

# ECLI:NL:RBAMS:2023:5518

Instantie	Rechtbank Amsterdam
Datum uitspraak	30-08-2023
Datum publicatie	31-08-2023
Zaaknummer	C/13/711411 / HA ZA 21-1094
Rechtsgebieden	Civiel recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	843a Rv, art. 7, art 17 Verordening (EU) Marktmissbruik 596/2014 (MAR), Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1055 van de Commissie, verplichting tot doen van een perspublicatie omtrent voorwetenschap
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

## Uitspraak

—

---

VONNIS

**RECHTBANK AMSTERDAM**

Afdeling privaatrecht

zaaknummer / rolnummer: C/13/711411 / HA ZA 21-1094

**Vonnis van 30 augustus 2023**

in de zaak van

de rechtspersoon naar vreemd recht

**AIRBUS INVESTORS RECOVERY LIMITED,**

gevestigd te Guernsey, Britse Kanaaleilanden, Verenigd Koninkrijk,

eiseres in de hoofdzaak,

verweerster in het incident,

advocaat mr. J. de Jong te Amsterdam,

tegen

de naamloze vennootschap naar Europees recht

**AIRBUS SE,**

gevestigd te Amsterdam,

gedaagde in de hoofdzaak,

eiseres in het incident,

advocaat mr. J.B.R. Regouw te Amsterdam.

Partijen worden hierna AIRL en Airbus genoemd.

## **1 De procedure**

1.1. Het verloop van de procedure in de hoofdzaak en in het incident blijkt uit:

- de dagvaarding van 6 augustus 2021 met producties,
- het tussenvonnissen in de door Airbus opgeworpen incidenten van 27 juli 2022,
- het herstellvonnissen van 24 augustus 2022, waarbij een kennelijke fout in het tussenvonnissen van 27 juli 2022 is hersteld;
- de akte wijziging eis van 31 augustus 2022 met producties,
- de conclusie van antwoord met producties,
- de vordering in incident ex art. 843a Rv van AIRL met producties,
- de akte wijziging eis van 3 mei 2023 met producties,
- het proces-verbaal van de (gelijktijdige) mondelinge behandeling in het incident en in de hoofdzaak van 19 juni 2023 en de daarin genoemde stukken.

1.2. Ten slotte is vonnis in het incident en in de hoofdzaak bepaald op heden.

## **2 Samenvatting van het vonnis**

2.1. Op 28 januari 2020 maakte Airbus bekend dat zij met de Franse, Engelse en Amerikaanse justitiële autoriteiten overeenstemming had bereikt over een schikking. Deze autoriteiten hadden een aantal jaar onderzoek gedaan naar wereldwijde corruptie en omkoping door Airbus. Airbus kondigde aan voor in totaal € 3,6 miljard schikkingen te kunnen treffen met de autoriteiten. Op 31 januari 2020 kondigde Airbus aan dat de schikkingen definitief waren geworden. Het onderzoek van de autoriteiten betrof gedragingen van Airbus in de periode tussen 2008 en 2015.

2.2. AIRL stelt in deze zaak vorderingen in die zij heeft overgenomen van beleggers in Airbus. Zij vordert een verklaring voor recht dat Airbus onrechtmatig heeft gehandeld omdat (het bestuur van) Airbus in de periode van 2008 tot en met januari 2020 voorwetenschap had over corruptie en omkopingspraktijken in haar bedrijf en de financiële gevolgen van (strafrechtelijk) onderzoek daarnaar, die zij ten onrechte niet openbaar heeft gemaakt. Volgens AIRL heeft Airbus consequent geen, althans onvoldoende, inzicht gegeven in de omvang en ernst van het corruptieschandaal en heeft zij dus een onjuist beeld gecreëerd van de toestand van de vennootschap, ten nadele van de beleggers.

2.3. De rechtbank komt tot het oordeel dat Airbus de beleggers tijdig en juist heeft geïnformeerd. De vorderingen worden daarom afgewezen.

### 3 De feiten (in de hoofdzaak)

- 3.1. Airbus is de moedermaatschappij van een internationaal opererende groep bedrijven die zich onder meer bezighoudt met het ontwerpen en produceren van lucht- en ruimtevaartschepen (voorheen geheten: EADS). De groep van Airbus had in de hier relevante periode ongeveer 300.000 werknemers. Het bestuur van Airbus bestond uit twaalf personen en zij hadden voornamelijk een toezichthoudende rol, met uitzondering van de CEO. De CEO werd in de dagelijkse leiding van het bedrijf ondersteund door een *Executive Committee*. Dit comité, waarin de belangrijkste uitvoerende functies en divisies van het bedrijf werden vertegenwoordigd, kwam ongeveer vier tot vijf keer per jaar bij elkaar.
- 3.2. AIRL is een *special purpose vehicle*. AIRL heeft overeenkomsten overgelegd waarin staat dat de (rechts)personen die zijn vermeld in Annex 1.3. bij de dagvaarding (hierna: de beleggers) vorderingen op Airbus hebben overgedragen aan AIRL. Deze vorderingen betreffen vorderingen tot schadevergoeding wegens (gestelde) schending van publicatie- en informatieverplichtingen van Airbus over de in 2.1 genoemde corruptie- en omkopingspraktijken.
- 3.3. In 2014 kwamen – hierna nader te noemen – onregelmatigheden aan het licht in één van de drie divisies waarin het bedrijf van Airbus is verdeeld: de commerciële divisie. De andere twee divisies zijn de ruimtevaart- en defensie en de helikopterdivisie. De commerciële luchtvaart viel onder Airbus SAS, waarvan Airbus (SE) indirect 100% van de aandelen hield. Airbus en Airbus SAS hadden ieder eigen bestuurders. Binnen de commerciële divisie werd het toezicht - onder meer - verricht door de *Strategy and Marketing Organization International* (hierna: SMO International) en de *Company Development and Selection Committee* (hierna: CDSC).
- 3.4. De missie van SMO International was het ondersteunen van met name de internationale marketing- en verkoopactiviteiten van Airbus. SMO International diende erop toe te zien dat de handelsagenten, die Airbus inzette als verkoopintermediairs tussen Airbus en haar klanten, onafhankelijk waren van die klanten. Verder verrichte zij compliance- en risicoanalyses en sloot zij overeenkomsten met en deed zij betalingen aan derde partijen voor de commerciële divisie, als ook voor de andere divisies.
- 3.5. De CDSC diende formeel goedkeuring te geven voor nieuwe verkoop- en marketingprojecten, voor nieuwe relaties met handelsagenten, en diende overeenkomsten met handelsagenten te finaliseren. Ingevolge de interne regels van Airbus moest elk besluit tot inschakeling 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 de interne beleidsregels van Airbus werden nageleefd.
- 3.6. In september 2014 initieerde Airbus een herziening van alle relaties met derde partijen. Ook liet Airbus een intern *Corporate Audit & Forensic-onderzoek* uitvoeren naar de werkzaamheden van de CDSC. Uit dat onderzoek bleek dat er ernstige overtredingen waren van het compliance-beleid; dat het grootste deel van de internationale marktontwikkelingsprojecten slecht rendeerde en dat onduidelijk was of de ingezette handelsagenten wel dienstig waren aan het opzetten van levensvatbare bedrijfsonderdelen.
- 3.7. In oktober 2014 bevroor Airbus als gevolg van de verhoogde controle op het gebruik van de handelsagenten alle betalingen door SMO International aan handelsagenten en de betalingsverplichtingen in verband met de commerciële divisie van Airbus.

- 3.8. In mei 2015 bevroor Airbus de betalingsverplichtingen van SMO in verband met de andere twee divisies. Er werd een *Liquidation Committee* in het leven geroepen om alle lopende betalingsverplichtingen te onderzoeken en goed- dan wel af te keuren. In juni 2015 kwam een *Supplemental Due Diligence Committee* in de plaats van eerstgenoemd comité, dat een uitgebreider intern onderzoek aanstuurde. In de loop van 2015 is een *Enhanced Due Diligence* onderzoek gestart, onder meer bestaande uit onderzoek in laptops van medewerkers. SMO is in 2016 en SDSC in 2015 opgeheven.
- 3.9. Per 1 juni 2015 werd een nieuwe *General Counsel* aangesteld, belast met de portefeuille *Legal & Compliance*. De *General Counsel* was lid van het *Executive Committee* van Airbus en maakte deel uit van de *Liquidation Committee* en de *Due Diligence Committees*.
- 3.10. Een subonderdeel van Airbus hield zich bezig met het aanvragen en begeleiden van exportkredieten via *UK Export Finance*, de exportkrediet en -verzekeringsmaatschappij van de Britse overheid (hierna: UKEF). Op 24 april 2015 vroeg UKEF aan Airbus opheldering over mogelijk onjuiste informatie in een kredietaanvraag. Het betrof de identiteit van een door Airbus ingeschakelde handelsagente bij de verkoop van vliegtuigen aan Sri Lankan Airlines. Medewerkers van Airbus hadden tegenover UKEF verzwegen dat de ingezette handelsagente de vrouw was van een hooggeplaatste functionaris bij Sri Lankan Airlines. Airbus startte hierop een eigen onderzoek naar de juistheid en volledigheid van alle kredietaanvragen die bij UKEF waren ingediend. Dit onderzoek viel eveneens onder verantwoordelijkheid van de *General Counsel*.
- 3.11. Eind maart 2016 deelde Airbus een rapportage van haar onderzoeksbevindingen tot op dat moment met UKEF. Op aanwijzing van UKEF maakte zij hiervan op 1 april 2016 ook melding bij het Britse *Serious Fraud Office* (hierna: SFO).
- 3.12. Airbus heeft vervolgens, eveneens op 1 april 2016, een persbericht uitgebracht met de volgende inhoud:

#### **Airbus Group Announcement on U.K. Export Credit Financing**

(...) 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.

- 3.13. Op 6 april 2016 vond een gesprek plaats tussen juridisch adviseurs van Airbus en het SFO. Op 15 juli 2016 opende het SFO een officieel strafrechtelijk onderzoek naar Airbus. Op 5 augustus 2016 stelde het SFO Airbus hiervan op de hoogte. Weliswaar had de melding van Airbus betrekking op gedragingen van handelsagenten die bijna uitsluitend buiten het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk vielen, het SFO zag in de *Bribery Act 2010* grond voor onderzoek buiten zijn grondgebied.
- 3.14. Airbus heeft op 7 augustus 2016 een persbericht uitgebracht met de volgende inhoud:

#### **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.

- 3.15. In november 2016 nam Airbus, via haar Amerikaanse advocaat, op eigen initiatief contact op met het Amerikaanse Ministerie van Binnenlandse Zaken (*Department of State*, hierna: DoS). Airbus doet zaken in de Verenigde Staten en daarom moet zij voldoen aan de zogenaamde *International Traffic in Arms Regulations* (hierna: ITAR-regels) die voor handel in producten voor militaire doeleinden kunnen worden gebruikt. Aanleiding voor het contact was dat Airbus vermoedde dat zij onjuistheden had gevonden in haar registratiedocumenten met betrekking tot de verkoop van producten die onder de ITAR-regels vallen. Airbus had bij sommige transacties nagelaten te vermelden dat zij gebruik maakte van een tussenpersoon, of zij had de betrokkenheid van de tussenpersoon onjuist vermeld.
- 3.16. Het Britse SFO zocht samenwerking met het Franse Nationaal Financieel Parket, het *Parquet National Financier* (hierna: PNF). Op 31 januari 2017 werd een *Joint Investigation Team* opgericht. Het onderzoek van dit team omvatte alle commerciële tussenpersonen die Airbus had gebruikt tot het jaar 2016, ruim 1.750 in totaal. Het SFO en PNF selecteerden hieruit 110 tussenpersonen in dertien landen waarbij naar hun oordeel sprake was van 'rode vlaggen'. De inzet van die handelsagenten werd verscherpt onderzocht. Het PNF informeerde Airbus op 16 maart 2017 over de start van haar onderzoek.
- 3.17. Airbus heeft daarop, eveneens op 16 maart 2017, een persbericht uitgebracht met de volgende inhoud:

**Airbus to cooperate with France's Parquet National Financier in preliminary investigation**

(...) Airbus (...) 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.

- 3.18. In het bestuursverslag dat hoort bij de jaarrekening van 2016 (Airbus Group Board Report 2016) – gepubliceerd op 22 februari 2017 – heeft Airbus in hoofdstuk 4.7.3 'Legal Risks' onder het kopje 'Anti-Corruption Laws and Regulations' het volgende opgenomen:

In 2016 (...) the Company announced that it had discovered misstatements and omissions in certain applications for export credit financing for Airbus customers, and had engaged legal, investigative and forensic accounting experts to conduct a review. Separately, the UK Serious Fraud Office announced that it had opened a criminal investigation into allegations of fraud, bribery and corruption in the civil aviation business of Airbus, relating to irregularities concerning third party consultants.

The Company cannot predict at this time the impact on it as a result of these matters, and accordingly cannot make any assurance that it will not be adversely affected. In addition to the temporary suspension of export credit financing, the Company may be subject to administrative, civil or criminal liabilities including significant fines and penalties, as well as suspension or debarment from government or non-government contracts for some period of time. The Company may also be required to modify its business practices and compliance programme and/or have a compliance monitor imposed on it. Any one or more of the foregoing could have a significant adverse effect on the Company's reputation and its business, financial condition or results of operations.

In het 'Registration Document 2016' (ook behorend bij de Financial Statements 2016) is onder het

kopje 'Legal and Arbitration Proceedings' de volgende passage opgenomen:

### **Investigation by the UK SFO and France's PNF 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 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. The SFO and PNF 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 and PNF investigations 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.

- 3.19. Deze mededelingen en waarschuwingen heeft Airbus in latere financiële verslagleggingen herhaald.
- 3.20. Op 22 mei 2017 kondigde Airbus in een persbericht aan dat zij een onafhankelijke externe adviesraad had ingesteld om haar compliance-inspanningen te ondersteunen.
- 3.21. In juli 2017 deed Airbus een officiële melding bij het DoS in verband met mogelijke overtredingen van de ITAR-regels, te weten het onjuist of onvolledig opgave doen van de betrokkenheid van tussenpersonen bij de verkoop van ITAR-producten (zie 3.15).
- 3.22. Airbus heeft op 31 oktober 2017 een persbericht uitgebracht over de negen-maands-cijfers met – voor zover hier relevant – de volgende inhoud:

The investigations initiated by the UK's Serious Fraud Office (SFO) and France's Parquet National Financier (PNF) following self-disclosure by Airbus to the UK authorities are ongoing. Airbus is cooperating fully with both authorities, including in respect of potential issues across Airbus' business. 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 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, businesses and operations of Airbus. However, at this stage it is too early to determine the likelihood or extent of any such possible consequence.

Following a review of its US regulatory compliance procedures, Airbus has 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). Airbus is cooperating with the US authorities. Airbus 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.

- 3.23. Het Amerikaanse *Department of Justice* (hierna: DoJ), het DoS, het PNF en het SFO hebben een aantal jaar onderzoek gedaan naar wereldwijde corruptie en omkoping door Airbus. Na onderzoek is gebleken dat de door Airbus gebruikte handelsagenten op grote schaal smeergeld van Airbus doorsluisden 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 volgens deze autoriteiten 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.
- 3.24. Het onderzoek van het SFO heeft geleid tot een schikkingsovereenkomst, de *deferred prosecution agreement* (hierna: DPA) tussen het SFO en Airbus van 31 januari 2020. Hiervan maakt deel uit een *statement of facts* (hierna ook: feitenrelaas). Partijen hebben afgesproken dit *statement of facts* als vaststaand aan te nemen. De inleiding hiervan luidt als volgt:
1. This is an agreed Statement of Facts in relation to a Deferred Prosecution Agreement ("DPA") about the alleged commission by Airbus SE of offences of failure to prevent bribery. This Serious Fraud Office ("SFO") investigation is part of a joint investigation with the French Parquet National Financier ("PNF") and a parallel investigation to that conducted by the United States Department of Justice ("DOJ") and the United States Department of State ("DOS"). Each of the prosecuting authorities has taken responsibility for a number of geographical areas or customers and entered into their own respective DPA, Judicial Public Interest Agreement ("CJIP") or, in the case of DOS, Consent Agreement with Airbus SE. The SFO has taken responsibility for Malaysia; Sri Lanka; Taiwan; Indonesia; and Ghana.
  2. The SFO-investigated conduct demonstrated that in order to increase sales, persons who performed services for and on behalf of Airbus SE offered, promised or gave financial advantages to others intending to obtain or retain business, or an advantage in the conduct of business, for Airbus SE. The SFO alleges that those financial advantages were intended to induce those others to improperly perform a relevant function or activity or were intended to reward such improper performance.
  3. Airbus SE did not prevent, or have in place at the material times adequate procedures designed to prevent those persons associated with Airbus SE from carrying out such conduct.
  4. The Indictment covers allegations connected to sales by Airbus' commercial division (Counts 1-4) and Airbus' defence division (Count 5). The particulars relating to each charge are set out in sections below.
- 3.25. Het onderzoek van het PNF heeft geleid tot een schikkingsovereenkomst, *convention judiciaire d'intérêt publique* (CJIP), tussen het PNF en Airbus van 29 januari 2020. Daarvan maakte ook een feitenrelaas deel uit.
- 3.26. Het onderzoek door het DoJ heeft geleid tot een *deferred prosecution agreement* tussen het DoJ en Airbus van 30 januari 2020, eveneens met een feitenrelaas. Het onderzoek door de DoS heeft geleid tot een *consent agreement* tussen Airbus en het DoS van 29 januari 2020.
- 3.27. Aan deze schikkingsovereenkomsten (hierna ook: de DPA's) gingen vanaf eind 2019 onderhandelingen tussen de autoriteiten en Airbus vooraf. In de schikkingsovereenkomsten zijn in totaal vijftien concrete gevallen van strafbaar handelen benoemd (welke gevallen verder niet in dit vonnis worden uitgewerkt). Alle schikkingsovereenkomsten zijn goedgekeurd door de desbetreffende gerechtelijke autoriteiten.
- 3.28. In geen van de feitenrelazen staat dat een of meer leden van het bestuur van Airbus, zich schuldig heeft gemaakt aan of anderszins betrokken was bij de daarin beschreven, of andere, gevallen van corruptie of omkoping.

3.29. Airbus heeft op 28 januari 2020 een persbericht uitgebracht met de volgende inhoud:

**Airbus' reaches agreement in principle with French, U.K. and U.S. authorities**

(...)

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.

3.30. Airbus heeft op 31 januari 2020 een persbericht uitgebracht met meer informatie over de inhoud van de schikkingsovereenkomsten.

3.31. Het internationaal adviesbureau Fideres Partner LLP (hierna: Fideres) heeft in opdracht van AIRL een analyse gemaakt van de impact die het (volgens AIRL) niet tijdig publiceren van informatie over het corruptieschandaal op de aandelenkoers van Airbus heeft gemaakt.

#### **4 Het geschil in het incident**

4.1. AIRL heeft – kort gezegd – gevorderd dat de rechtbank, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, Airbus op basis van artikel 843a van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) veroordeelt tot het verstrekken van inzage, afschrift of uittreksel van de hierna genoemde documenten en tot betaling van de proceskosten:

( i) De ongeredigeerde en ongecensureerde DPA met het DoJ, inclusief bijlagen;

(ii) De ongeredigeerde en ongecensureerde DPA met het SFO, inclusief bijlagen;

(iii) De ongeredigeerde en ongecensureerde CJIP met de PNF, inclusief bijlagen;

(iv) Alle notulen van vergaderingen van het bestuur van Airbus in de periode 2009 tot en met 2020;

( v) De stukken uit het interne onderzoek van Airbus, waaronder in ieder geval alle tussentijdse- en eindrapporten, alle communicatie over het onderzoek met het bestuur van Airbus en alle verklaringen van getuigen en deskundigen behorende tot het dossier, waaronder in ieder geval de interviews als bedoeld in par. 36 (iv) van het vonnis van de Crown Court at Southwark;

(vi) De stukken die met de Franse en Britse autoriteiten zijn gedeeld in het kader van de zelfmelding in 2016;

(vii) De stukken die met de Amerikaanse autoriteiten zijn gedeeld in het kader van de zelfmelding in 2017;



(viii) Alle presentaties en overzichten die met de autoriteiten in het kader van de onderzoeken zijn opgesteld en gedeeld, betreffende de erkende corruptiegevallen;

(ix) Alle 'first accounts', depositions en getuigenverklaringen van alle personen die betrokken zijn bij de erkende corruptiegevallen en/of werkzaam waren bij, of betrokken bij entiteiten en/of vennootschappen die betrokken waren bij de erkende corruptiegevallen.

4.2. AIRL heeft bij haar vorderingen – samengevat – de volgende toelichting gegeven. Ten aanzien van (i)-(iii): uit de ongeredigeerde en ongecensureerde schikkingsovereenkomsten met feitenvaststellingen is te herleiden welke personen en entiteiten waren betrokken bij de corruptiepraktijken. In de openbare versies van deze documenten zijn deze gegevens geanonimiseerd.

Ten aanzien van (iv): uit de notulen zou kunnen blijken welke kennis het bestuur had in deze periode en welke stappen zij al dan niet heeft ondernomen om de kwestie te onderzoeken en aan te pakken.

Ten aanzien van (v): het interne onderzoek dat Airbus naar eigen zeggen in 2015 opstartte leidde uiteindelijk tot de zelfmeldingen bij de Britse en Amerikaanse autoriteiten. De informatie die tijdens het interne onderzoek aan het licht kwam, was aanleiding voor het bestuur om te concluderen dat er sprake was van strafrechtelijk handelen.

Ten aanzien van (vi) en (vii): de zelfmeldingen bij de autoriteiten waren de aanleiding voor de grootschalige onderzoeken. Uit de informatie die bij de zelfmeldingen is gedeeld kan onder andere blijken welke informatie Airbus had ten tijde van de zelfmeldingen. In toereikende mate zal het strafrechtelijk handelen blijken, anders hadden de autoriteiten deze kwestie immers niet opgevolgd met uitgebreide onderzoeken.

Ten aanzien van (viii): Airbus werkte ruimhartig met de autoriteiten mee bij het uitvoeren van de onderzoeken. De medewerking bestond niet louter uit het verstrekken van informatie, maar ook uit het pro-actief opsporen van mogelijk belangrijke issues en het maken van presentaties en overzichten met ondersteunde informatie. De presentaties en overzichten geven duiding welke kennis Airbus bezat ten tijde van de onderzoeken.

Ten aanzien van (ix): deze verklaringen uit eerste hand zijn onderdeel geweest van de onderzoeken van de autoriteiten. Inzage in deze stukken kan onder andere duidelijk maken (a) welke personen binnen Airbus betrokken waren en/of kennis droegen van de corruptiepraktijken en (b) in welke verhouding zij stonden met het bestuur.

4.3. Airbus concludeert tot afwijzing van de vordering met veroordeling in de kosten van het incident.

4.4. Op de nadere stellingen wordt voor zover relevant in hoofdstuk 5 nader ingegaan.

## **5 Het geschil in de hoofdzaak**

5.1. AIRL vordert – samengevat na twee wijzigingen van eis – om bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad,

- A. voor recht te verklaren dat Airbus volgens het toepasselijke recht toerekenbaar onrechtmatig heeft gehandeld jegens de in Annex 1.3 genoemde benadeelden;
- B. voor recht te verklaren dat Airbus aansprakelijk is voor de door in Annex 1.3 genoemde benadeelden geleden schade wegens het in de dagvaarding omschreven toerekenbare onrechtmatige handelen;
- C. Airbus te veroordelen tot vergoeding aan AIRL van de schade (te vermeerderen met de wettelijke rente) door in Annex 1.3 genoemde benadeelden geleden als gevolg van het toerekenbare onrechtmatige handelen van Airbus, nader op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en
- D. Airbus te veroordelen in de proceskosten.

5.2. AIRL heeft aan haar vorderingen – mede gelet op haar toelichting bij de mondelinge behandeling en samengevat – het volgende ten grondslag gelegd.

5.2.1. AIRL komt op voor benadeelden, waaronder zowel bestaande beleggers vallen als aspirant-beleggers, wier beleggingsbeslissing ook afhangt van hetgeen Airbus publiceert. AIRL procedeert op basis van cessie respectievelijk privaatieve last die zij van benadeelden (genoemd in Annex 1.3) heeft gekregen.

5.2.2. De rechtsgrond voor de vorderingen betreft een onrechtmatige daad van Airbus jegens de benadeelden (artikel 6:162 BW). Het onrechtmatig handelen bestaat uit handelen in strijd met een wettelijke plicht en met de maatschappelijke zorgvuldigheidnorm.

De wettelijke bepalingen die Airbus volgens AIRL heeft geschonden betreffen:

- de verplichting tot het tijdig publiceren van voorwetenschap via een persbericht (artikel 17 in verbinding met artikel 7 MAR, en vóór 3 juli 2016 de artikelen 5:52i lid 2 en 5:53 Wet op het financieel toezicht (Wft) (oud));
- het verbod van marktmanipulatie (artikel 12 lid 1 sub c MAR, en vóór 3 juli 2016 artikel 5:58 lid 1 aanhef en sub d Wft (oud));
- de publicatieverplichtingen op grond van de Transparantierichtlijn (artikel 5:25d lid 2 onder c en lid 8 Wft (oud));
- de verplichting dat de jaarrekening, en het bijbehorend bestuursverslag, een getrouw inzicht dient te verschaffen (artikel 2:362 lid 1 BW en artikel 2:391 lid 1 BW).

De maatschappelijke zorgvuldigheidnorm die Airbus volgens AIRL heeft geschonden betreft de norm dat zij jegens benadeelden tijdig alle juiste, volledige en relevante informatie deelt 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 norm – die beschermt tegen misleiding – 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. De norm rust op de vennootschap en geldt ongeacht of zij weet dat danwel 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, aldus AIRL.

5.2.3. De feitelijke grondslag van de vorderingen van AIRL luidt – eveneens sterk samengevat – als volgt.

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 dat zij steeds compliant was, terwijl zij wist dat zij dat niet was. Airbus heeft aldus een onjuist beeld gecreëerd van de toestand van de vennootschap ten nadele van de beleggers.

Airbus was ruim voordat de schikkingen openbaar werden gemaakt, voordat de uit de onderzoeken van de justitiële autoriteiten blijkende strafbare feiten wereldkundig werden gemaakt, en al voordat het onderzoek door de justitiële autoriteiten startte, zelf al op de hoogte van de vele compliance-problemen binnen haar bedrijf. In ieder geval zeven hooggeplaatste bestuurders van Airbus hadden kennis van, of betrokkenheid bij, de omkopingspraktijken. Sowieso moet aangenomen worden dat Airbus weet wat er binnen haar onderneming speelt, maar ook concreet had zij die kennis (in 2014) op basis van specifieke interne onderzoeken. AIRL onderbouwt dat als volgt.

Het feit dat in oktober 2014 alle betalingen door SMO International aan handelsagenten werden bevroren, had Airbus in een persbericht moeten melden. Toen diende Airbus ook redelijkerwijs aan te nemen dat in de toekomst omkoping zou worden vastgesteld. Daarover heeft zij vrijwel niets met het belegend publiek gedeeld. Bovendien heeft Airbus weliswaar vanaf het begin van het onderzoek haar medewerking aan de externe onderzoekende autoriteiten verleend, maar beleggers in het duister gehouden. Het onderzoek door de

Amerikaanse autoriteiten is niet in een persbericht naar buiten gebracht. Dat dit onderzoek in de jaarrekeningen is terug te vinden volstaat niet. Zelfs toen Airbus zich al bewust was of had moeten zijn van de in potentie zeer ernstige (financiële) consequenties die de strafrechtelijke sancties zouden (kunnen) hebben voor de waarde van de onderneming (in 2016), heeft zij nagenoeg geen relevante informatie met het belegend publiek gedeeld. De vier persberichten die voldoen aan de eisen van artikel 17 MAR (van 1 april 2016, 7 augustus 2016, 16 maart 2016 en 28 januari 2020) schetsen een volstrekt ontoereikend beeld van de positie waarin Airbus zich bevond. Publicaties buiten persberichten om zijn niet adequaat en kwalificeren niet als openbaarmaking in het kader van artikel 17 MAR. De mededeling dat een boete 'material impact' zou hebben is verstopt in het jaarverslag van 2016 (gepubliceerd op 22 februari 2017) en had door middel van een persbericht kenbaar moeten worden gemaakt. Het persbericht van 31 oktober 2017 is niet opgenomen in het register 'Openbaarmaking Voorwetenschap' van de AFM.

Doordat Airbus sinds in ieder geval 2008 structureel en op grote schaal een corruptieschandaal in stand hield zonder de aanwezigheid en implicaties hiervan met het belegend publiek te delen, hebben de benadeelden schade geleden. Beleggers konden uit de door Airbus gepresenteerde informatie nooit inschatten wat de werkelijke stand van de onderneming was. De waarde van de beursgenoteerde aandelen is op oneigenlijke wijze door Airbus verhoogd. Indien beleggers wel kennis hadden gehad van alle relevante feiten hadden zij de aandelen niet of in ieder geval niet tegen de toenmalige prijs gekocht respectievelijk gehouden. In ieder geval heeft de belegger die niet over alle informatie beschikte teveel betaald. AIRL heeft bij dagvaarding gewezen op de koersdaling van het aandeel Airbus met ruim 4% op 20 december 2018, toen een artikel in de Franse krant Le Monde verscheen waarin melding werd gemaakt van het door de DoJ gestarte onderzoek in de Verenigde Staten.

AIRL verwijst ter toelichting op de (aannemelijkheid van de mogelijkheid van) schade op het rapport dat Fideres heeft opgesteld van de impact die het niet tijdig publiceren van informatie over het corruptieschandaal op de aandelenkoers van Airbus heeft gehad (zie 3.30).

5.2.4. Bij de mondelinge behandeling heeft AIRL nog aangevoerd dat zij belang heeft bij de gevorderde verklaring voor recht, ook als het gestelde onrechtmatig handelen van Airbus niet tot schade van de beleggers kan hebben geleid. De beleggers willen met een verklaring voor recht vastgesteld zien dat 'de grote corporates van deze wereld zich ook aan de (ESG)regels moeten houden'.

5.3. Airbus concludeert tot afwijzing van de vorderingen, met veroordeling van AIRL in de proceskosten. Daartoe voert Airbus aan dat aan geen van de vereisten van artikel 6:162 BW en artikel 612 Rv is voldaan. In de kern en verkort weergegeven heeft Airbus daartoe het volgende aangevoerd:

- Airbus betwist dat zij beschikte over voorwetenschap;
- Airbus betwist dat bestuurders van Airbus betrokken waren dan wel op de hoogte waren van de in de *statements of facts* beschreven corruptiepraktijken;
- Airbus kon de financiële consequenties van de strafrechtelijke onderzoeken onmogelijk inschatten: ten eerste omdat Airbus zelf de feitelijke gang van zaken slechts zeer moeizaam en gedeeltelijk kon reconstrueren, ten tweede omdat de juridische kwalificatie als strafrechtelijke normschending op voorhand geenszins gegeven was, en ten derde omdat de toepasselijke Britse, Franse en Amerikaanse regelgeving een grote discretionaire bevoegdheid liet aan de autoriteiten en de rechterlijke macht. Airbus had dus geen goed zicht op haar uiteindelijke aansprakelijkheid, de aan Airbus op te leggen boetes of de voorwaarden van de DPA's totdat de onderzoeken waren gesloten en de (eind 2019 gestarte) vertrouwelijke onderhandelingen met de autoriteiten waren afgerond;
- Airbus was door het SFO en het PNF gebonden aan strikte geheimhouding over de details van

het strafrechtelijk onderzoek en van haar eigen interne onderzoek, openbaarmaking van meer details dan zij heeft gedaan zou de onderneming en haar aandeelhouders pas echt nadeel hebben toegebracht;

- Aan alle voorwaarden van artikel 17 lid 4 MAR is voldaan; de toepasselijkheid van de uitstelregeling van artikel 17 lid 4 MAR betekent dat het handelen van Airbus niet onrechtmatig was jegens de beleggers;
- Niettemin was het publiek door de vele openbaarmakingen die Airbus sinds de start van de onderzoeken had gedaan, genoegzaam bekend (onder andere uit niet onder de feiten opgenomen media-publicaties) met de risico's en met de aannemelijkheid dat een schikking zou worden gesloten, deze inzichten werkten door in de beurskoers van het aandeel Airbus;
- Airbus betwist dat zij zich aan marktmanipulatie heeft schuldig gemaakt en verder staat het relativiteitsvereiste aan een succesvol beroep op artikel 12 MAR in de weg;
- Airbus betwist dat zij de door AIRL ingeroepen bepalingen van de Wft (oud) terzake van verplichtingen voor financiële verslaggeving heeft geschonden;
- de door AIRL geformuleerde ongeschreven zorgvuldigheidsnorm bestaat niet en zou ook hoogst onwenselijk zijn buiten de voor Airbus reeds geldende wettelijk bestaande informatieplichten;
- de drempel voor verwijzing naar de schadestaat wordt niet gehaald; de in de periode van 2014 tot en met januari 2020 gedane openbaarmakingen door Airbus met betrekking tot de (interne en externe) onderzoeken hebben geen waarneembaar relevant, laat staan blijvend effect gehad op de aandelenkoers. Integendeel, de koers is vanaf de start van de onderzoeken tot en met de aankondiging van de schikkingen continu gestegen; ook blijkt niet van een causaal verband tussen de gestelde misleiding en de aankoopbeslissingen van ieder van de individuele cedenten;
- Airbus betoogt tot slot dat een eventueel veroordelend vonnis niet uitvoerbaar bij voorraad moet worden verklaard. AIRL is slechts een doorgeefluik voor betalingen aan de oorspronkelijke beleggers, het restitutierisico is levensgroot.

5.4. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover relevant, nader ingegaan.

## **6 De beoordeling in de hoofdzaak**

### kern van het geschil

6.1. In de kern gaat het in deze zaak om de vraag of (het bestuur van) Airbus in de periode van 2014 tot en met januari 2020 voorwetenschap had over corruptie en omkopingspraktijken in haar bedrijf en de financiële gevolgen van (strafrechtelijk) onderzoek daarnaar, die zij ten onrechte niet openbaar heeft gemaakt. AIRL komt op voor beleggers die menen dat zij als gevolg van het achterhouden door Airbus van voorwetenschap 'koersschade' hebben geleden.

### toetsingskader

6.2. De rechtbank heeft bij incidenteel vonnis van 27 juli 2022 geoordeeld dat Nederlands recht van toepassing is op de vorderingen van AIRL. Voor de overwegingen die tot dat oordeel hebben geleid, verwijst de rechtbank naar dat vonnis.

6.3. Het relevante toetsingskader is voor de periode tot 3 juli 2016 de Wet op het financieel toezicht Wft (oud) en voor de periode daarna de Verordening Marktmissbruik (MAR). De rechtbank zal hierna gemakshalve verwijzen naar de bepalingen van de MAR, ook wanneer de voorgangers van deze artikelen uit de Wft (oud) worden bedoeld. De bepalingen zijn immers, tenzij anders vermeld, inhoudelijk gelijklopend.

6.4. Artikel 7 lid 1 onder a van de Verordening Marktmissbruik (hierna: MAR)<sup>1</sup> bepaalt dat voor de toepassing van deze verordening, voorwetenschap de volgende soorten informatie omvat: niet openbaar gemaakte informatie die concreet is en die rechtstreeks of 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.

- 6.5. Artikel 7 lid 2 van de MAR bepaalt dat voor de toepassing van het eerste lid 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 van de financiële instrumenten. Verder bepaalt dit artikellid dat in het geval van een in de tijd gespreid proces dat resulteert in een bepaalde situatie of gebeurtenis, deze toekomstige situatie of deze toekomstige gebeurtenis, alsook de tussenstappen in dat proces die verband houden met het ontstaan of het plaatsvinden van die toekomstige situatie of die toekomstige gebeurtenis, in dit verband als concrete informatie kan worden beschouwd.
- 6.6. Op grond van artikel 7 lid 3 van de MAR wordt een tussenstap in een in de tijd gespreid proces beschouwd als voorwetenschap indien deze tussenstap als zodanig voldoet aan de criteria voor voorwetenschap als bedoeld in dit artikel.
- 6.7. Op grond van artikel 7 lid 4 van de MAR wordt voor de toepassing van lid 1 onder informatie die, indien deze openbaar zou worden gemaakt, waarschijnlijk een significante invloed zou hebben op de koers van financiële instrumenten, informatie verstaan waarvan een redelijk handelende belegger waarschijnlijk gebruik zou maken om er zijn beleggingsbeslissingen ten dele op te baseren.
- 6.8. Artikel 17 lid 1 van de MAR bepaalt dat een uitgevende instelling voorwetenschap die rechtstreeks betrekking heeft op die uitgevende instelling, zo snel mogelijk openbaar maakt. De uitgevende instelling moet ervoor zorgen dat de voorwetenschap op zodanige wijze openbaar wordt gemaakt dat deze snel toegankelijk is en volledig, op correcte wijze en tijdig kan worden beoordeeld door het publiek.
- 6.9. Een uitwerking van artikel 17 lid 1 MAR is vastgelegd in een Uitvoeringsverordening<sup>2</sup>, waarin is bepaald dat een uitgevende instelling de voorwetenschap daadwerkelijk actief dient te verspreiden via de media (artikel 2). In artikel 5:25m lid 2 Wft (oud) was met zoveel woorden bepaald dat voorwetenschap (toen aangeduid als 'koersgevoelige informatie') in een persbericht bekend moest worden gemaakt. In de brochure van de AFM 'Openbaarmaking van voorwetenschap' is vermeld dat ook onder de MAR voorwetenschap nog altijd moet worden opgenomen in een persbericht, zowel in Nederland als in elke andere lidstaat waar de uitgevende instelling heeft ingestemd met de toelating van haar financiële instrumenten tot de handel op een gereguleerde markt. De rechtbank gaat ook hiervan uit.
- 6.10. Artikel 17 lid 4 van de MAR bepaalt dat een uitgevende instelling op eigen verantwoordelijkheid de openbaarmaking van voorwetenschap kan uitstellen mits aan elk van de volgende voorwaarden wordt voldaan:
- a. a) onmiddellijke openbaarmaking zou waarschijnlijk schade toebrengen aan de rechtmatige belangen van de uitgevende instelling of de deelnemer aan een emissierechtenmarkt;
  - b) het is niet waarschijnlijk dat het publiek door het uitstel van de openbaarmaking zou worden misleid; en
  - c) de uitgevende instelling is in staat om de vertrouwelijkheid van de betreffende informatie te garanderen.
- Dit artikellid bepaalt verder dat in het geval van een in de tijd gespreid proces dat uit meerdere tussenstappen bestaat en dat erop gericht is een bepaalde situatie of gebeurtenis te doen plaatsvinden of dat daarin resulteert, een uitgevende instelling op eigen verantwoordelijkheid de openbaarmaking van aan dit proces gerelateerde informatie kan uitstellen, op voorwaarde dat de eerdergenoemde punten a), b) en c) worden nageleefd.

6.11. De voorschriften van de MAR moeten worden uitgelegd en toegepast met eerbiediging van de grondrechten en beginselen van het Handvest EU, aldus de preambule bij de MAR (onder punt 77). De onschuldpresumptie en het nemo tenetur-beginsel – tevens gewaarborgd door artikel 6 EVRM – kunnen worden gezien als algemene beginselen van Unierecht en zijn van betekenis bij de uitleg en toepassing van artikel 17 lid 4 MAR.

6.12. De *European Securities and Markets Authorities* (ESMA) heeft (op grond van artikel 17 lid 11 MAR) Richtsnoeren opgesteld die een niet-uitputtende en indicatieve lijst van rechtmatige belangen van uitgevende instellingen bieden waaraan onmiddellijke openbaarmaking van voorwetenschap waarschijnlijk schade zou toebrengen, en van situaties waarin het uitstellen van de openbaarmaking waarschijnlijk zal leiden tot misleiding van het publiek. Daarin staat (in de versie van eind 2016) onder meer:

Ten behoeve van artikel 17, lid 4, onder a), van de MAR kunnen de gevallen waarin onmiddellijke openbaarmaking van de voorwetenschap waarschijnlijk schade zou toebrengen aan de rechtmatige belangen van de uitgevende instelling, de volgende omstandigheden omvatten, zonder daartoe beperkt te zijn:

a. de uitgevende instelling voert onderhandelingen, waarbij de uitkomst van die onderhandelingen waarschijnlijk in gevaar zou worden gebracht door onmiddellijke openbaarmaking;

(...)

en

Ten behoeve van artikel 17, lid 4, onder b), MAR omvatten de situaties waarin uitstel van de openbaarmaking van voorwetenschap waarschijnlijk zal leiden tot misleiding van het publiek, ten minste de volgende omstandigheden:

a. de voorwetenschap waarvan de uitgevende instelling de openbaarmaking wil uitstellen, verschilt materieel van de eerdere openbare kennisgeving van de uitgevende instelling over het onderwerp waarop de voorwetenschap betrekking heeft;

b. de voorwetenschap waarvan de uitgevende instelling de openbaarmaking wil uitstellen, heeft betrekking op het feit dat de uitgevende instelling waarschijnlijk haar financiële doelstellingen niet gaat halen, terwijl die doelstellingen eerder publiekelijk bekend waren gemaakt; `

c. de voorwetenschap waarvan de uitgevende instelling de openbaarmaking wil uitstellen, is strijdig met de marktverwachtingen, waarbij die verwachtingen zijn gebaseerd op signalen die de uitgevende instelling eerder aan de markt heeft gecommuniceerd (...).

6.13. Schending van openbaarmakingsverplichtingen op grond van de MAR kan onrechtmatig handelen van een uitgevende instelling jegens beleggers opleveren wegens handelen in strijd met een wettelijke plicht (artikel 6:162 lid 2 BW). Een onjuiste of onvolledige mededeling van de uitgevende instelling is onrechtmatig jegens beleggers als de onjuistheid of onvolledigheid vaststaat, en als redelijkerwijs aannemelijk is dat die mededeling, gelezen in de context waarin deze is geplaatst, van materieel belang was of zou zijn geweest voor de beleggingsbeslissing van de betreffende belegger.

6.14. Op grond van de hoofdregel van artikel 150 Rv rust op AIRL de stelplicht en bewijslast van de aan Airbus verweten onrechtmatige gedragingen. AIRL heeft aangevoerd dat uitsluitend Airbus beschikt over de informatie waaruit zou kunnen blijken welke personen op welk moment, over welke kennis beschikten, en welke afwegingen zijn gemaakt bij het al dan niet openbaren van deze informatie. AIRL heeft getracht deze informatie boven water te krijgen, onder meer via informatieverzoeken aan autoriteiten en het artikel 843a-incident. Volgens AIRL moet de rechtbank vanwege de procesopstelling van Airbus – die medewerking zou weigeren – afwijken van de hoofdregel voor de bewijslastverdeling.

6.15. De rechtbank benadrukt dat afwijking van de hoofdregel van artikel 150 Rv slechts met terughoudendheid en onder bijzondere omstandigheden kan plaatsvinden. Het bestaan van bewijsnood – nog afgezien van de vraag of daarvan in het onderhavige geval sprake is – is op zichzelf onvoldoende reden om de bewijslast om te keren op grond van de redelijkheid en billijkheid. Wel is het zo dat voor zover AIRL een stelling inneemt die zij niet kan onderbouwen omdat de voor die onderbouwing benodigde gegevens zich bevinden in het domein van Airbus en zij daar geen toegang toe heeft, van Airbus kan worden verlangd dat zij in het kader van haar betwisting van die stelling zodanige feitelijke gegevens verstrekt dat zij AIRL aanknopingspunten verschafft voor een eventuele nadere onderbouwing van haar stelling (vgl. Hoge Raad 8 juli 2022, ECLI:NL:HR:2022:1058).

#### kennis bestuur

6.16. Van de twaalf bestuursleden van Airbus heeft alleen de CEO een uitvoerende functie. Het bestuur zal daarom weinig betrokken zijn bij de dagelijkse gang van zaken. Dit geldt niet voor het *Executive Committee*, waardoor kennis van het *Executive Committee* wordt toegeschreven aan het bestuur. Dit gaat niet op voor zover een lid van het *Executive Committee* zelfstandig – in de zin van zonder andere leden van het *Executive Committee* – strafbaar heeft gehandeld, omdat naar de aard van dit vergrijp een dergelijk lid dit niet met de andere leden van het *Executive Committee* zal delen.

#### relevante perioden

6.17. Weliswaar heeft AIRL het standpunt ingenomen dat Airbus ook in de periode van 2008 tot 2014 onrechtmatig tegenover de beleggers voor wie zij opkomt heeft gehandeld door voorwetenschap over omkopingspraktijken niet openbaar te maken, maar zij heeft dit standpunt – ook bij de mondelinge behandeling – op geen enkele wijze concreet gemaakt. Zij heeft enkel benadrukt dat achteraf, uit strafrechtelijk onderzoek, bekend werd dat de corruptiepraktijken bij Airbus in 2008 een aanvang hebben genomen en dat het bestuur van Airbus dat heeft moeten weten. Uit de feitenrelazen van de DPA's blijkt echter niets dat er op wijst dat het bestuur van Airbus in de periode van 2008 tot 2014 van die praktijken op de hoogte was. De rechtbank stelt vast dat over die periode geen onrechtmatige daad is aangetoond en zal nu verder oordelen over de periode van 2014 tot en met januari 2020.

6.18. Daarbij onderscheidt de rechtbank, naar aanleiding van de verwijten van AIRL, de volgende perioden en/of gebeurtenissen:

- de interne onderzoeksperiode in 2014 die leidt tot opschorting van de betalingen aan tussenpersonen;
- de interne onderzoeksperiode die leidde tot informatieverstrekking aan het UKEF en de zelfmelding bij het SFO;
- de opening van het strafrechtelijk onderzoek door het SFO en het PNF;
- de bemoeienis van de Amerikaanse autoriteiten;
- de periode vanaf de start van het strafrechtelijk onderzoek door het SFO en PNF tot aan de schikkingen.

#### interne onderzoeksperiode in 2014 - opschorting van de betalingen aan tussenpersonen

6.19. Airbus heeft toegelicht dat de opschorting van de betalingen aan tussenpersonen oorspronkelijk was bedoeld als voorzorgsmaatregel, om na te gaan of verdere betalingen aan en betrokkenheid van de tussenpersonen gerechtvaardigd waren. De opschorting creëerde, aldus Airbus, op zichzelf geen nieuwe financiële risico's, afgezien van de mogelijke verschuldigdheid van vertragingsrente en juridische kosten, omdat de onderliggende betalingsverplichtingen al bestonden en voortvloeiden uit de eerder aangegane rechtsverhoudingen met de betreffende tussenpersonen. De eventueel verschuldigde rente en kosten waren relatief gering, afgezet tegen de omvang van de onderneming als geheel. De rechtbank is – evenals Airbus – van oordeel dat Airbus onder deze

omstandigheden (die AIRL niet heeft weersproken) geen reden had over het opschorten van de betalingen een persbericht te verspreiden. Aan de vereisten van artikel 7 MAR was niet voldaan: de informatie over die opschorting zou immers geen significante invloed kunnen hebben op de koers van het aandeel Airbus. Het andersluidende standpunt van AIRL, dat verder ook niet is toegelicht, wordt verworpen. Voor zover AIRL heeft gesteld dat (het bestuur van) Airbus in 2014 wist dat sprake was van strafbaar handelen van werknemers van Airbus, al dan niet in de vorm van omkoping, of toen redelijkerwijs moest aannemen dat dit in de toekomst zou worden vastgesteld, heeft Airbus die stelling gemotiveerd betwist en blijkt de juistheid hiervan ook niet uit het omvangrijke dossier, waaronder de *statements of facts*.

#### interne onderzoeksperiode - informatieverstrekking aan UKEF en zelfmelding bij SFO

- 6.20. Airbus heeft eind maart 2016 een rapportage van de bevindingen van haar interne onderzoek tot dan toe met UKEF gedeeld. Zowel UKEF als Airbus hebben deze bevindingen ook onder de aandacht van het SFO gebracht. Airbus heeft op 1 april 2016 een persbericht laten uitgaan met de in 3.12 geciteerde inhoud.
- 6.21. Airbus heeft toegelicht dat uit het interne onderzoek gaandeweg bleek dat SMO International 'steken had laten vallen', met name in de volgende opzichten:
- i) ondoorzichtige beloningsstructuren, ontoereikende schriftelijke vastlegging, en betalingen buiten de voorgeschreven goedkeuringsregels; ii) betalingen in verband met International Marketing Development projecten via tussengeschoven entiteiten; (iii) gebrekkige verantwoording door de tussenpersonen van hun activiteiten ten behoeve van Airbus; en
  - (iv) onjuiste informatieverstrekking aan exportkrediet agentschappen, bijvoorbeeld over de betrokkenheid en de identiteit van een tussenpersoon bij een verkooptransactie, alsook de vergoeding die aan de tussenpersoon toekwam. Werknemers van SMO International hadden op eigen gezag aanzienlijke vergoedingen betaald en/of toegezegd aan tussenpersonen. De omvang van deze vergoedingen werd versluierd door middel van mondelinge afspraken in aanvulling op de schriftelijk vastgelegde beloning, ongeautoriseerde en voor het hogere management verzwegen comfort letters (brieven waarin SMO International eigenmachtig financiële toezeggingen deed aan tussenpersonen zonder dat hiervoor toestemming was verleend door de CDSC), het opsplitsen van commissie-contracten (zodat ieder afzonderlijk contract onder een bepaalde waarde bleef), het tussenschuiven van entiteiten (waardoor het leek alsof de ontvanger een andere partij was dan de betrokken tussenpersoon), en ondoorzichtige betalingsconstructies via internationale marketing projecten.
- 6.22. Airbus heeft verder toegelicht dat ook naar aanleiding van de vragen van UKEF nog geen aanwijzingen voor betrokkenheid bij omkoping van werknemers van Airbus naar voren kwamen. Het versluieren van geldstromen was op zich zelf nog geen bewijs dat SMO International zich bezighield met strafbare feiten bij het inschakelen van tussenpersonen (zoals later uit het strafrechtelijk onderzoek naar voren zou komen). De toenmalige werknemers die de transacties begeleidden hadden ook geen belang om desgevraagd te bevestigen dat omkoping een rol had gespeeld. De combinatie van ongeschreven of onjuist gedocumenteerde afspraken met derdepartijen en de terughoudende opstelling van de (voormalige) werknemers van SMO International bemoeilijkte de waarheidsvinding, aldus Airbus.
- 6.23. De rechtbank constateert dat de door Airbus geschetste gang van zaken wordt bevestigd in de feitenrelazen bij de DPA's. De verder niet toegelichte stelling van AIRL dat Airbus ten tijde van de zelfmelding aan het SFO al wist dat bij Airbus sprake was van omkoping door werknemers of toen redelijkerwijs moest aannemen dat in de toekomst die omkoping zou worden vastgesteld, wordt dan ook verworpen.
- 6.24. In de zojuist beschreven context valt niet in te zien dat het bestuur van Airbus over méér informatie beschikte dan is opgenomen in het persbericht van 1 april 2016, die kwalificeert als



voorwetenschap in de zin van artikel 7 MAR.

#### opening strafrechtelijk onderzoek door SFO en PNF

6.25. Airbus heeft de aankondiging door het SFO en het PNF van een strafrechtelijk onderzoek jegens haar in twee persberichten met het publiek gedeeld (zie 3.14 en 3.17). Niet gesteld of gebleken is dat in die berichten informatie ontbreekt die wel als voorwetenschap in de zin van artikel 7 MAR kan worden aangemerkt.

#### bemoeienis Amerikaanse autoriteiten

- 6.26. Volgens AIRL had Airbus over (de start van) het onderzoek door de Amerikaanse autoriteiten een persbericht moeten uitbrengen, net als Airbus dit deed naar aanleiding van de start van het strafrechtelijk onderzoek door het SFO en PNF.
- 6.27. Airbus heeft op dit punt de volgende toelichting gegeven. Op 31 juli 2017 deed Airbus een officiële melding bij de DoS in verband met mogelijke overtredingen van de ITAR-regels, te weten het onjuist of onvolledig opgave doen van de betrokkenheid van tussenpersonen bij de verkoop van ITAR-producten. In september 2017 vonden besprekingen plaats tussen Airbus, de DoS en de DoJ om een toelichting te geven op Airbus' melding. Tijdens deze besprekingen deden de DoS en de DoJ geen verzoek om nadere informatie. Airbus tastte lange tijd in het duister over de rol die de DoJ voor zichzelf zag. Airbus was immers al voorwerp van strafrechtelijk onderzoek door het SFO en PNF. De feiten waarover het onderzoek ging, speelden zich overwegend af buiten de Verenigde Staten en het was niet evident dat er aanknopingspunten waren met de Amerikaanse rechtssfeer. Airbus wist niet hoe de Amerikaanse bemoeienis met het corruptieonderzoek zou doorwerken in een eventuele alomvattende schikking. Toen er vragen kwamen van de Amerikaanse autoriteiten, in oktober 2017, heeft Airbus melding gemaakt van de contacten met de Amerikaanse autoriteiten. Dit deed zij in een persbericht over de negenmaandcijfers (zie 3.22). Er was geen helder moment in de tijd waarop eerder een mededeling kon worden gedaan, aldus nog steeds Airbus.
- 6.28. AIRL heeft deze toelichting van Airbus niet weersproken, zodat de rechtbank van de juistheid daarvan uitgaat. De rechtbank stelt verder vast dat uit de stukken geen formeel beginpunt van een strafrechtelijk onderzoek door de DoS en/of DoJ valt te destilleren en dat de DoS noch DoJ, anders dan het SFO en PNF, Airbus formeel op de hoogte hebben gesteld van een (voorgenomen) strafrechtelijk onderzoek. Er zijn onder deze omstandigheden geen aanknopingspunten voor het oordeel dat Airbus voorwetenschap had terzake van de start van het Amerikaanse onderzoek die zij in strijd met artikel 17 MAR niet heeft openbaar gemaakt.

#### periode vanaf start strafrechtelijk onderzoek door SFO en PNF tot aan de schikkingen

- 6.29. Volgens AIRL had Airbus het vermoeden dat in haar bedrijf strafbare feiten waren gepleegd moeten melden, en moeten delen dat het onzeker was of een schikking met de autoriteiten kon worden getroffen en wat de gevolgen van strafrechtelijke vervolging zouden zijn indien geen schikking kon worden getroffen.
- 6.30. Airbus heeft gemotiveerd betwist dat zij in de periode vanaf de start van de strafrechtelijke onderzoeken tot aan het moment van het definitief worden van de schikkingen beschikte over informatie die kwalificeert als voorwetenschap. Airbus heeft – ook publiekelijk – verklaard dat zij volledige medewerking aan het onderzoek heeft verleend. Dat was in het belang van Airbus en ook in dat van de aandeelhouders. Airbus was gebonden aan strikte geheimhouding over de details van het onderzoek en van de onderhandelingen. De autoriteiten zaten er dus bovenop en wilden zo min mogelijk naar buiten brengen over de stand van het onderzoek. Bij de mondelinge behandeling heeft de heer [naam 1] , *senior vice president Litigations, Investigations & Regulatory Affairs* bij Airbus (hierna: [naam 1] ) op dit punt een uitgebreide verklaring afgelegd. Kort gezegd: Airbus had geen goed zicht op haar uiteindelijke aansprakelijkheid, de aan Airbus op te leggen

boetes of de voorwaarden van de DPA's, totdat de onderzoeken waren gesloten en de vertrouwelijke onderhandelingen met de autoriteiten waren afgerond. Pas bij het ondertekenen van de schikkingsovereenkomst was duidelijk wat de inhoud van de (door de autoriteiten geredigeerde) *statements of facts* werkelijk zou zijn. De door de autoriteiten vastgestelde strafbare feiten en daarmee de grond voor de hoogte van de boetes zijn tot het eind toe onderwerp van onderhandeling geweest en in die fase heeft Airbus wel verweer gevoerd tegen de verdenkingen. Onderdeel van de DPA's was dat Airbus de wezenlijke feiten uit de *statements of facts* zou erkennen en daarover geen inhoudelijke verweren meer naar buiten zou brengen, hetgeen zij dan ook niet heeft gedaan, aldus Airbus.

- 6.31. De rechtbank kan in het midden laten of Airbus in deze periode op enig moment en op enigerlei wijze over voorwetenschap beschikte. Want ook als dat wel zo was, kan dat AIRL niet baten. Airbus was immers tot uitstel van openbaarmaking gerechtigd op grond van artikel 17 lid 4 MAR. Aan de drie cumulatieve vereisten van dit artikellid is voldaan. Dit wordt als volgt toegelicht.
- 6.32. De eerste voorwaarde luidt dat onmiddellijke openbaarmaking waarschijnlijk schade zou toebrengen aan de rechtmatige belangen van de uitgevende instelling (a). Aan deze voorwaarde is voldaan. De ernst en omvang van de omkopingspraktijken werden na de aanvang van het strafrechtelijk onderzoek pas geleidelijk duidelijk. De toelichting hierover bij de mondelinge behandeling door [naam 1] vindt bevestiging in de (feitenrelazen bij de) DPA's. De strafrechtelijke autoriteiten waren bezig met feitenvaststelling. Dit was een voortdurend proces. Airbus kon tijdens het strafrechtelijk onderzoek geen tussentijdse mededelingen doen die beleggers in staat zouden stellen om de omvang van het probleem en dus de invloed op de koers te kunnen inschatten, zonder dat zij de positie van Airbus in het kader van dat strafrechtelijk onderzoek en de mogelijk daarop volgende onderhandelingen (die eind 2019 startten) zou schaden. Wanneer Airbus informatie uit het strafrechtelijk onderzoek, voor zover de autoriteiten die al met haar deelden, bekend zou maken, zou zij onvermijdelijk zichzelf en ook de mogelijk betrokken derden incrimineren. Dit zou ook niet in het belang zijn van de beleggers – welk belang een rol kan spelen bij de vraag of de belangen van de uitgevende instelling rechtmatig zijn. Indien Airbus de buitenwereld over de stand van het onderzoek steeds tussentijds zou informeren zou dit tot onrust en dus tot koersdaling leiden. Daarbij hadden de strafrechtelijke autoriteiten Airbus kenbaar gemaakt dat mededelingen over het strafrechtelijk onderzoek dat onderzoek en de uitkomsten daarvan konden schaden. De kans op een schikking – waarbij Airbus (en ook de beleggers) belang had boven een strafrechtelijke procedure – stond dus op het spel als zij mededelingen zou doen over het strafrechtelijk onderzoek.
- 6.33. De tweede voorwaarde luidt dat het niet waarschijnlijk is dat het publiek door het uitstel zou worden misleid (b). Volgens AIRL is het contrast tussen hetgeen Airbus met de autoriteiten heeft gedeeld in het kader van de onderzoeken en hetgeen zij met het belegend publiek heeft gedeeld zo schril, dat evident sprake is van misleiding. De onderdelen a en b van artikel 17 lid 4 sub b MAR moeten in samenhang worden beoordeeld. Onder a gaat het om het belang van de uitgevende instelling, welk belang onder omstandigheden ook het belang van de beleggers kan zijn, onder b gaat het uitsluitend om het belang van de beleggers en aspirant-beleggers. Deze belangen kunnen tegenstrijdig zijn, zodat een afweging moet worden gemaakt. Indien het naar buiten brengen van koersgevoelige informatie wordt uitgesteld is de markt in de periode van het uitstel per definitie niet adequaat geïnformeerd. Dat is echter nog geen misleiding in de zin van artikel 17 lid 4 sub b MAR. Er zijn bijkomende omstandigheden nodig om een plicht tot publicatie aan te nemen op grond van onderdeel b. Daarbij is van belang hoe de nieuwe informatie zich verhoudt tot de bij het publiek bekende informatie. Zie de onder 6.12 aangehaalde Richtsnoeren, waar relevant wordt gevonden dat de voorwetenschap waarvan de uitgevende instelling de openbaarmaking wil uitstellen, materieel verschilt van de eerdere openbare kennisgeving van de uitgevende instelling over het onderwerp waarop de voorwetenschap betrekking heeft. Naar mate de nieuwe informatie meer afwijkt van wat beleggers op grond van

wat eerder was meegedeeld mochten verwachten, is eerder sprake van een gevaar van misleiding van het publiek en zal het gevaar van misleiding meer gewicht in de schaal leggen in verhouding tot het onder (a) vermelde belang van de uitgevende instelling (en het daarmee corresponderende belang van een deel van de beleggers).

6.34. Te beoordelen is dus of wat in de loop van de onderhandelingen over de voortgang daarvan en de mogelijke uitkomst had kunnen worden meegedeeld materieel zou hebben verschild van de eerdere openbare kennisgevingen. Dat is niet het geval. Vast staat immers dat het belegend publiek reeds op de volgende wijzen over de voortgang van het strafrechtelijk onderzoek en de gevolgen is geïnformeerd.

In de periode tussen de start van de strafrechtelijke onderzoeken en het bekendmaken van de schikkingen heeft Airbus in het jaarverslag 2016, gepubliceerd op 22 februari 2017, de volgende passage opgenomen (zie 3.18):

The potential imposition of any monetary penalty (and the amount thereof) or other sanctions 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 consequence.

Deze mededeling heeft zij later herhaald in het persbericht van 31 oktober 2017 (zie 3.22). Dit betekent dat het belegend publiek in grote lijnen van de strafrechtelijke onderzoeken en de mogelijke ernstige nadelige consequenties daarvan op de hoogte was. Airbus heeft voldoende toegelicht dat slechts de kaders van nadelige consequenties, zoals de bandbreedte in hoogte van boetes, uitsluiting van overheidsopdrachten etcetera bekend waren, maar de omvang van de boetes en daarmee de financiële positie van Airbus tot het eind toe onzeker zijn gebleven. Daarom kan in dit geval niet worden aangenomen dat beleggers zouden worden misleid doordat geen tussentijdse mededelingen over verloop van de strafrechtelijke onderzoeken en de onderhandelingen met de strafrechtelijke autoriteiten en de mogelijke uitkomst daarvan werden gedaan.

6.35. De derde voorwaarde luidt dat de uitgevende instelling in staat is om de vertrouwelijkheid van de informatie te garanderen. Aan deze voorwaarde is voldaan. Dat is tussen partijen ook niet in geschil.

6.36. De rechtbank komt dus tot de conclusie dat het verwijt van AIRL dat Airbus in strijd heeft gehandeld met de publicatieverplichtingen van de MAR onterecht is. Voor zover de vorderingen zijn gebaseerd op onrechtmatig handelen in verband met schending van de artikelen 7 en 17 MAR, zijn deze dus niet toewijsbaar.

#### onrechtmatig handelen op andere gronden?

6.37. De vorderingen zijn evenmin toewijsbaar op basis van een van de overige door AIRL voor het onrechtmatig handelen aangevoerde rechtsgronden. AIRL heeft niet uitgelegd – en ook valt niet in te zien – hoe Airbus, in het geval dat op basis van de aangedragen feiten geen schending van publicatieverplichtingen op grond van de MAR kan worden vastgesteld, zij toch in strijd zou handelen met het verbod op marktmanipulatie (artikel 12 MAR). Verder strandt de vordering op grond van de publicatieverplichtingen op grond van artikel 5:25d Wft (oud) reeds omdat daarvoor enkel is aangevoerd dat het bestuur van Airbus wist dat de (half)jaarlijkse financiële verslaggeving geen getrouw beeld gaf. Ook hier geldt dat Airbus voldoende heeft toegelicht dat de hoogte van de opgelegde boetes tot het eind toe onzeker zijn gebleven. Tot slot, de door AIRL geformuleerde ongeschreven zorgvuldigheidnorm – in aanvulling op de wettelijke publicatieplicht van artikel 7 MAR – vindt geen steun in het recht. AIRL heeft aan deze rechtsgronden, naar aanleiding van de uitvoerige bespreking hiervan door Airbus in de conclusie van antwoord, bij de mondelinge behandeling overigens ook geen aandacht meer besteed. De rechtbank ziet daarin bevestiging dat het zwaartepunt van de zaak ligt bij de vraag of Airbus voorwetenschap had die zij niet tijdig op de daarvoor voorgeschreven wijze heeft openbaar gemaakt. Zoals hiervoor is overwogen, is

die vraag met 'nee' beantwoord.

6.38. Een geval zoals beschreven in 6.14, waarbij AIRL een stelling niet nader heeft kunnen onderbouwen doordat de voor die onderbouwing benodigde gegevens zich bevinden in het domein van Airbus en zij daar geen toegang toe heeft, doet zich niet voor.

De rechtbank komt niet toe aan bewijslevering.

6.39. Bij deze stand van zaken kunnen de overige geschilpunten, zoals de vraag naar de aannemelijkheid van de mogelijkheid van schade als ook de vertegenwoordigings-bevoegdheid van AIRL ten aanzien van de beleggers voor wie AIRL stelt op te komen, onbesproken blijven.

#### proceskosten

6.40. AIRL zal als de in het ongelijk gestelde partij worden veroordeeld in de proceskosten. Deze worden aan de zijde van Airbus tot op heden begroot op € 11.284,50, waarvan € 667 aan griffierecht en € 10.617,50 aan salaris advocaat (2,5 punten à € 4.247, tarief VIII). Het (onderliggend) financieel belang van de vordering (dat mede uit het rapport van Fideres kan worden afgeleid) rechtvaardigt toepassing van het hoogste liquidatietarief.

## **7 De beoordeling in het incident**

7.1. Wil een inzagevordering op grond van artikel 843a lid 1 Rv toewijsbaar zijn, dan moet voldaan zijn aan drie cumulatieve voorwaarden:

(i) de eiser moet een rechtmatig belang hebben bij inzage, uittreksel of afschrift;

(ii) het moet gaan om bepaalde bescheiden; en

(iii) het verzoek moet bescheiden betreffen aangaande een rechtsbetrekking waarin de eiser partij is.

De leden 3 en 4 van genoemde wetsbepaling maken vervolgens nog een uitzondering op dit inzagerecht bij een functioneel verschoningsrecht, wegens gewichtige redenen of omdat redelijkerwijs kan worden aangenomen dat een behoorlijke rechtsbedeling ook zonder verschaffing van de gevraagde gegevens is gewaarborgd.

7.2. De rechtbank is van oordeel dat AIRL geen rechtmatig belang heeft bij inzage in of afschrift van de gevraagde bescheiden.

De documenten onder (i)-(iii) (ongeredigeerde en ongecensureerde schikkingsovereenkomsten met feitenvaststellingen) geven volgens AIRL de namen van betrokken personen en entiteiten die waren betrokken bij de corruptiepraktijken die in de openbare versies van deze documenten zijn geanonimiseerd. Niet is in te zien welke toegevoegde waarde de kennisneming van die namen heeft. De rechtbank is er in de hoofdzaak vanuit gegaan dat het standpunt van Airbus (zoals weergegeven onder 6.21-6.23) juist is, omdat dit bevestiging vindt in de *statements of facts*. Dit standpunt komt er op neer dat de omkoping bij het bestuur onbekend was, dat dit ook bij het interne onderzoek aanvankelijk niet is gebleken en dat de omkopingspraktijken pas in het strafrechtelijk onderzoek geleidelijk zijn blootgelegd. Uit de kennisneming van de identiteit van betrokkenen kan daarom geen voorwetenschap worden afgeleid.

Bij de onder (iv) gevraagde notulen van vergaderingen van het bestuur van Airbus in de periode 2009 tot en met 2020 heeft AIRL geen rechtmatig belang. Het is niet zo dat het bestuur heeft aangevoerd dat zij in die periode niet steeds volledig op de hoogte was van de stand van de strafrechtelijk onderzoeken en van de mogelijke gevolgen daarvan en daarom geen mededelingen daarover kon doen. Dus heeft AIRL er geen belang bij aan te tonen welke kennis het bestuur had. Dit laatste geldt ook voor de onder (v) genoemde stukken.

Omdat Airbus niet het verweer heeft gevoerd dat haar bestuur niet steeds volledig op de hoogte was is de rechtbank ervan uitgegaan dat het bestuur wel steeds op de hoogte was van het

strafrechtelijk onderzoek en de mogelijke gevolgen daarvan. Niettemin is de rechtbank tot de conclusie gekomen zoals hiervoor vermeld in rechtsoverwegingen 6.25-6.40.

Ten aanzien van de onder (vi) en (vii) genoemde zelfmeldingen geldt hetzelfde als voor de onder (i)-(iii) bedoelde documenten.

Wat betreft de onder (viii) verzochte presentaties en overzichten die met de autoriteiten in het kader van de onderzoeken zijn opgesteld en gedeeld, en de onder (ix) genoemde 'first accounts', depositions en getuigenverklaringen betreffende de erkende corruptiegevallen geldt hetzelfde als voor de onder (iv) genoemde notulen.

7.3. AIRL zal als de in het ongelijk gestelde partij worden veroordeeld in de proceskosten in het incident. Deze worden aan de zijde van Airbus tot op heden begroot op € 1.196 aan salaris advocaat (twee punten à € 598, tarief II).

## **8 De beslissing**

De rechtbank

### **in de hoofdzaak**

8.1. wijst de vorderingen af;

8.2. veroordeelt AIRL in de proceskosten, tot op heden aan de zijde van Airbus begroot op € 11.284,50;

### **in het incident**

8.3. wijst de vorderingen af;

8.4. veroordeelt AIRL in de kosten van het incident, tot op heden aan de zijde van Airbus begroot op € 1.196;

### **in de hoofdzaak en in het incident voorts**

8.5. veroordeelt AIRL in de na dit vonnis ontstane kosten, begroot op:

- € 173,00 aan salaris advocaat,

- te vermeerderen met € 90,00 aan salaris advocaat en met de explootkosten als AIRL niet binnen veertien dagen na aanschrijving aan het vonnis heeft voldaan en er vervolgens betekening van de uitspraak heeft plaatsgevonden;

8.6. verklaart de proceskostenveroordelingen uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. C.M.E. de Koning, mr. R.H.C. Jongeneel en mr. J.W. Bockwinkel, en in het openbaar uitgesproken op 30 augustus 2023.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014

betreffende marktmisbruik (Verordening marktmisbruik) en houdende intrekking van Richtlijn 2003/6/EG van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijnen 2003/124, 2003/125/EG en 2004/72/EG van de Commissie

<sup>2</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1055 van de Commissie van 29 juni 2016 tot vaststelling van technische uitvoeringsnormen met betrekking tot de technische middelen voor een passende openbaarmaking van voorwetenschap en voor het uitstellen van de openbaarmaking van voorwetenschap overeenkomstig Verordening (EU) nr. 596/2014 van het Europees Parlement en de Raad

---