) De geconsolideerde jaarrekening 2018, gepubliceerd op 14 februari 2019, bevat over het onderzoek door de SFO, PNF, en over het herzien van de relaties met

handelsagenten het volgende, waarbij de Stichting opmerkt dat de kop géén gewag maakt van onderzoek door de DoS of DoJ, en de tekst enkel melding maakt van niet nader geduide “*engagement with US authorities*” (**Productie 26**, p.86):

Investigation by the UK SFO and France’s PNF and Related Commercial Litigation

In the context of review and enhancement of its internal compliance improvement programme, the Company discovered misstatements and omissions relating to information provided in respect of third party consultants in certain applications for export credit financing for the Company’s customers. In early 2016, the Company informed the UK, German and French Export Credit Agencies (“ECAs”) of the irregularities it had discovered. The Company made a similar disclosure to the UK Serious Fraud Office (“SFO”). In August 2016, the SFO informed the Company that it had opened an investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus relating to irregularities concerning third party consultants (business partners). In March 2017, France’s Parquet National Financier (“PNF”) informed the Company that it had also opened a preliminary investigation into the same subject and that the two authorities would act in coordination going forward. The Company is cooperating fully with both authorities including in respect of potential issues across the Company’s business. As part of the Company’s engagement with the US authorities, the latter have requested information relating to conduct forming part of the SFO/PNF investigation that could fall within US jurisdiction. The Company is cooperating with the US authorities in close coordination with the SFO and PNF. The investigations and any penalties potentially levied as a result could have negative consequences for the Company. The potential imposition of any monetary penalty (and the amount thereof) or other sanction including tax liability arising from the investigations will depend on the ultimate factual and legal findings of the investigation, and could have a material impact on the financial statements, business and operations of the Company. However, at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any such possible consequence. Investigations of this nature could also result in (i) civil claims or claims by shareholders against the Company (ii) adverse consequences on the Company’s ability to obtain or continue financing for current or future projects (iii) limitations on the eligibility of group companies for certain public sector contracts and/or (iv) damage to the Company’s business or reputation via negative publicity adversely affecting the Company’s prospects in the commercial market place.

[vervolg op de volgende bladzijde]

In light of these investigations, the Company enhanced certain of its policies, procedures and practices, including ethics and compliance and export control. The Company has revised and implemented improved procedures, including those with respect to its engagement of consultants and other third parties, in particular in respect of sales support activities. The Company believes that these enhancements to its controls and practices will best position it for the future, particularly in light of advancements in regulatory standards. Several consultants and other third parties have initiated commercial litigation and arbitration against the Company seeking relief. The enhancement of its controls and practices has led to additional commercial litigation and arbitration against the Company and may lead to other civil law or criminal law consequences in the future, which could have a material impact on the financial statements, however at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any liability.

Over onderzoek van de DoS:⁴¹

Following a review of its US regulatory compliance procedures, the Company discovered and subsequently informed relevant US authorities of its findings concerning certain inaccuracies in filings made with the US Department of State pursuant to Part 130 of the US International Traffic in Arms Regulations ("ITAR") (a US export control regulation). The Company is cooperating with the US authorities. The Company is unable to reasonably estimate the time it may take to resolve the matter or the amount or range of potential loss, penalty or other government action, if any, that may be incurred in connection with this matter.

- 97 Ofschoon Airbus in de jaarrekening 2019 (de bevindingen uit) de onderzoeken en de gevolgen daarvan uit de doeken doet, dateert die jaarrekening van ná 31 januari 2020, het moment waarop de Schikkingen openbaar werden.
- 98 Samenvattend heeft Airbus in haar perspublicaties, op de relevante webpagina, en in haar jaarrekeningen over de compliance-problematiek en de interne en externe onderzoeken daarnaar vrijwel niets inhoudelijks met het belegend publiek gedeeld. In de eerste openbaarmaking daarvan in de jaarrekening 2016, gepubliceerd begin 2017, gebruikt Airbus het eufemisme "*misstatements and omissions*" om de door haarzelf geconstateerde compliance-problematiek te bagatelliseren, terwijl Airbus op dat moment (al lang) op de hoogte was van het bestaan en de ernst van de compliance-problemen binnen haar bedrijf. Ook was Airbus op dat moment al lang bewust van de significante financiële consequenties van de (onderzoeken naar de) overtredingen van wet- en binnen haar bedrijf. Zoals blijkt uit de mededelingen van Airbus die hierboven zijn weergegeven, heeft zij het belegend publiek daarover evenwel praktisch in het duister gehouden.

⁴¹ Productie 27, p. 86.

III DOOR HET ONRECHTMATIGE HANDELEN VAN AIRBUS HEBBEN BELEGGERS SCHADE GELEDEN

III.1 Toepasselijk recht

Op de schadevorderingen is Nederlands recht van toepassing

99 De Stichting stelt zich op het standpunt dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen op Airbus.

100 Nederlands recht is van toepassing op grond van artikel 4 van de Vo. (EG) nr. 846/2007 ("**Rome II**").⁴² Artikel 4 Rome II kent drie routes om het toepasselijke recht vast te stellen. Zoals de Stichting zal toelichten, leiden alle deze wegen voor wat betreft het toepasselijke recht naar Nederland. Zowel op basis van uitgangspunt artikel 4 lid 1 Rome II als de route van de nauwere band, zoals vastgelegd in artikel 4 lid 3 Rome II. Voor een deel van de vorderingen staat daarnaast toepasselijkheid van Nederlands recht uit hoofde van artikel 4 lid 2 Rome II vast nu zowel de eisers (Nederlandse Benadeelden) als de gedaagde (Airbus) in Nederland woonachtig zijn.

Artikel 4 lid 2 Rome II

101 Op voorhand staat vast dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen van Nederlandse Benadeelden. Artikel 4 lid 2 Rome II schrijft immers voor dat indien de gewone verblijfplaats van laedens en gelaedeerde in hetzelfde land is op het tijdstip dat de schade zich voordoet, het recht van dat land van toepassing is.

102 De 'gewone verblijfplaats' is een autonoom begrip dat wijst op de hoofdvestiging van een rechtspersoon (artikel 23 lid 1 Rome II). Airbus heeft erkend dat haar gewone verblijfplaats in Nederland is.

Artikel 4 lid 1 Rome II

103 In artikel 4 lid 1 Rome II wordt aangehaakt bij het door het HvJEU in het kader van artikel 5 sub 3 Brussel I (vgl. art. 7 sub 2 Brussel I-bis⁴³) gemaakte onderscheid tussen *Erfolgsort* en *Handlungsort*. Deze jurisprudentie is ook van belang voor de interpretatie van art. 4 lid 1 Rome II.⁴⁴

⁴² Rome II is temporeel van toepassing aangezien de schadeveroorzakende gebeurtenis(sen) hebben plaatsgevonden na de inwerkingtreding van de verordening op 11 januari 2009, en materieel van toepassing aangezien het gaat om (schadevergoeding op grond van) een niet-contractuele verbintenis.

⁴³ Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken ("**Brussel I-bis**").

⁴⁴ Considerans, overweging 7, Rome II. Zie ook: U. Magnus & P. Mankowski (red.), *European Commentaries on Private International Law, Commentary, Volume III, Rome II Regulation*, Keulen: Verlag Dr. Otto Schmidt KG 2019, p. 27 en 170; Asser/Kramer & Verhagen 10-III 2015/990; T. Heikens, 'Het toepasselijk recht op *investor claims*', *NTBR* 2019/24, par. 3.1.2.

104 Ter zake de lokalisatie van vermogensschade in het kader van bevoegdheid (en dus ook het toepasselijk recht) heeft het HvJEU duidelijke keuzes gemaakt. In haar jurisprudentie is een duidelijke differentiatie te constateren ter zake de lokalisatie van het *Erfolgsort*, afhankelijk van de soort schade.⁴⁵ Dat is ook logisch: de regel voor schade als gevolg van aantasting van persoonlijkheidsrechten of zuivere vermogensschade is nu eenmaal anders dan schade aan lijf en stoffelijke objecten.

105 Bij zuivere vermogensschade is de *loci damni* veelal niet gemakkelijk te lokaliseren. Naar zijn aard kent het bedoelde type schade immers geen fysieke verschijningsvorm, zodat deze zich niet werkelijk ergens concreet kan voordoen.

HvJEU VEB/BP - relevantie

106 Die onzekerheid is inmiddels verdwenen. Duidelijk blijkt uit de uitspraak van het HvJEU inzake *VEB/BP* dat het HvJEU een rechtsregel heeft willen geven voor *investor claims* waar de praktijk mee uit de voeten kan. Het HvJEU heeft immers een goed hanteerbare regel geïntroduceerd voor het bepalen van de *Erfolgsort* voor het specifieke gevalstype waarin een vordering tegen een beursvennootschap wordt ingesteld, die is gebaseerd op onjuiste, onvolledige of misleidende mededelingen.⁴⁶

*“Hieruit volgt dat in het geval van een beursgenoteerde vennootschap als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, enkel de gerechten van de lidstaten waar deze vennootschap met het oog op haar beursnotering heeft voldaan aan de wettelijke openbaarmakingsverplichtingen, bevoegd kunnen worden geacht uit hoofde van het intreden van de schade. Enkel in die lidstaten is het voor een dergelijke vennootschap namelijk redelijkerwijs voorzienbaar dat er een beleggingsmarkt bestaat en dat zij aansprakelijk wordt gesteld.”*⁴⁷
(Onderstroppingen advocaat)

107 Er wordt in de tekst een strakke regel geformuleerd⁴⁸, terwijl er in eerdere uitspraken juist een slag om de arm werd gehouden.⁴⁹ Ook duiden de woorden “enkel” (tweemaal) op een strikte toepassing van de gegeven regel.

⁴⁵ Zie uitgebreid: prof. M.H. ten Wolde, ‘De plaats van het *Erfolgsort* in het *forum delicti* van het EEX. Is de puzzel gelegd?’, *NIPR* 2020/2.

⁴⁶ In gelijke zin: B.F.L.M. Schim, D.J. Verheij & F.E. Vermeulen, ‘Het *Erfolgsort* bij zuivere vermogensschade: een poging tot plaatsbepaling van een moving target’, *MvV* 2021/9.

⁴⁷ HvJEU 12 mei 2021, ECLI:EU:C:2021:377 (*VEB/BP*), r.o. 35.

⁴⁸ Als enige kan worden genoemd de nuancering in de zinsnede “als die welke in het hoofdgeding aan de orde is”, *supra*, r.o. 35. Echter, deze zinsnede duidt op de beursvennootschap die in het geding aan de orde was en perkt daarmee geenszins de werking van de gegeven rechtsregel in.

⁴⁹ Zie bijvoorbeeld HvJEU 12 september 2018, ECLI:EU:C:2018:701 (*Löber/Barclays Bank*), r.o. 31: “In de onderhavige zaak blijkt dat de specifieke omstandigheden van het hoofdgeding tezamen bijdragen tot toekenning van bevoegdheid aan de Oostenrijkse gerechten.”

- 108 Het HvJEU volgt in haar uitspraak de conclusie van A-G Campos Sánchez-Bordona van 17 december 2020,⁵⁰ die het HvJEU wijst op de plaats die door de uitgevende instelling is gekozen:

“Naar mijn oordeel is deze benadering mogelijk en wordt deze feitelijk ook toegepast door rechterlijke instanties in enkele lidstaten, die hun bevoegdheid analyseren op basis van andere gegevens en bijvoorbeeld voorrang geven aan de plaats waar de aandelen aan de beurs zijn genoteerd. (29) Dat is een (niet noodzakelijkerwijs fysieke) plaats die vooraf bekend is, die door de emittent is gekozen en waarvan de emittent de wetgeving inzake informatieverplichtingen moet naleven; ook de belegger kent die plaats van tevoren, bij het kopen van de aandelen, of zou die plaats van tevoren moeten kennen. (30)”⁵¹ (Onderstreping advocaat)

- 109 Een belangrijke kanttekening geldt volgens de A-G ingeval - uit hoofde van Richtlijn 2004/109/EG, betreffende de transparantievereisten die gelden voor informatie over uitgevende instellingen waarvan effecten tot de handel op een gereguleerde markt zijn toegelaten (de “**Transparantierichtlijn**”) - een keuze is gemaakt voor een “lidstaat van herkomst”. In dat geval leidt het aanknopingspunt van de plaats waar de uitgevende instelling de wetgeving inzake informatieverplichtingen moet naleven, naar die *lidstaat van herkomst* leidt, indien dit ook de *woonplaats* van de verweerder is. Dit blijkt uit voetnoot 30 bij de conclusie A-G:

“Ik erken evenwel dat deze oplossing niet immuun is voor kritiek: (...) Voorts kan dat aanknopingspunt leiden naar de woonplaats van de verweerder indien deze de lidstaat waar hij zich bevindt, kiest als lidstaat van herkomst in de zin van richtlijn 2004/109/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende de transparantievereisten die gelden voor informatie over uitgevende instellingen waarvan effecten tot de handel op een gereguleerde markt zijn toegelaten en tot wijziging van richtlijn 2001/34/EG (PB 2004, L 390, blz. 38). (...)”⁵² (Onderstreping advocaat)

- 110 De Transparantierichtlijn schrijft voor dat uitgevende instellingen hun ‘lidstaat van herkomst’ zelf mogen kiezen en die keuze blijft ten minste drie jaar geldig.⁵³ Deze bepaling is geïmplementeerd in artikel 5:25a Wft.
- 111 Omdat het HvJEU inzake *VEB/BP*, de conclusie van de A-G op het bedoelde punt heeft gevolgd, dient bij de uitleg van het arrest van het HvJEU aan de onderbouwing van de A-G ter zake groot gewicht te worden toegekend. De hierboven geciteerde passages van de conclusie

⁵⁰ In gelijke zin: T.A.G. Bens, annotatie bij HvJEU 12 mei 2021, *JBPR* 2021/5, randnummer 7.

⁵¹ Concl. A-G Campos Sánchez-Bordona 17 december 2020, ECLI:EU:C:2020:1056, randnummer 38.

⁵² Concl. A-G Campos Sánchez-Bordona 17 december 2020, ECLI:EU:C:2020:1056, voetnoot 30.

⁵³ Considerans, overweging 6, en artikel 2 lid 1 sub i onder (ii) Richtlijn 2004/109/EG.

van de A-G gelden daarom onverkort bij de uitleg van wat het HvJEU bedoelt met de zinsnede “waar deze vennootschap met het oog op haar beursnotering heeft voldaan aan de wettelijke openbaarmakingsverplichtingen”.

- 112 Airbus heeft niet alleen “woonplaats”⁵⁴ in Nederland, maar heeft Nederland ook als lidstaat van herkomst gekozen. Dit blijkt o.m. uit het register van de AFM, online raadpleegbaar en overlegd als **productie 27**:



Publicatiedatum	Instelling	Home member state
→ 02 jul 2021	Airbus Finance B.V.	Netherlands
→ 19 feb 2016	Airbus Group SE	Netherlands

Datum laatste update: 27 december 2021

- 113 In het onderhavige geval is de conclusie onontkoombaar dat de rechtsregel uit *VEB/BP* naar Nederland wijst: door Airbus is in Nederland – in haar land van herkomst – voldaan aan haar wettelijke openbaarmakingsverplichtingen.
- 114 Dat er ook in andere lidstaten vanwege een beursnotering aldaar informatie openbaar wordt gemaakt, maakt het voorgaande niet anders. Zoals Airbus ook in haar jaarstukken toelicht, zijn de openbaarmakingen elders ondergeschikt en gebaseerd op de (implementatie van) regelgeving in Nederland:

French Regulations

Any inside information as defined above will be disclosed in France by means of dissemination throughout the European Community, as it is organised under Dutch law implementing the Transparency Directive so as to provide simultaneously in France equivalent information to that provided abroad.

German Regulations

⁵⁴ Zowel in de zin van artikel 23 lid 1 Rome II, als in de zin van 63 lid 1 Brussel I-bis.

*Any inside information as defined above will be disclosed in Germany by means of dissemination throughout the European Community, as it is organised under Dutch law implementing the Transparency Directive so as to provide simultaneously in Germany equivalent information to that provided abroad.*⁵⁵ (Onderstrepingen advocaat)

- 115 Sterker nog, op grond van artikel 3 Transparantierichtlijn mag de lidstaat van herkomst (in dit geval: Nederland) strengere verplichtingen dan in de Transparantierichtlijn beschreven opleggen. Lidstaten van ontvangst (in dit geval: Frankrijk, Duitsland en Spanje) daarentegen is dit uitdrukkelijk verboden (artikel 3 lid 2 Transparantierichtlijn). Door Nederlands recht toe te passen op de vorderingen wordt dus tevens bewerkstelligd dat per definitie het “strengste” regime wordt toegepast. Bij toepassing van bijvoorbeeld Frans of Duits recht zou mogelijk alsnog moeten worden bezien of ook aan de eventueel strengere Nederlandse regelgeving is voldaan.
- 116 Ook overigens doet de omstandigheid dat er in aandelen Airbus kan worden gehandeld op beurzen in Frankrijk, Duitsland en Spanje niet af aan de conclusie dat Nederlands recht van toepassing is. Het HvJEU heeft immers duidelijk niet met haar uitspraak inzake *VEB/BP* beoogd via de band van artikel 7 lid 2 Brussel I-*bis* te wijzen naar *alle* rechters waar aandelen van de betreffende uitgevende instelling werden verhandeld. Als het HvJEU deze rechtsregel had willen geven, had zij immers onder woorden gebracht dat, in het geval van een beursgenoteerde vennootschap als BP, de gerechten van alle lidstaten waar de aandelen van deze vennootschap werden verhandeld, bevoegd kunnen worden geacht uit hoofde van het intreden van de schade. Hierbij wordt opgemerkt dat bij BP ook sprake is (en was) van een *dual listing*,⁵⁶ waardoor het HvJEU, indien zij de rechtsregel had willen laten aansluiten bij de plaats waar de aandelen werden verhandeld, het HvJEU dit binnen de grenzen van haar taak had kunnen doen. Dit heeft het HvJEU niet gedaan. De rechtsregel wijst immers naar: “*enkel de gerechten van de lidstaten waar deze vennootschap met het oog op haar beursnotering heeft voldaan aan de wettelijke openbaarmakingsverplichtingen*”.
- 117 Op basis van het voorgaande is aangewezen dat Uw rechtbank op de vorderingen op grond van artikel 4 lid 1 Rome II en de uitleg van dit artikel conform het arrest van het HvJEU inzake *VEB/BP* Nederlands recht van toepassing verklaard.
- Artikel 4 lid 3 Rome II
- 118 Daarnaast moet uit hoofde van artikel 4 lid 3 Rome II Nederlands recht toegepast worden omdat het een kennelijk nauwere band heeft met de onrechtmatige daad van Airbus.

⁵⁵ Airbus Annual Report 2019 (productie 1 Airbus), p. 103. De jaarstukken uit voorgaande jaren bevatten op dit punt identieke bewoordingen.

⁵⁶ HvJEU 12 mei 2021, ECLI:EU:C:2021:377 (*VEB/BP*), r.o. 8.

- 119 Uit considerans nummer 17 bij Rome II – die ziet op artikel 4 lid 1 – blijkt dat in geval van vermogensschade, het land waar de materiële schade is opgelopen, geldt als het land waar de schade zich voordoet. De materiële schade waar de Stichting vergoeding voor vordert, bestaat in de daling van de waarde van de door Benadeelden gehouden Aandelen. Waar die waardedaling heeft plaatsgevonden, kan niet op een voor de hand liggende wijze gelokaliseerd worden, aangezien er verschillende aanknopingspunten zijn die even (on)waarschijnlijk zijn, en die een even sterke/zwakke verbinding hebben met de onrechtmatige daad van Airbus.
- 120 Juist voor die gevallen biedt artikel 4 lid 3 Rome II een “ontsnappingsclausule”⁵⁷ ten opzichte van lid 1: aangezien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad van Airbus een kennelijk nauwere band heeft met Nederland, is Nederlands recht van toepassing:
- (a) Airbus is een in Nederland gevestigde Europese Vennootschap, Nederlands vennootschapsrecht is op haar van toepassing;
 - (b) Krachtens de statuten van Airbus is Nederlands vennootschapsrecht expliciet van toepassing op de volgende rechtshandelingen in verband met aandelen:
 - (i) De uitgifte en levering van aandelen op naam (2:86 en 2:86c BW);
 - (ii) Voorkeursrechten bij de uitgifte van aandelen (2:96a BW);
 - (iii) Inkoop van aandelen door Airbus (2:98 BW);
 - (iv) Vruchtgebruik en pandrecht op aandelen (2:88 en 2:89 BW);
 - (c) Krachtens de statuten van Airbus is Nederlands recht van toepassing op de volgende aandeelhoudersaangelegenheden:
 - (i) De Algemene Vergaderingen van Aandeelhouders;
 - (ii) Onder welke omstandigheden de Raad van Bestuur verplicht is een Algemene Vergadering van Aandeelhouders te doen houden (2:108a BW);
 - (iii) De onderwerpen die tijdens een Algemene Vergadering van Aandeelhouders behandeld zullen worden;
 - (iv) De vergaderingsgerechtigden tijdens een Algemene Vergadering van Aandeelhouders;

⁵⁷ Considerans 18 bij Rome II.

- (v) Het gebruik van elektronische communicatiemiddelen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (2:117a BW);
 - (vi) Elektronische of briefstemmingen voorafgaande aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (2:117b BW);
 - (vii) (Tussentijdse) dividenduitkeringen (2:105 (lid 4) BW);
 - (viii) De vereffening van de Airbus.
- (d) De Algemene Vergadering van Aandeelhouders vindt jaarlijks plaats in Nederland;
 - (e) Dividenduitkering van Airbus aan haar Aandeelhouders wordt in Nederland krachtens Nederlands belastingrecht belast;
 - (f) Nederlands recht is van toepassing op de jaarrekening, het jaarverslag en de openbaarmakingsverplichtingen van Airbus;
 - (g) Airbus heeft Nederland als lidstaat van herkomst opgegeven in de zin van artikel 5:25a Wft (nieuw). De lidstaat van herkomst determineert onder welke toezichthouder een uitgevende instelling valt, en in welk land gereguleerde informatie over de uitgevende instelling in de openbare registers te vinden is. Daarom staat Airbus onder toezicht van de Nederlandse AFM, en dient gereguleerde informatie te worden gepubliceerd in de betreffende registers van de AFM;
 - (h) Airbus geeft aan principes van de Nederlandse Corporate Governance Code na te leven, die zijn gericht op transparantie jegens stakeholders zoals aandeelhouders, en die haar bestuur gebiedt beleid te ontwikkelen ter bevordering van compliance en ter bestrijding van corruptie en omkoping;
 - (i) Het bestuur van Airbus wordt geacht zich aan *rules* te houden (**Productie 28**), die voor individuele bestuurders inhouden dat zij zich bekendmaken met Nederlandse wet- en regelgeving;
 - (j) Airbus heeft in strijd gehandeld met verschillende regels van Nederlandse wet- en regelgeving (vgl. hoofdstuk III.2).
 - (k) Airbus is opgericht met bijstand van een Nederlands advocaten- en notarissenkantoor, en wordt bijgestaan door Nederlandse advocaten die haar hadden kunnen behoeden voor haar schadeveroorzakende (naar Nederlands recht) onrechtmatige gedrag;
 - (l) Aangezien de normschending van Airbus bestaat uit schending van Nederlandse wet- en regelgeving, brengt de toepassing van een ander rechtstelsel op de vraag of *die*

normschending een onrechtmatige daad oplevert, een onnodige en artificiële complicatie met zich;

- (m) Het is voor zowel Airbus als voor de Stichting en de Benadeelden redelijkerwijs voorzienbaar dat, in het licht van deze omstandigheden, Nederlands recht van toepassing is op de schadevergoedingsactie. Airbus maakte in haar jaarrekeningen vanaf 2016 al gewag van mogelijke schadeclaims voortspuitend uit het onderzoek door de justitiële autoriteiten, die, gelet op haar statutaire vestigingsplaats (ook) in Nederland zouden worden opgestart. Airbus wordt dus ook op geen enkele wijze in het voeren van verweer beperkt of bemoeilijkt.

- 121 Van belang is dat er ook een kennelijk nauwere band bestaat met Nederland, aangezien er tussen Benadeelden en Airbus een rechtsbetrekking 'buiten' de onrechtmatige gedraging bestond, namelijk de aandeelhoudersrelatie. Op die relatie is sowieso Nederlands recht van toepassing (vgl. nr. 97(b) hierboven). Kennelijk hebben aandeelhouders voldoende (later: beschaamd) vertrouwen gehad om te investeren in Airbus. De niet-contractuele verbintenis tussen Airbus en haar aandeelhouders die leidt tot de schadevergoedingsplicht is dus geen toevallige of spontane (zoals een ongeluk), maar wordt gekenmerkt door een duurzame en bestendige betrekking.
- 122 Deze omstandigheden, juist in hun onderling samenhangende verband, maken dat Nederlands recht een kennelijk nauwere band heeft met de onrechtmatige gedraging van Airbus, en dus op grond van artikel 4 lid 3 Rome II van toepassing is. Toepassing van Nederlands recht is voor zowel Airbus als voor de Stichting en haar achterban redelijkerwijs voorzienbaar, vergroot de voorspelbaarheid van de te wijzen uitspraak, en waarborgt een redelijke balans tussen de belangen van de Stichting en haar achterban, en die van Airbus.
- 123 De Stichting meent ook dat een alternatieve benadering naar toepasselijkheid van het Nederlands recht voortvloeit uit rechtstreekse toepassing van het incorporatierecht. In beginsel is op grond van artikel 1 lid 2 sub d Rome II van toepassing uitgesloten niet-contractuele verbintenissen die *voortvloeiën* uit het recht inzake vennootschappen. Dit sluit aan bij de artikelen 10:118 en 10:119 BW, die het incorporatierecht voorschrijven op een niet-limitatieve opsomming van onderwerpen. Gelet op het feit dat de vorderingen van de Stichting voortvloeiën uit de *schending* van verslagleggings- en openbaarmakingsverplichtingen van – onder andere – titel 2.9 BW, ligt het voor de hand om onrechtmatige-daadsvorderingen die tot uitgangspunt nemen dat dergelijke normen zijn geschonden, eveneens te beoordelen naar het incorporatierecht.
- 124 Daarnaast meent de Stichting dat de uitkomst van een beoordeling niet zal afhangen van het toepasselijke recht, zodat het meest voor de hand liggende rechtstelsel het Nederlandse

recht is, aangezien de normschending voornamelijk bestaat uit schending van Nederlandse verslagleggings- en openbaarmakingsverplichtingen.

- 125 Op grond van het voorgaande is Nederlands recht ook van toepassing op grond van artikel 3 lid 1, althans artikel 5 van de Wet Conflictenrecht Onrechtmatige Daad (“**WCOD**”) voor onrechtmatige daden gepleegd vóór de inwerkingtreding van Rome II.

Indien Uw Rechtbank meent dat een ander rechtstelsel van toepassing is, dient de Stichting de gelegenheid te krijgen om haar stellingen indien nodig aan te passen

- 126 Ofschoon de Stichting meent dat Nederlands recht van toepassing is, dient zij, indien Uw Rechtbank tot toepassing van (een) ander(e) rechtsstelsel(s) komt, de gelegenheid te krijgen haar stellingen voor zover nodig aan te passen.

III.2 Airbus heeft onrechtmatig gehandeld

- 127 De grondslag van de aansprakelijkheid van Airbus betreft de onrechtmatige daad jegens de Benadeelden in de zin van artikel 6:162 BW.

- 128 Airbus heeft op verschillende manieren onrechtmatig gehandeld jegens de Benadeelden. De onrechtmatige daad bestaat uit het creëren van een onjuist beeld van de toestand van de vennootschap ten nadele van de Benadeelden. In de kern genomen heeft Airbus consequent geen, althans onvoldoende inzicht gegeven in de omvang en ernst van het corruptieschandaal. Tegelijkertijd heeft Airbus van zichzelf een beeld geschetst alsof Airbus steeds compliant was. De onrechtmatigheid is gelegen in het schenden van wettelijke verplichtingen alsmede het handelen in strijd met maatschappelijke zorgvuldigheidsnormen.

Airbus heeft niet tijdig voorwetenschap gepubliceerd

- 129 Airbus is tekortgeschoten in de verplichting om voorwetenschap (in het verleden ook aangeduid als koersgevoelige informatie) tijdig te openbaren. Gedurende de Relevante Periode was die verplichting aanvankelijk neergelegd in de Wft. Vanaf 3 juli 2016 zijn de nationale marktmisbruikregels vervallen en werd de nieuwe Europese Verordening marktmisbruik (MAR) van kracht. In de kern was de norm steeds hetzelfde, zoals thans vastgelegd in artikel 17 MAR:

“Een uitgevende instelling maakt voorwetenschap, die rechtstreeks op haar betrekking heeft, zo snel mogelijk openbaar.”

“Voorwetenschap” omvat ingevolge artikel 7 MAR:

“Niet openbaar gemaakte informatie die concreet is en die rechtstreeks of middellijk (onrechtstreeks) betrekking heeft op een of meer uitgevende instellingen of op een of

meer financiële instrumenten en die, indien zij openbaar zou worden gemaakt, een significante invloed zou kunnen hebben op de koers van deze financiële instrumenten of daarvan afgeleide financiële instrumenten.” (onderstreping advocaat)

- 130 Voor de verplichting tot openbaarmaking is aldus van belang dat het om “concrete” informatie gaat en dat deze “significante invloed” op de koers zou kunnen hebben:
- (a) Informatie wordt geacht concreet te zijn, indien zij betrekking heeft op een situatie die bestaat of waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat zij zal ontstaan, dan wel op een gebeurtenis die heeft plaatsgevonden of waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat zij zal plaatsvinden, en indien de informatie specifiek genoeg is om er een conclusie uit te trekken omtrent de mogelijke invloed van bovenbedoelde situatie of gebeurtenis op de koers.
 - (b) Onder informatie die, indien deze openbaar zou worden gemaakt, waarschijnlijk een significante invloed zou hebben op de koers, wordt informatie verstaan waarvan een redelijk handelende belegger waarschijnlijk gebruik zou maken om er zijn beleggingsbeslissing ten dele op te baseren.
- 131 Uitgevende instellingen zijn verplicht om voorwetenschap die rechtstreeks betrekking heeft op die uitgevende instelling zo snel mogelijk openbaar te maken. De openbaarmaking moet via een persbericht plaatsvinden. De inhoud van het persbericht moet duidelijk zijn en mag niet misleidend zijn.
- 132 In een toelichting heeft de AFM expliciet aangegeven dat “belangrijke rechtszaken/ boetes/ claims” als voorbeelden van voorwetenschap hebben te gelden. Daarnaast heeft de AFM verduidelijkt dat ten aanzien van het tijdig openbaren van voorwetenschap onder andere de volgende situaties vermeden dienen te worden:
- (a) publicatie uitstellen louter omdat er nog geen volledige duidelijkheid kan worden gegeven;
 - (b) uitstel nemen louter om het imago van het bedrijf of van de bestuurders te beschermen;
 - (c) wachten tot de volgende reguliere rapportage om voorwetenschap openbaar te maken;
 - (d) bij slecht nieuws uitstel nemen totdat de ontstane situatie of gebeurtenis gerepareerd is; en
 - (e) van zaken alleen de gevolgen of reparatiemaatregelen publiceren en de aanleiding of oorzaak verzwijgen.

- 133 De bepaling laat bij wijze van uitzondering toe dat de publicatie wordt uitgesteld. Er gelden drie cumulatieve voorwaarden om tot uitstel te mogen besluiten:
- (a) onmiddellijke openbaarmaking zou waarschijnlijk schade toebrengen aan de rechtmatige belangen van de uitgevende instelling; én
 - (b) het is niet waarschijnlijk dat het publiek door het uitstel van de openbaarmaking zou worden misleid; én
 - (c) de uitgevende instelling is in staat om de vertrouwelijkheid van de betreffende informatie te garanderen.
- 134 Airbus komt geen beroep toe op uitstel reeds omdat:
- (a) Onder een rechtmatig belang wordt in elk geval verstaan: “Indien openbaarmaking de uitkomst of het normale verloop van lopende onderhandelingen of daarmee verband houdende elementen, waarbij de uitgevende instelling partij is, waarschijnlijk zou beïnvloeden.” Niet valt echter in te zien dat publicatie aangaande het ernstige corruptieschandaal de onderhandelingen zou hebben kunnen beïnvloeden, nu Airbus in het kader van de onderhandelingen immers medewerking heeft verleend en zélf alle relevante informatie heeft gedeeld.
 - (b) Daarnaast vereist de tweede voorwaarde dat het niet waarschijnlijk is dat het publiek door het uitstel van de openbaarmaking zou worden misleid. Van misleiding kan sprake zijn als de onderneming informatie achterhoudt met het doel een verkeerde voorstelling van zaken te geven. Of als de onderneming redelijkerwijs had kunnen of moeten weten dat het achterhouden van informatie een verkeerde voorstelling van zaken zou geven. Het contrast tussen hetgeen Airbus met de autoriteiten heeft gedeeld in het kader van de onderzoeken (zoals hiervoor uitgebreid is beschreven) en hetgeen Airbus met het belegend publiek heeft gedeeld is zo schril, dat er evident sprake is van misleiding.
- 135 Een recent voorbeeld waarin een beursgenoteerde onderneming is beboet door de AFM voor het niet tijdig publiceren van voorwetenschap betreft SBM Offshore N.V. Een parallel met onderhavige zaak ziet op de omstandigheid dat de voorwetenschap zag op omkooppraktijken (en de implicaties daarvan) die niet met het belegend publiek zijn gedeeld:
- (a) De AFM heeft op 28 maart 2019 aan SBM Offshore een bestuurlijke boete ter hoogte van EUR 2 miljoen opgelegd. De AFM heeft geconstateerd dat SBM Offshore heeft verzuimd om de volgende voorwetenschap tijdig openbaar te maken:
 - (i) In 2012 heeft SBM Offshore kennis genomen van mogelijke omkopingspraktijken in Brazilië, waar zij ongeveer de helft van haar omzet behaalde;

- (ii) In 2014 heeft SBM Offshore opnieuw kennis genomen van mogelijke omkoping in Brazilië, nadat zij van de FIOD nadere informatie over de omkopingsproblematiek had ontvangen;
 - (iii) De belangrijkste klant van SBM Offshore heeft in 2014 het besluit genomen haar uit te sluiten van deelname aan twee tenders; en
 - (iv) Deze klant heeft vervolgens besloten om de uitsluiting in stand te laten.
- (b) SBM Offshore heeft hiermee volgens de AFM viermaal de verbodsbepaling overtreden. Door de overtredingen van SBM Offshore konden beleggers niet op basis van de juiste informatie hun beleggingsbeslissingen nemen, aldus de AFM.

Airbus heeft zich schuldig gemaakt aan marktmanipulatie

- 136 Door het verzwijgen van relevante feiten (waaronder de toereikende beschrijving in de persberichten van Airbus) heeft Airbus zich schuldig gemaakt aan marktmanipulatie. Die norm is vastgelegd in artikel 12 eerste lid sub c MAR (het verbod was voorheen neergelegd in artikel 5:58 lid 1 aanhef en sub d (oud) Wft):

“verspreiding van informatie, via de media, met inbegrip van internet of via andere kanalen, waardoor daadwerkelijk of waarschijnlijk onjuiste of misleidende signalen worden afgegeven met betrekking tot het aanbod van, de vraag naar of de koers van een financieel instrument (...) daadwerkelijk of waarschijnlijk op een abnormaal of kunstmatig niveau wordt gebracht, met inbegrip van de verspreiding van geruchten wanneer de persoon die de informatie verspreidde, wist of had moeten weten dat de informatie onjuist of misleidend was.”

- 137 Het verbod op marktmanipulatie is bedoeld om de integriteit van de financiële markten te bevorderen. Het gaat om het verhogen en borgen van marktintegriteit en beleggersvertrouwen door het bevorderen van de volledigheid, correctheid en tijdigheid van informatie met betrekking tot onder andere de handel van aandelen ter beurs. Deze norm is ook van toepassing op het handelen van de beursgenoteerde onderneming zelf,⁵⁸ in dit geval Airbus. Airbus heeft deze norm geschonden nu Airbus van zichzelf steeds een beeld geschetst heeft van een onderneming die compliant was, terwijl zij dat niet was en haar bekend was dat de gevolgen van het corruptieschandaal haar voortbestaan in gevaar kon brengen.

⁵⁸ Rechtbank Utrecht 15 februari 2012, ECLI:NL:RBUTR:2012:BV3753, r.o. 4.7.

Airbus voldoet ook overigens niet aan haar transparantieplichtingen en de financiële stukken van Airbus geven geen getrouw beeld

- 138 Als beursgenoteerde onderneming valt Airbus ook onder het toepassingsbereik van de (gewijzigde) Europese Transparantierichtlijn.⁵⁹ De Transparantierichtlijn bevat uiteenlopende publicatieverplichtingen die tot doel hebben bij te dragen aan de adequate werking van de effectenmarkten. Overweging 1 van Transparantierichtlijn benadrukt dan ook:

“De openbaarmaking van accurate, alomvattende en tijdige informatie over effectenuitgevende instellingen wekt een duurzaam vertrouwen bij beleggers en maakt het mogelijk zich een verantwoord oordeel te vormen over de resultaten en het vermogen van deze uitgevende instellingen. Dit komt zowel de beleggersbescherming als de marktefficiëntie ten goede.”

- 139 In Nederland is de Transparantierichtlijn onder andere geïmplementeerd in hoofdstuk 5.1.a Wft. Airbus heeft Nederland als lidstaat van herkomst en dient aan de Nederlandse regelgeving te voldoen, mede ten behoeve van haar beursnoteringen buiten Nederland. Dit betreft onder andere de verplichting op grond van artikel 5:25c lid 2 sub c Wft om in de jaarlijkse financiële verslaggeving te verklaren dat het bestuursverslag “de wezenlijke risico’s waarmee de uitgevende instelling wordt geconfronteerd” beschrijft. Hiervoor is reeds geïllustreerd dat Airbus ook deze verplichting niet heeft nageleefd. Hetzelfde geldt voor een soortgelijke verplichting voor de halfjaarlijkse financiële verslaggeving, zoals is verankerd in artikel 5:25d lid 2 sub c Wft. Artikel 5:25d lid 8 Wft vereist in het bijzonder

“Het halfjaarlijks bestuursverslag bevat ten minste een opsomming van belangrijke gebeurtenissen die zich de eerste zes maanden van het desbetreffende boekjaar hebben voorgedaan en het effect daarvan op de halfjaarrekening, alsmede een beschrijving van de voornaamste risico’s en onzekerheden voor de overige zes maanden van het desbetreffende boekjaar.”

- 140 Wederom dient geconstateerd te worden dat Airbus niet aan de op haar rustende transparantieplichtingen heeft voldaan voor zover het onder andere het bestaan en de implicaties van het corruptieschandaal betreft.
- 141 Wat betreft een misleidende voorstelling van zaken in een jaarrekening spelen ook de overige normen van het jaarrekeningrecht een rol. Het gaat dan bijvoorbeeld om artikel 2:362 lid 1 BW op grond waarvan de jaarrekening volgens normen die in het maatschappelijk verkeer als aanvaardbaar worden beschouwd een zodanig inzicht te geven, dat een verantwoord oordeel kan worden gevormd omtrent het vermogen en het resultaat, alsmede voor zover de aard van

⁵⁹ Richtlijn 2004/109/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende de transparantievereisten die gelden voor informatie over uitgevende instellingen waarvan effecten tot de handel op een gereguleerde markt zijn toegelaten en tot wijziging van Richtlijn 2001/34/EG.

een jaarrekening dat toelaat, omtrent de solvabiliteit en de liquiditeit van de rechtspersoon. Maar ook om artikel 2:391 lid 1 BW, op grond waarvan het bestuursverslag een getrouw beeld dient te geven van de toestand op de balansdatum, de ontwikkelingen gedurende het boekjaar en de resultaten van de rechtspersoon en van de groepsmaatschappijen waarvan de financiële gegevens in zijn jaarrekening zijn opgenomen. Hiervóór is reeds geïllustreerd dat Airbus ook op dit vlak te kort is geschoten.

Airbus heeft in strijd met maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm gehandeld

- 142 Airbus dient ook conform een op haar rustende maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm jegens (onder anderen) Benadeelden tijdig alle juiste, volledige en relevante informatie te delen over vermoedens van/aanwijzing voor corruptie- of omkopingsproblematiek binnen haar bedrijf, over onderzoeken daarnaar en over de (mogelijke, waarschijnlijke en/of zekere) gevolgen daarvan. Deze maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm dient in acht te worden genomen bij het doen van mededelingen in persberichten, op websites, en in de jaarrekeningen, financiële verslagen en bestuursverslagen van/door de vennootschap.
- 143 Deze maatschappelijke zorgvuldigheidsnorm rust op een vennootschap, ongeacht of zij weet dat/of de betreffende mededeling relevant is of (in bepaalde mate) kan zijn voor een (concrete) beleggings-, financierings- of anderszins commerciële beslissing door externe partijen in verband met de vennootschap. Externe partijen zijn voor de voorziening van informatie die een rol kan spelen in de besluitvorming die leidt tot het nemen van commerciële beslissingen in verband met de vennootschap, immers (in doorslaggevende mate) afhankelijk van de juistheid, volledigheid, tijdigheid en relevantie van door de vennootschap verstrekte informatie.
- 144 De ratio achter de zorgvuldigheidsnorm is dat een vennootschap externe partijen onder geen enkele omstandigheid ontijdig, onvolledig althans onjuist mag informeren, of hen relevante informatie mag onthouden – d.i.: *misleiden* – over een kwestie die zo wezenlijk, potentieel ingrijpend, en direct en indirect waarde-aantastend is als corruptie- of omkopingsproblematiek.
- 145 Deze zorgvuldigheidsnorm heeft Airbus geschonden. Het volgende staat immers vast over de kennis die Airbus had of moest hebben:
 - (a) Airbus dient zich sowieso aan wet- en regelgeving te houden, en dient sowieso corruptie en omkoping te vermijden;
 - (b) Airbus dient in algemene zin op de hoogte te zijn van compliance-problematiek binnen haar gelederen die endemisch, structureel, verstrekkend, langdurig, en met medeweten en medewerking van Airbus functionarissen op alle niveaus, inclusief op bestuursniveau, is gebleken;

- (c) Airbus blijkt al vanaf 2014 “*obvious*” en “*serious*” zorgen te hebben gehad over compliance-problematiek en betalingen aan derden middels haar marktontwikkelingsafdeling;
 - (d) Airbus heeft vanaf 2016 daadwerkelijk kennis van de aard, omvang en ernst van de compliance-problematiek binnen haar bedrijf, gelet op het op dat moment al stopzetten van alle betalingen middels de handelsagenten, de intensiteit van haar samenwerking met de verschillende justitiële autoriteiten, en het gegeven dat zij zelf vrijwillig veel van de door haar ontdekte gevallen van corruptie en omkoping aan die justitiële autoriteiten heeft gemeld;
 - (e) Airbus dient vanaf 2016 te weten wat de (financiële) gevolgen kunnen zijn van de door haar en door externe toezichthouders geconstateerde compliance-problematiek, mede gegeven het feit dat zij vanaf in elk geval dat moment al werd bijgestaan door vooraanstaande juridische en financiële adviseurs, die in staat waren om rapporten te produceren waarin de potentiële gevolgen voor zowel Airbus als nota bene voor het BNP van de landen waarin Airbus actief is in kaart wordt gebracht;
 - (f) Airbus dient in elk geval vóór 28 januari 2020 te weten wat de (financiële) gevolgen zijn van de door haar en door externe toezichthouders geconstateerde compliance-problematiek, aangezien zij in staat was de Engelse rechter uit te leggen dat de opgelegde boetes en winstontnemingen een “*real economic impact*” zullen hebben;
- 146 Airbus heeft over bovenstaande (b)-(f) niet tijdig, juiste, relevante en volledige informatie openbaar gemaakt:
- (a) In de weinige persberichten hierover vanaf 2014 handhaaft en herhaalt Airbus de bagatelliserende terminologie “*irregularities*”, “*ommissions*”, “*misstatements*” en “*allegations*”, en benoemt zij de serieuze zorgen die zij heeft over de compliance-problematiek niet. Bovendien benoemt Airbus het onderzoek door de DoJ niet met zoveel woorden;
 - (b) Op haar website handhaaft gedurende de Relevante Periode Airbus de mededelingen dat zij “*zero tolerance*” voor corruptie en omkoping heeft; en dat zij zich (doorlopend) houdt aan relevante wet- en regelgeving, en informele gedragscodes dienaangaande;
 - (c) In de jaarrekeningen gebruikt Airbus dezelfde omfloerste termen als in (a) hierboven, en beperkt zich in de jaarrekening 2018, gepubliceerd in 2019, nog tot de verklaring dat het “*too early*” is om te determineren wat de gevolgen van het onderzoek door de justitiële autoriteiten zullen zijn. Ook uit zij zich in de jaarrekeningen in lijn met (b) hierboven. Bovendien neemt zij in de jaarrekeningen geen voorzieningen op die de hoogte van de ophanden zijnde Schikkingen benaderen;

- (d) Kennelijk pas nadat er in januari 2020 media-aandacht voor de Schikkingen is gekomen, publiceert Airbus hierover een persbericht waarin de volle omvang van het met de Schikkingen gemoeide bedrag bekend wordt gemaakt;
- (e) Pas in de feitenrelazen die horen bij de Schikkingen komt de volledige waarheid van de corruptieve handelswijze van Airbus in de openbaarheid.

147 De openbaarmakingen van Airbus, in het licht van de kennis die zij droeg althans wordt geacht te dragen, zoals uitgebreider weergegeven in hoofdstuk II.4, maken duidelijk dat zij de hiervoor geformuleerde zorgvuldigheidsnorm jegens Benadeelden (doorlopend) heeft geschonden. Belanghebbenden waaronder Benadeelden konden, in tegenstelling tot Airbus, géén tijdig, volledig en juist geïnformeerd beeld vormen van wat er zich binnen de vennootschap afspeelde, en wat de directe en indirecte (financiële) gevolgen daarvan zouden (kunnen) zijn. Aldus konden Benadeelden géén tijdige, volledige en juist geïnformeerde (beleggings)beslissingen nemen, terwijl Airbus hen daartoe wel in staat had moeten stellen.

III.3 Door het onrechtmatige handelen van Airbus hebben beleggers schade geleden

148 In de onderhavige procedure vordert de Stichting uiteindelijk schadevergoeding, maar (eerst) dient (eerst) de *grondslag* van de aansprakelijkheid van Airbus te worden vastgesteld. Met andere woorden, er moet worden vastgesteld *dat* Airbus aansprakelijk is.⁶⁰

149 Op die vaststelling van de aansprakelijkheid zien de vorderingen van de Stichting. De Stichting vordert daarom een verklaring voor recht dat Airbus onrechtmatig heeft gehandeld en aansprakelijk is voor de door de Benadeelden geleden schade als gevolg van het onrechtmatig handelen van Airbus.

150 Het Nederlandse procesrecht voorziet bij een dergelijke insteek normaliter in een verwijzing naar de schadestaat. Onder het WAMCA-regime lijkt dit niet de beoogde volgorde nu de procedure in een integreerde schadevaststelling voorziet. Voor zover nodig vordert de Stichting verwijzing naar de schadestaat. Teneinde te illustreren dat de Stichting belang heeft bij haar vorderingen, zal hieronder desalniettemin (en mogelijk ten overvloede) ingegaan worden op de drempel tot toelating tot de schadestaat en vervolgens onderbouwd worden dat aan die voorwaarden is voldaan.

Drempel voor schadestaat

151 De Stichting dient te stellen dat de mogelijkheid van schade als gevolg van het onrechtmatig handelen door Airbus aannemelijk is. Waar het bij dit vereiste om gaat, is dat de rechter tot

⁶⁰ T.F.E. Tjong Tjin Tai, 'De ambivalente regeling van de schadestaatprocedure', *TCR* 2008/1, p.1.

het oordeel komt dat het naar *ervaringsregels* niet onwaarschijnlijk is dat er schade is geleden.⁶¹ Op de eisende partij rust een navenant lage stelplicht:⁶²

“Om de mogelijkheid van schade te onderbouwen, zal eiser toch wel iets moeten stellen, zij het niet veel. Het volstaat dat er feiten zijn gesteld waaruit in het algemeen kan worden afgeleid dat er schade is geleden.”

152 Omdat slechts hoeft te worden geconcludeerd dat de mogelijkheid van *enige* schade aannemelijk is, hoeft de eisende partij in beginsel geen concrete schadeposten te stellen in de hoofdprocedure.⁶³ Artikel 615 Rv bepaalt dan ook expliciet dat ongeacht of in de hoofdprocedure al schadeposten waren gesteld, in de schadestaatprocedure nieuwe schadeposten kunnen worden opgevoerd.

153 Het voorgaande betekent dat de rechter slechts onder bijzondere omstandigheden reeds in de hoofdprocedure op voorhand kan concluderen dat aan dit vereiste niet is voldaan. Volgens Brunner geldt dat:⁶⁴

“Slechts in het geval tevoren vaststaat dat de schadestaatprocedure niet tot toewijzing van enig schadebedrag kan leiden, zou de vordering in het hoofdgeding moeten worden afgewezen. (...) Anticipatie door de rechter op een door hem verwachte, voor de eiser negatieve uitkomst van de schadestaatprocedure, acht de Hoge Raad niet gewenst, behalve in uitzonderlijke gevallen.”

154 Hoewel de rechter tot het oordeel moet komen dat het aannemelijk is dat er mogelijk schade is geleden, hoeft de causaliteit niet ten gronde te worden beoordeeld: *“(...) in de hoofdprocedure kan ermee worden volstaan de stelling dat causaal verband geheel ontbreekt te verwerpen.”*⁶⁵ In de hoofdprocedure hoeft immers niet te worden vastgesteld dát het aannemelijk is dat enige schade is geleden, maar slechts dat de *mogelijkheid* daartoe aannemelijk is. Bestaat niettemin enige twijfel bij de rechter over de aannemelijkheid van de mogelijkheid van schade, dan zal verwijzing naar de schadestaatprocedure moeten volgen.⁶⁶ De Hoge Raad heeft immers overwogen dat:⁶⁷

“(...) de schadestaatprocedure mede ertoe kan strekken om vast te stellen dat de eisende partij schade heeft geleden.”

⁶¹ T.F.E. Tjong Tjin Tai, *De schadestaatprocedure*, Deventer: Kluwer 2012, p. 40.

⁶² T.F.E. Tjong Tjin Tai, *De ambivalente regeling van de schadestaatprocedure*, TCR 2008/1, p. 4. Zie ook M.B. Beekhoven van den Boezem, *GS Burgerlijke Rechtsvordering*, art. 612 Rv, aant. 4.

⁶³ T.F.E. Tjong Tjin Tai, *De ambivalente regeling van de schadestaatprocedure*, TCR 2008/1, p. 4.

⁶⁴ Zie de noot van C.J.H. Brunner bij HR 25 maart 1983, NJ 1984, 629, onder 2.

⁶⁵ Aldus T.F.E. Tjong Tjin Tai, *De ambivalente regeling van de schadestaatprocedure*, TCR 2008/1, p. 3.

⁶⁶ T.F.E. Tjong Tjin Tai, *De ambivalente regeling van de schadestaatprocedure*, TCR 2008/1, p. 7.

⁶⁷ HR 13 juni 1980, NJ 1981, 185.

Schade Benadeelden aannemelijk

- 155 Doordat Airbus sinds in ieder geval 2008 structureel en op grote schaal een corruptieapparaat in stand hield zonder de aanwezigheid en implicaties hiervan met het beleggend publiek te delen, hebben de Benadeelden schade geleden. De waarde van de beursgenoteerde aandelen is op oneigenlijke wijze door Airbus verhoogd. Indien beleggers wel kennis hadden gehad van alle relevante feiten en omstandigheden, dan hadden zij de aandelen niet, of in ieder geval niet tegen de toenmalige prijs gekocht respectievelijk gehouden.
- 156 De Stichting illustreert de schade van de Benadeelden met het koerseffect dat het publiceren van een deel van de waarheid teweeg heeft gebracht. Op 20 december 2018 werd publiekelijk bekend dat Airbus verdere onderzoeken van autoriteiten boven het hoofd hing. Op grond van die informatie daalde het aandeel Airbus met ruim 4%. Er was op dat moment geen ander nieuws aangaande Airbus of bredere marktontwikkelingen die deze koersval zou kunnen verklaren. Het is evident dat de markt door dit nieuws werd verrast.

IV BEVOEGDHEID RECHTBANK

- 157 Airbus is statutair gevestigd te Amsterdam en houdt kantoor in Leiden. Uw Rechtbank is dientengevolge (naast de rechtbank Amsterdam) bevoegd kennis te nemen van onderhavige vorderingen.
- 158 Tegen de achtergrond dat Stichting Investor Loss Compensation reeds een collectieve actie uit hoofde van artikel 3:305a BW jegens – onder andere – Airbus bij Uw Rechtbank aanhangig heeft gemaakt, is de Stichting uit hoofde van artikel 1018d lid 1 Rv gehouden haar vordering eveneens bij Uw Rechtbank in te stellen.

V DE STICHTING IS ONTVANKELIJK

V.1 Inleiding

- 159 De Stichting voert deze collectieve actie op grond van artikel 3:305a BW. Zij is ontvankelijk om op grond van dit artikel deze collectieve actie te voeren, als belangenbehartiger voor de Benadeelden omdat de Stichting voldoet aan alle ontvankelijkheidsvereisten ex artikel 3:305a BW. Hierna wordt verder toegelicht waarom dit het geval is.

V.2 Temporele reikwijdte WAMCA

- 160 De WAMCA is in werking getreden op 1 januari 2020. De Stichting heeft haar collectieve actie anno 2022 geëntameerd en zodoende is de WAMCA van toepassing op onderhavige procedure. Dit geldt voor het geheel aan vorderingen die de Stichting in deze procedure instelt.

161 Onderhavige procedure heeft betrekking op gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden op of na 15 november 2016. De WAMCA is verder ook toepassing op doorlopende gebeurtenissen die zowel voor, als na 15 november 2016 hebben plaatsgevonden. Airbus heeft voor en na 15 november 2016 onvolledig, onjuist en misleidend over haar malafide praktijken geïnformeerd. Het zou ondoenlijke zijn om verschillende regimes van toepassing te laten zijn op dit feitencomplex. Dit zou tevens indruisen tegen de ratio van de overgangsregeling namelijk dat het recht moet worden toegepast dat hoort bij de laatste gebeurtenis waarop de vordering betrekking heeft.

V.3 Benadeelden binnen Nederland en daarbuiten

162 De Stichting verzoekt Uw Rechtbank om op basis van artikel 1018f lid 5 Rv te bepalen dat voor alle Benadeelden – en dus ook voor de niet in Nederland woonachtige of gevestigde Benadeelden – een opt out-regeling geldt. Een opt out-regeling biedt in de onderhavige zaak een meer efficiënte en effectieve afwikkeling van de collectieve actie dan een opt in-regeling. De wetgever heeft het bovendien uitdrukkelijk mogelijk gemaakt dat de rechter het opt-out regime ook laat gelden voor gedupeerden buiten Nederland in situaties waar voldoende duidelijk is om welke groep buitenlandse gedupeerden het gaat. Deze situatie doet zich voor. Het moet immers gaan om beleggers die in de Relevante Periode aandelen in Airbus hebben verworven. De groep van geraakte beleggers is voldoende duidelijk en niet voor misverstand vatbaar.

163 In onderhavige situatie is er des te meer reden om het verzoek te honoreren omdat het maar zeer de vraag is of niet in Nederland woonachtige dan wel gevestigde beleggers elders wel toegang tot de rechter hebben om hun geleden schade te verhalen. Uit de hiervoor gegeven toelichting op de uitspraak in *HvJEU VEB/BP* (zie paragraaf 106 e.v.) volgt dat ook deze beleggers aangewezen zijn op de Nederlandse rechter. Zelfs indien dit niet geval zou zijn en de rechterlijke instanties in de jurisdicties waarin zij aandelen op de beurs hebben verworven (d.w.z. Frankrijk, Duitsland en/of Spanje) bevoegd zouden zijn, dan nog worden deze beleggers geconfronteerd met een versnipperd beeld en raken zij mogelijk in een vacuüm zonder voorspelbare toegang tot de rechter. Airbus heeft in AIRL's procedure hierover zelf het volgende opgemerkt:

“(…) Uit art. 4:90a Wft volgt immers dat een beleggingsonderneming bij het uitvoeren van orders met betrekking tot financiële instrumenten voor rekening van cliënten toereikende maatregelen dient te nemen om het best mogelijke resultaat te behalen. Deze maatregelen kunnen inhouden dat in het geval de te verwerven aandelen aan meerdere beurzen staan genoteerd – zoals het geval bij de aandelen in Airbus – een keuze wordt gemaakt voor een van die beurzen. De client/ belegger weet dan niet noodzakelijkerwijs via welke beurs zijn aandelen zijn verworven. (…)” (onderstreping advocaat)

164 Beleggers die niet in Nederland woonachtig of gevestigd zijn, hebben tegen die achtergrond geen effectieve toegang tot de rechter doordat zij mogelijk niet weten op welke beurs hun aandelen zijn verworven of omdat hun aandelen op verschillende beurzen zijn verworven. Dit zou een zeer onwenselijke situatie opleveren, ook omdat zij allen op dezelfde wijze door een in Nederland gevestigd onderneming zijn misleid. Uw Rechtbank kan dit voorkomen middels toewijzing van het verzoek ex artikel 1018f lid 5 Rv.

V.4 Gelijksortigheid

165 Een representatieve belangenorganisatie - zoals de Stichting - kan optreden namens een collectieve groep wanneer de belangen van de behartigde groep voldoende gelijksoortig zijn. Dat is het geval in deze zaak.

166 De vaste rechtspraak van de Hoge Raad is dat het vereiste van gelijksoortigheid is vervuld wanneer de belangen ter bescherming waarvan de vordering strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belangen kan worden bevorderd. Aldus kan immers in een procedure worden geoordeeld over de door de rechtsvordering aan de orde gestelde geschilpunten en vorderingen, zonder dat daarbij de bijzondere omstandigheden aan de zijde van de individuele belanghebbenden betrokken behoeven te worden.⁶⁸

167 Dergelijke voldoende gelijksoortigheid hoeft tegelijk niet mee te brengen dat de posities, achtergronden en belangen van degenen ten behoeve van wie de collectieve actie wordt ingesteld identiek of zelfs overwegend gelijk zijn. In een collectieve actie past een zekere abstrahering.

168 De belangen van de Benadeelden zijn gelijksoortig aangezien alle personen in de groep getroffen worden door het (gelijksoortig) onrechtmatig handelen. De door de Stichting aangevoerde onrechtmatige handelingen zijn door Airbus begaan zonder aanzien des persoons. Airbus heeft ten aanzien van alle Benadeelden dezelfde (ontoereikende) informatie gedeeld. De beurskoers is hierdoor ten opzichte van alle Benadeelden onzuiver tot stand gekomen, waardoor de Benadeelden schade hebben geleden.

169 De omstandigheid dat niet alle Benadeelden op hetzelfde moment beursgenoteerde aandelen hebben verhandeld, maakt het voorafgaande niet anders. Het is immers dan nog steeds zo dat sprake is van grote mate van gelijksoortigheid. De Stichting wijst allereerst nogmaals op de vaste rechtspraak van de Hoge Raad, waarin is geoordeeld dat de posities van de behartigde personen niet identiek hoeven te zijn, zij hoeven zelfs niet overwegend gelijk te zijn.

⁶⁸ HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Plazacasa*), r.o. 4.2.

- 170 Aldus staat vast dat de belangen van de Benadeelden voldoende gelijksoortig zijn en deze ontvankelijkheidsvoorwaarde is vervuld.

V.5 Statutenvereiste

- 171 De Stichting voldoet ook aan het statutenvereiste, aangezien het in deze zaak te behartigen belang valt binnen de statutaire doelomschrijving van de Stichting. De Stichting citeert voor de goede orde nogmaals haar statutair doel, en benoemt daarbij dat het voeren van collectieve acties zoals onderhavige expliciet ook in de doelomschrijving is omschreven:

“De Stichting heeft ten doel:

- a. het behartigen van de belangen van de Gedupeerden die schade lijden, schade dreigen te lijden en/of schade hebben geleden ten gevolge van het handelen of nalaten van Airbus, Airbus Functionarissen en/of andere (derde) partijen;*
- b. het behartigen van de belangen van de Gedupeerden in verband met een juridische procedures en/of een Vaststellingsovereenkomst;*
- c. het verkrijgen en verdelen van financiële compensatie voor (een gedeelte van) de schade welke de Gedupeerden en Deelnemers stellen te hebben geleden, een en ander met inachtneming van een Vaststellingsovereenkomst, en het verrichten van al hetgeen verband houdt met het bepaalde in artikel 3.1 sub a en artikel 3.1 sub b, dan wel daaraan dienstig kan zijn, een en ander inde ruimste zin van het woord.”*

- 172 De Stichting doet ook feitelijk aan belangenbehartiging binnen het statutair doel ten behoeve van de Benadeelden. Zo heeft de Stichting onder meer de volgende activiteiten ondernomen:

- (a) De Stichting is in juli 2021 opgericht en heeft sindsdien feitelijk en juridisch onderzoek gedaan naar het handelen van Airbus. In dat kader heeft de Stichting ook deskundigen aangesteld - waaronder op juridisch vlak Scott+Scott - die de Stichting van advies hebben voorzien over de wijze waarop Airbus de Benadeelden heeft geïnformeerd.
- (b) De Stichting heeft een website ontwikkeld om haar actie publiekelijk bekend te maken, en informatie te geven aan het publiek. De Stichting biedt via deze route ook de mogelijkheid aan Benadeelden om contact op te nemen met de Stichting.
- (c) De Stichting heeft onderhandelingen gevoerd met financiers om voldoende financiële middelen te vergaren om een juridische actie te kunnen voeren op een zodanige wijze dat de belangen van de Benadeelden naar behoren kunnen worden vertegenwoordigd.

- (d) De Stichting is een alliantie aangegaan met Airl en met Airl een strategie afgestemd naar aanleiding waarvan Airl reeds een juridische procedure jegens Airbus heeft geëntameerd.
- (e) De Stichting heeft een aansprakelijkheidstelling gestuurd naar Airbus, waarin is toegelicht namens wie de Stichting opkomt, wat de bezwaren zijn, en wat de eisen zijn. Vervolgens heeft de Stichting herhaaldelijk getracht onderhandelingen te voeren met Airbus.

V.6 Waarborgvereiste

- 173 Ook het zogenoemde waarborgvereiste van artikel 3:305a lid 1 BW is vervuld. Dit vereiste is verder uitgewerkt in artikel 3:305a lid 2 BW, waar staat dat de belangen voldoende zijn gewaarborgd wanneer (i) de belangenorganisatie voldoende representatief is, gelet op de achterban en de omvang van de vertegenwoordigde vorderingen, en (ii) voldoet aan een reeks aan eisen die staan omschreven in het artikellid. De Stichting zal hierna toelichten dat zij aan al deze voorwaarden voldoet.

I. Representativiteit

- 174 De Stichting is voldoende representatief om de belangen van de Benadeelden te behartigen in deze zaak, mede gelet op de achterban en de omvang van de vertegenwoordigde vorderingen.
- 175 Of er sprake is van (voldoende) representativiteit, moet worden vastgesteld op basis van de omstandigheden van het geval. Er is geen vastomlijnde definitie van representativiteit. Zo heeft de wetgever over representativiteit van belangenbehartigers het volgende gezegd:

“De representativiteit van een organisatie kan uit verschillende gegevens worden afgeleid, en het verdient daarbij geen aanbeveling één of meer gegevens doorslaggevend te achten. Een vastomlijnde invulling van dit vereiste is dan ook niet goed te geven, omdat dit tekort zou doen aan andere gegevens die er ook op kunnen wijzen dat een organisatie representatief is. Verschillende gegevens kunnen immers – al dan niet in combinatie met elkaar – van belang zijn. De representativiteit van de organisatie kan bijvoorbeeld afgeleid worden uit de overige werkzaamheden die de organisatie verricht heeft om zich voor de belangen van de benadeelden in te zetten, of uit het aantal benadeelden dat aangesloten is bij of lid van de organisatie, danwel uit de vraag in hoeverre de benadeelden zelf de organisatie als representatief aanvaarden. Ook kan de representativiteit afgeleid worden uit het gegeven dat de organisatie ter zake van de schadeveroorzakende gebeurtenis(sen) niet alleen ten opzichte van de schadeveroorzaker(s), maar bijvoorbeeld ook ten opzichte van de overheid als

*gesprekspartner is opgetreden. Het optreden als spreekbuis in de media kan ook een belangrijke aanwijzing zijn.”*⁶⁹

- 176 Het vereiste van representativiteit staat overigens los van de toets die de rechter in een later stadium zal uitvoeren in het kader van de keuze voor een Exclusieve Belangenbehartiger. De rechter zal in dat geval organisaties vergelijken die elk voldoen aan de norm van representativiteit, en bepalen welke belangenorganisatie het meest geschikt is om als Exclusieve Belangenbehartiger op te treden.⁷⁰
- 177 Ten eerste kan de representativiteit van de Stichting worden afgelezen aan de feitelijke werkzaamheden die het heeft verricht in het kader van deze actie, waaronder haar samenwerking met AIRL en het stuiten van de verjaring voor de Benadeelden. Uit deze acties blijkt dat zij daadwerkelijk de Benadeelden aan het vertegenwoordigen is en zich die belangen aantrekt.
- 178 Ten tweede is van belang dat de Stichting Benadeelden oproept om de werkzaamheden van de Stichting te steunen. Dit kan via de website van de Stichting en naar verwachting zal de Stichting door het entameren van onderhavige procedure verdere steun van Benadeelden zal vergaren.
- 179 Ten derde wordt de Stichting gesteund door AIRL. AIRL heeft op basis van cessies de vorderingen van ongeveer 200 Benadeelden ontvangen. Zoals hiervoor reeds toegelicht, hebben zich de cedenten in de Participation Agreement verbonden om de Stichting te steunen.
- 180 Ten vierde is de Stichting representatief omdat zij over de juiste expertise en ervaring beschikt om de belangen van de Benadeelden te behartigen. Deze deskundigheid is ook een factor die meeweegt dat zij representatief is. Deze deskundigheid wordt hierna verder uiteengezet.

II. De voorwaarden van artikel 3:305a lid 2 sub a - e BW

- 181 Op basis van artikel 3:305a lid 2 sub a tot en met e BW zijn de belangen ten behoeve van wie de rechtsvordering wordt ingesteld voldoende gewaarborgd indien de rechtspersoon voldoet aan de eisen in dit artikellid.

Bestuur en RvT

- 182 De Stichting heeft een deskundig bestuur aan zich verbonden, dat is uitgerust om de belangen van de Benadeelden zorgvuldig en deskundig te behartigen.
- 183 Het bestuur bestaat uit drie bestuursleden:

⁶⁹ *Kamerstukken II 2003/04, 29 414, nr. 3.*

⁷⁰ *Kamerstukken II 2016/17, 34 608, nr. 3.*



i. Paul Rex - voorzitter

Paul Rex ("**Rex**") is momenteel bestuurder van GBRW Expert Witness Limited en voorzitter van GBRW Consulting. Hij is een deskundige op het gebied van het bankwezen en de financiële sector. Het eerste deel van zijn carrière heeft hij bij twee banken gewerkt: Chemical Bank (waar hij verschillende functies bekleedde, waaronder Head of Multinational Group en Head of Commodities Finance/Shipping Finance) en Crédit Agricole, London Branch (waar hij Assistant General Manager en hoofd Corporate Banking was).

Vanuit GBRW Limited heeft Rex ondertussen advies- en expertopdrachten in meer dan 30 landen. Hij was eerder onder meer vice-voorzitter van de Investment Business Committee van het Institute of Chartered Accountants in England en Wales; lid van de Credit Committee van de UK Department of Health Foundation Trust Financing Facility en stemvertegenwoordiger voor de Britse regering in de goedkeuringscommissies van vier Poolse investeringsfondsen.

ii. Elsbeth van Rhijn – secretaris

Elsbeth van Rhijn ("**Van Rhijn**") is als zelfstandig advocaat gespecialiseerd in het afwikkelen van massaschades voor banken en andere financiële instellingen. Zij was in het faillissement van DSB Bank actief betrokken bij de onderhandelingen over de collectieve schikking ten aanzien van (voormalige) klanten met zorgplichtklachten. Uiteindelijk is de regeling uitgemond in een WCAM-schikking die door het hof Amsterdam voor ruim 500.000 belanghebbenden verbindend is verklaard.

Voordat zij haar eigen praktijk startte, was Van Rhijn advocaat bij Houthoff Buruma in de ondernemingsrechtelijke praktijk, gespecialiseerd in fusies en overnames, beursgangen en private equity.

iii. Dominiek Vangaeve - penningmeester

Dominiek Vangaeve ("**Vangaeve**") heeft een achtergrond in de financiële wereld met een sterke focus op risico- en compliancebeheer. Na 15 jaar werkzaam te zijn geweest bij ING Groep heeft Vangaeve senior managementfuncties bekleed bij internationale financiële instellingen, zoals de African Development Bank, de European Bank for Reconstruction & Development en de InterAmerican Development Bank. Meest recentelijk was Vangaeve Chief Risk Officer en Executive Director van een internationale niet-gouvernementele organisatie, waar hij verantwoordelijk is voor risk & compliance, fraudebeheersing en verzekeringen.

- 184 Het bestuur bestaat uit deskundige personen, en bovendien uit personen die specifieke juridische en financiële expertise hebben om de belangen van de behartigde groep naar behoren te behartigen.
- 185 De Stichting heeft daarnaast de RvT. Deze bestaat uit de volgende leden:
- i. Hester Bos

Hester Bos (“**Bos**”) is een Nederlandse advocaat met ruime ervaring in (onder andere) procesvoering en arbitrage. Met haar eigen advocatenkantoor adviseert en vertegenwoordigt zij multinationals en vastgoedbeleggers voor de Nederlandse rechter. Daarnaast is Bos Hoofd Business Affairs van een vastgoedonderneming. Eerder was Bos Hoofd Juridische Zaken van Koninklijke Grolsch NV (destijds onderdeel van SABMiller) en advocaat bij NautaDutilh in Rotterdam. Vanuit NautaDutilh was zij tijdelijk gedetacheerd in London bij de praktijkgroep arbitrage van advocatenkantoor Debevoise & Plimpton. Bos bekleedt diverse nevenfuncties in de non-profit sector. Ook voltooide zij de Supervisory Board Program van Nyenrode Business Universiteit.
 - ii. Godert Vinkesteijn

Godert Vinkesteijn (“**Vinkesteijn**”) is onafhankelijke adviseur en bestuurder. Voordat Vinkesteijn zijn eigen bedrijf oprichtte, was hij Senior Executive van KPN met een achtergrond in Finance, M&A en Technology. In die periode werkte hij onder meer als CFO KPN International en CFO KPN Nederland. Vinkesteijn heeft diverse toezichthoudende functies. Hij voltooide de postdoctorale Controllersopleiding aan de Vrije Universiteit van Amsterdam, de Supervisory Board Program van Nyenrode Business Universiteit, alsmede de Business Valuation Program van RSM.
 - iii. Lynda Aziz

Lynda Aziz (“**Aziz**”) is een ervaren advocaat (*solicitor*). Zij is een onafhankelijke *non-executive director* van From Wye Limited, een Britse procesfinancier die gespecialiseerd is in het begeleiden van procedures in de Verenigde Staten. Aziz was werkzaam bij Woodsford Litigation Funding Limited gewerkt alsmede bij advocatenkantoren in Londen en in Australië.
- 186 De RvT bestaat aldus ook uit deskundige personen, en beschikt over specifieke financiële en juridische deskundigheid om de belangen van de achterban van de Stichting voldoende te waarborgen. Gegeven het bestaan van de RvT is er ook intern toezicht op het bestuur en wordt voldaan aan artikel 3:305a lid 2 sub a BW.

Mechanismen voor deelname aan of vertegenwoordiging bij de besluitvorming

- 187 In artikel 3:305a lid 2 sub b BW wordt gesteld dat er doeltreffende en passende mechanismen dienen te zijn voor de deelname of vertegenwoordiging bij de besluitvorming van de personen voor wie de rechtsvordering is ingesteld. Belangenorganisaties mogen zelf bepalen op welke manier zij hieraan invulling geven, en wanneer een belangenorganisatie is ingericht conform de Claimcode kan worden aangenomen dat voldaan wordt aan dit vereiste.
- 188 De Stichting is ingericht conform de Claimcode, en zal ook een zogenoemde raadpleging organiseren in het geval dat een schikking met Airbus wordt overwogen. De manier waarop deze raadpleging wordt georganiseerd zal afhangen van de aard en inhoud van de schikking. Het mechanisme zal zo worden ontworpen dat de Benadeelden op de meest geschikte wijze worden betrokken bij de besluitvorming. Aldus voldoet de Stichting ook aan de voorwaarde in artikel 3:305a lid 2 sub b BW.

Financiële middelen en zeggenschap

- 189 Op basis van artikel 3:305a lid 2 sub c BW kan de rechter ook toetsen of de rechtspersoon die een collectieve vordering instelt voldoende middelen heeft om de procedure te kunnen voeren (en kan toetsen of de zeggenschap bij de rechtspersoon berust). De Stichting voldoet ook aan de eis van dit (sub)artikelid.
- 190 De Stichting heeft financiering aangetrokken van Woodsford Group Limited (voorheen Litigation Funding Limited, de "**Funder**"). Op basis van de afspraken heeft de Stichting voldoende middelen voorhanden om deze procedure te kunnen voeren.
- 191 De afspraken voorzien er onder meer in dat de proces- en schikkingsstrategie volledig berust bij de Stichting (en dus niet bij de Funder), alsmede een verplichting aan de Funder om financiering te verstrekken totdat een einduitspraak in eerste aanleg is gedaan. De Stichting zal bij de bespreking van de Claimcode de externe financiering nader toelichten (zie de bespreking van Principe III).
- 192 De financieringsafspraken behoeven niet aan de wederpartij ter inzage te worden gegeven, en het is ook niet wenselijk dat Airbus de betreffende overeenkomst in handen krijgt. Louter om deze reden worden de afspraken op dit moment niet als productie ingebracht. De Stichting biedt tegelijkertijd aan de afspraken ter inzage aan te bieden aan Uw Rechtbank, met daarbij het verzoek de Stichting niet te verplichten de afspraken tevens aan Airbus te moeten verstrekken.

De Stichting heeft een algemeen toegankelijke website met informatie

- 193 De Stichting voldoet tevens aan de eis van artikel 3:305a lid 2 sub d BW, waar staat voorgeschreven dat de Stichting moet beschikken over een algemeen toegankelijke internetpagina met daarop de informatie genoemd in randnummers 1 tot en met 9 van de wet. De Stichting doet dit via www.airbusinvestorsrecoverystichting.com. Op de website kan men vinden: (i) de statuten, (ii) bestuursstructuur van de Stichting, (iii) de laatst vastgestelde jaarlijkse verantwoording op hoofdlijnen van het toezichthoudend orgaan over het door haar uitgeoefende toezicht, (iv) het laatste vastgestelde bestuursverslag, (v) de bezoldiging van bestuurders en leden van het toezichthoudend orgaan, (vi) de doelstellingen en werkwijzen van de rechtspersoon, (vii) een overzicht van de stand van zaken in de lopende procedure, (viii) en indien een bijdrage wordt gevraagd van personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt: inzage in de berekening van die bijdrage, (ix) een overzicht van de wijze waarop personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt zich kunnen aansluiten bij de rechtspersoon en de wijze waarop zij deze aansluiting kunnen beëindigen. Daarbij merkt de Stichting op dat de documenten sub (iii) en (iv) nog niet op de website staan omdat dergelijke documenten pas later voor het eerst dienen te worden geproduceerd. Deze zullen dan onmiddellijk ook op de website beschikbaar worden gesteld.

Voldoende ervaring en deskundigheid

- 194 Ten slotte heeft de Stichting ook voldoende ervaring en deskundigheid om de vordering namens de Benadeelden te voeren. Welke deskundigheid vereist is, dat hangt mede af van de aard van de vordering. De kern van deze collectieve actie ziet op de vraag of Airbus beleggers tijdig en adequaat heeft geïnformeerd. De Stichting heeft hiervoor de benodigde deskundigheid.
- 195 Zo zitten in het bestuur en in de RvT van de Stichting vooraanstaande juridische experts. Van Rhijn en Bos hebben bij vooraanstaande Nederlands advocatenkantoren gewerkt en in het bijzonder Van Rhijn heeft zich nadien bekwaamd in de juridische aspecten van het afwickelen van massaschades. In de RvT hebben Bos en Aziz ruime ervaring met internationale geschilbeslechting.
- 196 Deze zaak gaat bovendien over een aanzienlijke schadevergoeding, en dus is financiële expertise tevens van belang. Ook op dit gebied is ruime expertise aanwezig binnen de Stichting. Rex, Vangaeve en Vinkesteyn hebben bij hun sporen verdiend bij grote (financiële) ondernemingen.
- 197 Voor het goed uitvoeren van een latere collectieve schadeafwikkeling is ervaring met eerdere collectieve afwikkeling noodzakelijk. Van Rhijn was nauw betrokken bij de begeleiding en



afwikkeling van de verbindend verklaarde WCAM-schikking in het DSB Bank faillissement ten behoeve van 500.000 voormalige klanten.

V.7 Claimcode

Inleiding

- 198 De Stichting hecht verder waarde aan de Claimcode. Zij onderschrijft het belang van deze *best practice* bepalingen. Kort gezegd volgt de Stichting de best practice bepalingen met een enkel punt na, zoals hieronder wordt toegelicht.

Principe I: naleving en handhaving code

- 199 Het eerste Principe van de Claimcode ziet op naleving van de Claimcode. De Stichting volgt de Claimcode en wijkt er slechts op een enkel punt van af. De Stichting informeert belanghebbenden over de naleving van de Claimcode op een voor het publiek toegankelijk deel van de website van de Stichting. De Stichting doet dit op www.airbusinvestorsrecoverystichting.com.
- 200 Het bestuur van de Stichting licht tevens toe in hoeverre zij de in de Claimcode opgenomen bepalingen opvolgt. Voor zover de Stichting de Claimcode niet opvolgt, geeft het bestuur een toelichting waarom en in hoeverre zij afwijkt. Eventuele voorgenomen wijzigingen van de governance of de opvolging van de Claimcode zal het bestuur aan de RvT ter bespreking voorleggen.

Principe II: belangenbehartiging zonder winstoogmerk

- 201 De Stichting volgt Principe II volledig op.
- 202 Uit de statutaire doelstelling, de feitelijke werkzaamheden en de governance van Stichting blijkt dat de Stichting handelt in het collectieve belang van de personen ten behoeve van wie zij krachtens haar statutaire doelstelling optreedt. Zij is dus een belangenbehartiger in de zin van Principe II.
- 203 De Stichting geen winstoogmerk. Zij vordert in deze zaak geen vergoeding voor zichzelf, anders dan een vergoeding van de kosten die zij moet maken om deze zaak te kunnen voeren. Onderdeel van de kosten zijn de kosten die gemaakt worden ter financiering van deze procedure. De procedure is noodzakelijk omdat Airbus niet met de Stichting in overleg wenst te treden over een minnelijke regeling.
- 204 Ook de bestuurders en aan de Stichting rechtstreeks of middellijk verbonden (rechts)personen hebben geen winstoogmerk bij de uitoefening van hun activiteiten. De Stichting heeft in artikel

7 lid 1 van de statuten een tweehandtekeningenstelsel opgenomen, zoals ook wordt voorgesteld als best practice in Principe II.1 van de Claimcode.

Principe III: externe financiering

- 205 De Stichting volgt Principe III van de Claimcode op een enkel punt na. De Stichting licht dit hieronder nader toe.
- 206 De Claimcode en WAMCA staan toe dat artikel 3:305a-stichtingen zoals de Stichting externe financiering aantrekken ten behoeve van hun werkzaamheden. De Stichting heeft dergelijke financiering aangetrokken omdat op die manier ervoor kon worden gezorgd dat de Benadeelden niet zelf deze actie zouden hoeven voorfinancieren en zij ook geen proceskostenrisico dragen. Door gebruik te maken van de mogelijkheid van externe financiering heeft de Stichting ook gezorgd voor een *“level playing field”* van de Benadeelden met Airbus (nu Airbus beschikt over aanzienlijke middelen om zichzelf - naar eigen zeggen: fors (*“vigorously”*) - te verweren in deze WAMCA procedure. Het is redelijk dat de Funder in ruil voor de ter beschikking gestelde middelen een vergoeding kan ontvangen.
- 207 De Stichting volgt ook de verdere uitwerking van de acht artikelen van Principe III:
- i. Het bestuur heeft onderzoek gedaan naar de kapitalisatie, trackrecord en de reputatie van de Funder. Het bestuur en de Funder hebben onderhandelingen gevoerd over de verschillende voorwaarden van de financiering, voordat deze tot stand kwam.
 - ii. De Financieringsovereenkomst is schriftelijk vastgelegd en kent voor geschillenbeslechting een rechtskeuze voor Nederlands recht en een forumkeuze voor de Nederlandse rechter. De overeenkomst bevat ook een woonplaatskeuze van de Funder in Nederland.
 - iii. In de financieringsafspraken is vastgelegd dat de zeggenschap over de proces- en schikkingstrategie uitsluitend bij de Stichting berust.
 - iv. De financieringsafspraken voorzien in een regeling die de vertrouwelijkheid van de aan de Stichting toekomende informatie waarborgt en afbakent tot welke informatie de Funder vertrouwelijk toegang heeft.
 - v. De financieringsafspraken voorzien in een regeling die waarborgt dat de Funder de overeenkomst, behoudens bijzondere omstandigheden, niet kan opzeggen voordat een einduitspraak in eerste aanleg is verkregen en voor het overige is ook een zodanige opzegtermijn van toepassing dat de Stichting een redelijke mogelijkheid heeft om alternatieve financiering aan te trekken.

- vi. De Stichting heeft op een voor het publiek toegankelijke deel van de website weergegeven (i) dat sprake is van externe financiering (ii) de identiteit en woonplaats van de externe financier en (iii) de systematiek op hoofdlijnen van de met de Funder overeengekomen vergoeding(en) en diensten.

Concreet wordt op de website toegelicht dat de Stichting ten behoeve van onderhavige procedure gebruik maakt van procesfinanciering. De procesfinancier is Woodsford Group Limited. Woodsford Group Limited is gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en houdt (onder andere) kantoor in London.

De hoogte van de vergoeding waarop de procesfinancier aanspraak kan maken, is afhankelijk van de hoogte van de schadevergoeding. Het percentage dat de procesfinancier toekomt varieert van 25% tot 5%. Met andere woorden komt de Benadeelden in ieder geval minimaal 75% van de schadevergoeding toe (zonder dat de Benadeelden daarvoor enige kosten hoeven te maken). Het percentage stijgt gradueel van 75% naar 95% naar mate de verkregen schadevergoeding hoger is.

- vii. Principe III.8 stelt als verdere *best practice* dat de Stichting niet gehouden is de omvang van de aan de Funder toekomende vergoeding, het voor de zaak beschikbare budget, de financieringsdocumentatie of andere, gelet op de aard van haar werkzaamheden, gevoelige informatie op de website of anderszins, te openbaren. De Stichting vraagt aandacht voor deze *best practice*. Indien de rechtbank de financieringsafspraken wenst, dan kan de Stichting die verstrekken. De Stichting verzoekt de rechtbank tegelijk om Airbus geen inzicht te bieden in deze informatie. Dat zal immers ernstig afbreuk doen aan het *level playing field* en is onwenselijk. De eventuele toetsing door de rechtbank van de financieringsafspraken dient overigens marginaal te zijn.⁷¹

208 De Stichting wijkt op een van de acht *best practices* van Principe III af. De advocaat van de Stichting treedt in deze kwestie niet uitsluitend op voor de Stichting maar treedt tevens op als advocaat van AIRL. Hiervoor is reeds toegelicht dat de Stichting meent dat dit in haar (strategisch) belang is en de Benadeelden hierbij gebaat zijn.

209 In het bijzonder wijst de Stichting op de volgende omstandigheden die de afwijking van de Claimcode in dit geval rechtvaardigen:

- i. De Stichting en AIRL zijn overeengekomen om samen te werken en, via hun gemeenschappelijke advocaten, met één stem te spreken. Dit zal leiden tot een efficiëntere geschillenbeslechting, wat in het belang is van de Benadeelden, en dit is overigens ook in het belang van de gedaagde. De advocaten van de gedaagde zullen

⁷¹ Kamerstukken II 2016/17, 34608, nr. 3, p. 20.

kunnen spreken met één enkel advocatenkantoor dat alle Benadeelden vertegenwoordigt, wat het voor alle betrokkenen gemakkelijker zal maken om de zaak uiteindelijk op te lossen. Het zal ook bijdragen tot een stroomlijning van de kosten van het geschil (het honorarium van één kantoor is minder duur dan dat van twee), die de Benadeelden uiteindelijk moeten dragen.

- ii. Het is in het voordeel van de Stichting om te kunnen profiteren van het werk van AIRL en de door AIRL gevoerde rechtszaken. De rechtsvragen die moeten worden beantwoord om de aansprakelijkheid van Airbus vast te stellen, zijn immers dezelfde, ongeacht of zij door AIRL dan wel door de Stichting worden voorgedragen. Het is naar verwachting kostenefficiënter en sneller indien de rechtszaak wordt gevoerd op basis van een beperkt aantal Benadeelden, zoals AIRL dit doet. In de lopende procedure van AIRL is ook al een zitting gepland voor juni 2022 waarin het onderwerp het onderwerp toepasselijke recht centraal zal staan. Aangezien AIRL's vorderingen van ongeveer 200 Benadeelden heeft ingesteld, zal de uitkomst van dit debat in AIRL's procedure van belang zijn voor onderhavige procedure.
- iii. Er zijn precedents op andere gebieden van complexe geschillenbeslechting, waarbij afzonderlijke partijen met een soortgelijk of gemeenschappelijk belang besluiten dezelfde advocaten in te schakelen en een samenwerkingsstrategie te volgen. Voorbeelden hiervan zijn aandeelhouders met een gemeenschappelijk belang; obligatiehouders of andere schuldeisers met een gemeenschappelijk belang; medeverzekeraars, of verzekeraars en herverzekeraars, met betrekking tot hetzelfde onderliggende verzekerde risico of verlies; aannemers en onderaannemers met betrekking tot een bouwcontract.
- iv. In ieder geval is met de samenwerking van de Stichting en AIRL door middel van dezelfde advocaten voldaan aan de geest van de Claimcode (en met name aan Beginsel III), waarmee wordt beoogd ervoor te zorgen dat de financier van geschillen aan hoge normen van professionaliteit wordt gehouden en de onafhankelijkheid van de stichting wordt gerespecteerd. De Stichting heeft in de afspraken steeds benadrukt en bewaakt dat de Stichting enerzijds – met inachtneming van de verantwoordelijkheid jegens de Benadeelden – onafhankelijk over de beschikbaar gestelde financiering kan beschikken en haar advocaten naar eigen inzicht kan instrueren.

Het respecteren van de onafhankelijkheid van de Stichting is een kernwaarde voor Woodsford. Woodsford is een van de meest gerenommeerde internationale procesfinanciers en - onder andere - een van de oprichters van de *Association of Litigation Funders of England and Wales* ("ALF"). ALF is een verbond van procesfinanciers dat zich bezighoudt met het bevorderen van *best practices* in de procesfinancieringsindustrie. ALF heeft een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen

van een gedragscode (die in 2011 door de *Civil Justice Council* is gepubliceerd) en vergelijkbaar is met de Claimcode.

Principe IV: onafhankelijkheid

- 210 De Stichting houdt zich volledig aan Principe IV van de Claimcode.
- 211 Het bestuur van de Stichting is zo samengesteld dat zij ten opzichte van elkaar, de RvT, de Funder en de Benadeelden onafhankelijk en kritisch kunnen opereren (met inachtneming van haar statuten en toepasselijke regelgeving). Er zijn geen nauwe familie- of vergelijkbare relaties tussen bestuursleden en raad van toezichtleden (noch binnen de organen, noch tussen deze organen). De Stichting sluit verder geen overeenkomsten met natuurlijke of rechtspersonen waaraan een van de leden van het bestuur of raad van toezicht verbonden is.
- 212 Bovendien hebben de bestuursleden en RvT-leden geen economisch belang bij een eventuele uitkomst van deze procedure, wat hun onafhankelijkheid verder versterkt, en hen in staat stelt objectief te beoordelen welke (proces)strategie het best te hanteren.
- 213 De verschillende bestuursleden zijn elk werkzaam in andere sectoren en hebben geen samenwerkingsverbanden in hun normale dagelijkse werkzaamheden. Hetzelfde geldt voor de leden van de RvT.

Principe V: samenstelling, taak en werkwijze bestuur

- 214 De Stichting volgt volledig Principe V van de Claimcode.
- 215 Het bestuur van de Stichting is evenwichtig samengesteld. Het bestuur bestaat uit Rex, Van Rhijn en Vangaever, en heeft de benodigde juridische en financiële expertise om haar taak te vervullen. Voldoende financiële expertise is in elk geval beschikbaar via Rex en Vangaever en voldoende juridische kennis is beschikbaar bij Van Rhijn. Een meer uitgebreide toelichting op de expertise van het bestuur is reeds hiervoor gegeven.
- 216 Het bestuur legt over het gevoerde beleid ten minste één keer per jaar verantwoording af aan de RvT. Aan de RvT legt het bestuur verder de balans, de staat van baten en lasten en de begroting ter goedkeuring voor. Tot slot moet het bestuur mogelijk ingrijpende besluiten voorleggen aan de RvT. In de praktijk komt het bestuur regelmatig bijeen (al dan niet via videoconference).
- 217 In overeenstemming met de Claimcode houdt het bestuur tot slot een website bij: www.airbusinvestorsrecoverystichting.com. Hierop plaatst zij alle voor de Benadeelden van belang zijnde informatie, waaronder de informatie die in Claimcode V.8 wordt genoemd.

Principe VI: vergoedingen bestuur

- 218 De Stichting volgt Principe VI van de Claimcode. De bestuursleden van de Stichting ontvangen een beloning die in redelijke verhouding staat tot de aard en intensiteit van hun werkzaamheden. Behoudens deze vergoeding, ontvangt het bestuur geen andere beloning voor hun werkzaamheden.
- 219 De vergoedingen van de bestuursleden zullen eveneens met toelichting worden opgenomen in de jaarstukken van de Stichting. De hoofdlijnen van het beloningsbeleid zullen via dit document tevens gepubliceerd worden op de website van de Stichting.

Principe VII: RvT

- 220 De Stichting volgt tevens Principe VII van de Claimcode volledig.
- 221 De Stichting heeft een RvT ingesteld, en deze komt ten minste eenmaal per jaar bijeen. De RvT en het bestuur komen daarnaast minimaal eenmaal per jaar bijeen in een gemeenschappelijke vergadering ter bespreking van de algemene lijnen van de strategie en het gevoerde en in de toekomst te voeren beleid. De leden van de RvT ontvangen een door de gezamenlijke vergadering vastgestelde redelijke en niet excessieve onkosten- en aanwezigheidsvergoeding en beloning.
- 222 De RvT bestaat uit Bos, Vinkesteijn en Aziz. De RvT heeft de benodigde juridische en financiële expertise om haar taak te vervullen, gezien de achtergrond van de RvT. Een meer uitgebreide toelichting op de expertise van de RvT leden is hiervoor reeds gegeven.
- 223 De RvT heeft de goedkeurings- en informatierechten zoals omschreven in Principe VII en zal ook jaarlijks een document opstellen waarin op hoofdlijnen verantwoording wordt afgelegd over het uitgevoerde toezicht.
- 224 De RvT-leden kunnen ten aanzien van de door de Stichting behartigde belangen onafhankelijk en kritisch optreden.
- 225 Formeel is geen van de leden van de RvT door de Funder benoemd, maar de Stichting wijst er wel op dat Aziz in het verleden werkzaam geweest is voor de Funder. Daarnaast houdt de Funder een belang in Frome Wye Limited heeft, waar zij een positie als onafhankelijke *non-executive director* heeft. Vanuit transparantieperspectief hecht de Stichting eraan de banden tussen Aziz en de Funder te delen.
- 226 Alle RvT leden hebben bestuurlijke dan wel toezichthoudende ervaring. De RvT geeft het bestuur gevraagd en ongevraagd advies en richt zich bij de vervulling van de taak op de in de statutaire doelstelling van de Stichting omschreven belangen.

V.8 Aanvullende ontvankelijkheidseisen

227 Artikel 3:305a lid 3 BW bevat nog een aantal aanvullende ontvankelijkheidsvereisten. Ook aan deze vereisten voldoet de Stichting.

Geen winstoogmerk

228 De bestuurders hebben geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk dat via de rechtspersoon wordt gerealiseerd. De bestuurders en de leden van de RvT zetten zich met hun kunde en kennis in voor de Stichting omdat zij het statutair doel van de Stichting willen verwezenlijken. Zij kiezen er elk voor hun tijd op te offeren aan de Stichting, terwijl zij hun deskundigheid ook op een andere manier meer monetair hadden kunnen verwezenlijken.

229 Van belang is verder dat ook de Stichting ook geen winstoogmerk heeft. De Stichting vordert in deze procedure ook geen vergoeding voor zichzelf anders dan een vergoeding van de door haar gemaakte en nog te maken kosten.

Nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer

230 De Stichting voldoet ook aan de zogenoemde *scope rule*, aangezien de rechtsvorderingen van de Stichting een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer hebben. Een voldoende nauwe band bestaat indien een van de drie in artikel 3:305a lid 3 sub b BW genoemde situaties zich voordoet. Twee van deze situaties zijn in elk geval van toepassing:

- i. Artikel 3:305a lid 3 sub b onder 2 BW is van toepassing omdat de rechtspersoon waartegen de rechtsvordering zich richt woonplaats heeft in Nederland en bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer. Airbus is in Nederland gevestigd en heeft – als bijkomende omstandigheid – Nederland voor het op haar uitgeoefende financiële toezicht als lidstaat van herkomst gekozen. Airbus is ook overigens verplicht zich aan de Nederlandse regelgeving te houden. De Stichting wijst verder op de gedetailleerde toelichting hiervoor bij de behandeling van het toepasselijk recht (zie paragraaf 120) waaruit de nauwe verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer reeds is toegelicht.
- ii. Verder is ook de plaats waar de gebeurtenissen zich hebben voorgedaan in Nederland. Daardoor is ook artikel 3:305a lid 3 sub b onder 3 BW van toepassing. De schending van de openbaarmakingsverplichtingen hebben zich in Nederland voortgedaan.

231 De Stichting merkt op dat er goede gronden zijn om te twijfelen of de *scope role* in overeenstemming is met het Europees recht, maar aangezien de Stichting in elk geval in deze

procedure voldoet aan de *scope rule* is het niet nodig voor Uw Rechtbank om een oordeel te vellen over de verenigbaarheid met Europees recht.

Overleg met Airbus

- 232 De Stichting heeft Airbus aangeschreven per brief van 6 augustus 2021 (**Productie 29**). In deze brief heeft de Stichting niet alleen Airbus aansprakelijk gesteld voor haar onrechtmatig handelen (het handelen zoals ook beschreven in deze dagvaarding), maar haar ook uitgenodigd tot een minnelijk overleg.
- 233 Aangezien Airbus niet op de brief van de Stichting heeft gereageerd, heeft de advocaat van de Stichting op 26 November 2021 een herinnering gestuurd (**Productie 30**). Uiteindelijk heeft Airbus bij brief van 1 december 2021 gereageerd (**Productie 31**). Volgens haar brief ziet Airbus geen aanleiding voor het voorgestelde overleg en zal Airbus zich in een procedure fors (*vigorously*) verdedigen.
- 234 In aanloop naar onderhavige procedure heeft de Stichting nogmaals een poging ondernomen om met Airbus in overleg te komen. Hiertoe is op 16 maart 2022 een brief verzonden met daarin het aanbod om in overleg te treden (**Productie 32**). Op 17 maart 2022 is namens Airbus gereageerd met louter een verwijzing naar de brief van 1 december 2021 (**Productie 33**).
- 235 De Stichting heeft zich ingespannen om tot een minnelijke regeling met Airbus te komen, maar helaas geeft Airbus de voorkeur aan dit juridische traject. In elk geval heeft de Stichting voldaan aan het vereiste van voorafgaand overleg ex artikel 3:305a lid 3 sub c BW.

VI VERWEER AIRBUS EN WEERLEGGING

- 236 Airbus heeft vooralsnog geen gemotiveerd verweer gevoerd. Airbus heeft zich in haar brief van 1 december 2021 niet uitgelaten over de gronden van verweer, maar louter gesteld dat zij aan de op haar rustende verplichtingen heeft voldaan. Voor het overige volstaat Airbus met de aankondiging dat Airbus zich fors ("*vigorously*") zal verweren. Ook in de procedure van AIRL heeft Airbus nog geen materieel verweer te berde gebracht. Airbus heeft daar vooralsnog alleen incidentele vorderingen ingesteld die met name zien op de regie van de procedure.
- 237 Voor zover Airbus betoogt dat het haar vrijstond niet meer informatie aangaande het omvangrijke en ernstige corruptieschandaal met de Benadeelden te delen, zo verwijst de Stichting naar hetgeen hiervoor reeds is toegelicht. Het standpunt van Airbus is onjuist en onhoudbaar.



VII BEWIJS

- 238 De Stichting verwijst ter onderbouwing van haar stellingen naar de in deze dagvaarding aangehaalde producties, die bij akte zullen worden overgelegd. Zonder enige bewijslast op zich te nemen die rechtens niet op haar rust, biedt de Stichting voorts aan al haar stellingen (nader) te bewijzen met alle middelen rechtens.
- 239 De Stichting wijst er in dit verband op dat Airbus haar malafide praktijken in de schikkingen met verschillende autoriteiten heeft erkend en het Airbus niet vrijstaat die erkenning tegen te spreken (zie hiervoor paragraaf 48 e.v.). De betreffende feiten staan dus reeds vast.
- 240 De Stichting biedt onder meer uitdrukkelijk bewijs van (i) haar stelling dat de Benadeelden aandelen in de Relevante Periode hebben verworven respectievelijk hebben gehouden en (ii) haar stelling dat de kans op schade aannemelijk is.
- 241 De Stichting zal verder op de eerstdienende dag de producties in het geding brengen (onder gelijktijdig toezending aan de advocaat van Airbus). Dit zal tevens een lijst met alle afkortingen/definities omvatten (**Productie 34**) en een tijdlijn met een overzicht van belangrijke data (**Productie 35**).

VIII TOELICHTING PETITUM

- 242 Vordering A behelst het verzoek de Stichting aan te wijzen als de exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv. Blijkens dit artikel is daartoe van belang dat de Stichting voldoet aan de ontvankelijkheidseisen van artikel 3:305a BW. Dat de Stichting aan de desbetreffende eisen voldoet is hiervoor toegelicht.
- 243 Vordering B heeft betrekking op de groep gedupeerden die door de Stichting in deze procedure vertegenwoordigd worden. De Stichting heeft toegelicht dat de aanduiding Benadeelden niet beperkt dient te blijven tot in Nederland woonachtige of gevestigde beleggers in Airbus.
- 244 Vordering C betreft een verklaring voor recht dat Airbus volgens het toepasselijke recht - naar de Stichting meent: Nederlands recht - onrechtmatig heeft gehandeld jegens de Benadeelden.
- 245 Vordering D betreft een verklaring voor recht dat Airbus aansprakelijk is voor de door Benadeelden geleden schade wegens het in deze dagvaarding omschreven onrechtmatige handelen.
- 246 Vordering E betreft de vordering Airbus te veroordelen tot vergoeding van de geleden schade (te vermeerderen met de wettelijke rente). Het WAMCA-regime beoogt op een flexibele manier tot een schadeafwikkeling voor grote groepen benadeelden te komen. Uit de thans

aanhangige WAMCA-procedures kunnen op dit vlak nog geen precedentes ontleend worden, maar de Stichting zal in het verloop van deze procedure nader ingaan op de meest adequate manier om de schade in onderhavige procedure af te wikkelen, zo nodig door middel van een verwijzing naar de schadestaatprocedure.

247 Vordering F heeft betrekking op de diverse kosten die de Stichting heeft gemaakt, maakt en zal maken, verband houdende met haar werkzaamheden ten behoeve van de Benadeelden. De Stichting vordert op grond van artikel 6:96 BW (buitengerechtelijke kosten), artikel 1018I lid 2 Rv (proceskosten) alsmede artikel 237 Rv vergoeding van alle daadwerkelijk gemaakte kosten en investeringen. Deze omvatten tevens alle door de procesfinancier bedongen vergoedingen.

248 Uit de eerdere rechtspraak van de Hoge Raad volgt dat de rechter in staat is om een “funding fee” percentage toe te wijzen als gemaakte kostenvergoeding. Ook de wetsgeschiedenis is op dit punt ondubbelzinnig - de Stichting kan aanspraak maken op vergoeding van de kosten van de Stichting, zoals die door de procesfinancier zijn voldaan:

“Is er een externe financier betrokken is, betaalt deze in het algemeen ook de kosten van de exclusieve belangenbehartiger. Artikel 6:96 BW en artikel 1018I van het voorstel kunnen dan gebruikt worden om de kosten van de financier vergoed te krijgen.”⁷²

249 Evenzeer volgt uit de wetsgeschiedenis dat de Stichting aanspraak kan maken op de buiten de procedure gemaakte kosten.

“Bij een collectieve afwikkeling door de rechter zijn de gemaakte kosten buiten de procedure te verhalen als schade (artikel 6:96 BW). De kosten van de procedure zelf en andere gemaakte kosten kunnen bovendien als proceskosten worden vergoed (artikel 1018I).”⁷³

250 De aan de procesfinancier te betalen vergoeding is ook van een redelijke omvang in deze zaak. De procesfinancier draagt immers het hele procesrisico dat de kosten niet tot enig resultaat leiden. Het gaat daarbij om aanzienlijke investeringen die de procesfinancier maakt, want op basis van de afspraken is de procesfinancier verplicht om de kosten te betalen van de Stichting. Het gaat dan om kosten voor het feitelijke en juridisch onderzoek, de vergoedingen voor het bestuur en de RvT, kosten van andere adviseurs van de Stichting, kosten voor verzekeringen, websitekosten, pr-kosten, en uiteraard de investering die nodig is om de onderhavige procedure te voeren (advocaatkosten, griffiekosten, enzovoorts).

⁷² Kamerstukken II 2017/18, 34 608, nr. 9, p. 5. Zie overigens ook hetzelfde kamerstuk op pagina 14: “De gemaakte kosten kunnen worden vergoed als schade (artikel 6:96 BW voor de buitengerechtelijke kosten) of als onderdeel van de redelijke en evenredige proceskosten waartoe de rechter de aangesproken partij kan veroordelen bij de vaststelling van een collectieve schadeafwikkeling (artikel 1018I)”.

⁷³ Kamerstukken II 2017/18, 34 608, nr. 9, p. 5.



251 **MITSDIEN:**

het Uw Rechtbank moge behagen bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

- A de Stichting aan te wijzen als exclusieve belangenbehartiger in de zin van artikel 1018e lid 1 Rv;
- B te bepalen dat de exclusieve belangenbehartiger in de procedure de belangen behartigt van de volgende Benadeelden:
 - (i) iedere (rechts)persoon met woonplaats of verblijf in Nederland die in de Relevante Periode (1 januari 2008 tot en met 31 juli 2020) beursgenoteerde aandelen in Airbus heeft verworven, en
 - (ii) iedere (rechts)persoon met woonplaats of verblijf buiten Nederland die in de Relevante Periode (1 januari 2008 tot en met 31 juli 2020) beursgenoteerde aandelen in Airbus heeft verworven.
- C te verklaren voor recht dat Airbus SE volgens het toepasselijke recht onrechtmatig heeft gehandeld jegens de Benadeelden;
- D te verklaren voor recht dat Airbus SE aansprakelijk is voor de door Benadeelden geleden schade wegens het in deze dagvaarding omschreven onrechtmatige handelen;
- E Airbus SE te veroordelen tot vergoeding van de schade (te vermeerderen met de wettelijke rente) door de Benadeelden geleden als gevolg van het onrechtmatige handelen van Airbus SE, nader op te maken (bij staat) en te vereffenen volgens de wet; en
- F Airbus SE te veroordelen tot:
 - (i) de volledige, werkelijke proceskosten van dit geding, buitengerechtelijke kosten en verdere kosten die de Stichting heeft gemaakt, op grond van artikel 1018l lid 2 Rv, en/of 237 Rv en/of 6:96 BW, dit alles te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening;
 - (ii) de volledige door de Stichting gemaakte (buitengerechtelijke) kosten en nog in het kader van de schadeafwikkeling te maken kosten, op grond van artikel 6:96 BW, het een en ander te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het vonnis tot aan de dag der algehele voldoening, en



de volledige aan de Funder te betalen overeengekomen vergoeding, op grond van artikel 6:96 BW en/of artikel 1018I lid 2 Rv, zoals nader te begroten op basis van door de Stichting nader over te leggen informatie.

Kosten deurwaarder:



PRODUCTIES

Productie 1	Persbericht (2) van Airbus d.d. 28 januari 2020
Productie 2	Persbericht van Airbus d.d. 31 januari 2020
Productie 3	Persbericht van de SFO d.d. 31 januari 2020
Productie 4	Airbus SE KvK uittreksel
Productie 5	Airbus Investors Recovery Stichting KvK uittreksel
Productie 6	Airbus Investors Recovery Stichting statuten
Productie 7	Participation Agreement
Productie 8	SFO/Airbus deferred prosecution agreement d.d. 31 januari 2020
Productie 9	SFO/Airbus statement of facts
Productie 10	SFO/Airbus judgement van de Crown Court at Southwark (Londen, Engeland) d.d. 31 januari 2020
Productie 11	PNF/Airbus convention judiciaire d'intérêt publique d.d. 29 januari 2020
Productie 12	DoJ/Airbus deferred prosecution agreement met bijlagen d.d. 30 januari 2020
Productie 13	DoS/Airbus consent agreement d.d. 29 januari 2020
Productie 14	Persbericht van Airbus d.d. 7 augustus 2016
Productie 15	Persbericht van de SFO d.d. 8 augustus 2016
Productie 16	Persbericht van Dechert LLP d.d. 31 januari 2020
Productie 17	Persbericht van Airbus d.d. 1 april 2016
Productie 18	Persbericht van Airbus d.d. 16 maart 2017
Productie 19	Persbericht (1) van Airbus d.d. 28 januari 2020
Productie 20	Persbericht van Airbus d.d. 22 mei 2017
Productie 21	Airbus webpagina 'Ethics and Compliance' d.d. 17 december 2019
Productie 22	Airbus jaarrekening 2014
Productie 23	Airbus jaarrekening 2020



Productie 24	Airbus jaarrekening 2016
Productie 25	Airbus jaarrekening 2017
Productie 26	Airbus jaarrekening 2018
Productie 28	Printscreen website AFM – register home member state
Productie 28	Airbus rules voor het bestuur d.d. 29 juli 2020
Productie 29	Brief van de Stichting aan Airbus d.d. 6 augustus 2021
Productie 30	E-mail advocaat van de Stichting aan advocaat van Airbus d.d. 26 november 2021
Productie 31	Brief Airbus aan de Stichting d.d. 1 december 2021
Productie 32	Brief van de Stichting aan Airbus d.d. 16 maart 2022
Productie 33	E-mail van de advocaat Airbus aan de advocaat van de Stichting d.d. 17 maart 2022
Productie 34	Definitielijst
Productie 35	Tijdslijn relevante data