

Противодействие коррупции: эффективность применения процедур комплаенса на примере дела Airbus¹

А. Е. Александрина

главный специалист правового управления
администрации Находкинского городского округа.

Адрес: 692904, Приморский край, г. Находка, проспект Находкинский д. 16.

E-mail: alensun@list.ru

К. А. Голубенко

юрисконсульт Общества с ограниченной ответственностью
«Группа компаний «КОРУС Консалтинг».

Адрес: 191119, Санкт-Петербург, ул. Марата, д. 55/5, лит. А, пом. 5Н.

E-mail: k.a.golubenko@mail.ru

А. К. Романова

помощник адвоката Адвокатского бюро «КРП» Челябинской области.

Адрес: 454091, г. Челябинск, ул. Пушкина, д. 71, оф. 401.

E-mail: romanovaak3@gmail.com

Corruption Counteraction: Effectiveness of Compliance Procedures on the example of Airbus Case

A. E. Aleksandrina

Chief Specialist of the Legal Department of the
Administration of the Nakhodka City District.

Address: 692904, Primorsky Region, Nakhodka, pr-t Nakhodkinskiy d. 16.

E-mail: alensun@list.ru

K. A. Golubenko

Doctor of Law Legal Adviser of Limited Liability Company
«KORUS Consulting Group».

Address: 191119, Saint-Petersburg, 191119, Marata str., 55/5, A-5H.

E-mail: k.a.golubenko@mail.ru

A. K. Romanova

Doc Attorney assistant of Law Office "KRP" of the Chelyabinsk Region.

Address: 454091, Chelyabinsk, Pushkina str., d. 71, Office 401.

E-mail: romanovaak3@gmail.com

Аннотация

¹ Статья подготовлена по итогам проведения курса «Введение в комплаенс», организованного при поддержке АНО «Центр развития юридических клиник».

Авторы считают правильным и необходимым сделать ряд оговорок, касающихся настоящего исследования:

1) позиция авторов носит консолидированный, но частный характер и никак не связана с позицией организаций, в которых работает каждый из авторов;

2) авторы с уважением относятся к Airbus (равно как и к любым связанным с ней лицам и иным компаниям, упомянутым в настоящей статье) как к общепризнанному профессионалу в авиастроительной отрасли и не стремятся каким-либо образом повлиять на деловую репутацию данной транснациональной корпорации (иных упомянутых компаний). Исследование носит исключительно научно-прикладной характер (case study) и призвано проанализировать основные вопросы, касающиеся противодействия коррупции в международных компаниях посредством комплаенса на примере конкретного дела Airbus;

3) лица, связанные с Airbus, не принимали какого-либо участия в подготовке данной статьи.

Авторы выражают благодарность кандидату юридических наук, доценту кафедры процессуального права ВАРТ Минэкономразвития России Денису Яковлевичу Примакову за научное консультирование и содействие в подготовке статьи.

В статье затрагивается проблема противодействия коррупции в транснациональных корпорациях на примере дела Airbus. Разбор указанного кейса представляет собой несколько этапов. Первоначально авторы устанавливают фактические обстоятельства и описывают ход и особенности проведенного регуляторами трех стран (Великобритания, США и Франция) транснационального расследования коррупционных нарушений, совершенных Airbus и ее посредниками. Данный этап работы основывается на информации, представленной официальными органами власти, проводившими расследование. На основании фактических обстоятельств и допущенных Airbus и ее посредниками коррупционных нарушений, авторы анализируют реализованные органами власти Великобритании, США и Франции меры ответственности в отношении компании Airbus. Освещаются отдельные положения соглашения об отсрочке судебного преследования (DPA), связанные с пересмотром комплаенс-процедур компании, а также с заменой высшего руководства и сотрудничеством нарушителя с регуляторами. В завершение исследования авторы обращают внимание на специфику дела Airbus относительно других коррупционных дел. Кроме того, в статье сформулированы рекомендации для российских органов власти и бизнес-сообщества, включающие внедрение более гибких стандартов противодействия коррупционным нарушениям (интеграция соглашения об отсрочке судебного преследования в отечественное законодательство и внедрение в компании эффективной системы комплаенса).

Ключевые слова: иностранные регуляторы, соглашение об отсрочке судебного преследования, антикоррупционный комплаенс, гибкие меры (механизмы) противодействия коррупции.

Abstract

The article touches the problem of countering the corruption in transnational corporation on the example of the Airbus case. The analysis of the mentioned case appears in several stages. Initially, the authors establish the actual circumstances and describe the course and features of the transnational investigation of corruption violations committed by Airbus and its intermediaries conducted by the regulators of three states (United Kingdom, USA and France). This stage of work is based on information provided by the official authorities that conducted the investigation. Based on the actual circumstances and corruption violations committed by Airbus and its intermediaries, the authors analyze the measures of responsibility implemented by the authorities of the United Kingdom, the United States and France against Airbus. The text of the paper highlights certain provisions of the deferred prosecution agreement (DPA) related to the revision of the company's compliance procedures, as well as the replacement of senior management and the cooperation of the violator with regulators. At the end of the study, the authors draw attention to the specifics of the Airbus case in relation to other corruption cases. In addition, the article provides recommendations for Russian authorities and the business community, including the introduction of more flexible standards for countering corruption violations (integration of the deferred prosecution agreement into domestic legislation and introduction of an effective compliance system in the company).

Keywords: foreign regulators, deferred prosecution agreement, anti-corruption compliance, "flexible" anti-corruption measures (mechanisms).

Актуальность темы исследования

Коррупция сегодня – проблема мирового масштаба, которая не оставляет равнодушным никого, в том числе и коммерческие организации. Это связано с тем, что развитие деловых отношений приводит к активному взаимодействию организаций с другими компаниями (в том числе из зарубежных стран), а также с органами власти стран, в которых они ведут деятельность. Развивая свои коммуникации, организации в силу неурегулированности процедур антикоррупционного поведения в странах, где ведется их коммерческая деятельность, или, например, из-за отсутствия локального эффективного регулирования таких отношений, нередко реализуют сделки, предметом которых является получение определенной коррупционной выгоды.

Государства самостоятельны в установлении ответственности за нарушение организациями

антикоррупционного законодательства и в целях минимизации таких сделок избирают самые разные механизмы противодействия им. Ряд государств избирают сугубо карательные меры противодействия коррупции (лишение свободы за совершенные нарушения на длительный срок, кратное возмещение от полученных в рамках коррупционных нарушений сумм и преференций и иные подобные меры). Другие страны, напротив, применяют гибкие меры для предотвращения и предупреждения коррупционных нарушений, в том числе на международном уровне.

Примером эффективного противодействия коррупции в международной сфере посредством применения гибких мер является дело корпорации Airbus, прогремевшее на весь мир и ставшее нарицательным в первую очередь для тех международных компаний, осуществляющих внешнеэкономическое взаимодействие, на которые распростра-

ется обязанность по соблюдению антикоррупционного законодательства зарубежных стран.

Обстоятельства дела и ход расследования

Airbus SE (далее – Airbus) – это компания, зарегистрированная на территории Королевства Нидерландов, главные производственные мощности которой находятся во Франции. При этом она является обособленным подразделением Airbus Group – одного из мировых лидеров в авиастроительной отрасли, реализующего проекты по строительству и продаже оборонных и аэрокосмических товаров и предоставлению сопутствующих услуг.

31 января 2020 г. стало известно, что международная компания Airbus заплатила в общей сложности 3,6 млрд евро в рамках соглашений с регуляторами Франции, Великобритании и США по результатам расследований фактов коррупционных нарушений [6. – С. 1]. Выявлением коррупционных схем в рамках совместной группы по расследованию (далее – Joint Investigation Team, JIT) занимались британский Офис по крупному мошенничеству (далее – Serious Fraud Office, SFO) и Национальная финансовая прокуратура Франции (далее – Parquet National Financier, PNF) параллельно с Министерством юстиции США (далее – Department of Justice, DOJ) и Государственным департаментом США (далее – Department of State, DOS). Процесс следствия был поделен между регуляторами на несколько этапов.

Каждый из регуляторов взял на себя ответственность за определенный географический район или отдельных клиентов, в отношении которых проводил расследование.

Проверка со стороны британского SFO осуществлялась в промежутке с 2011 по 2015 г. в периоды нарушений, допущенных Airbus в следующих юрисдикциях: Шри-Ланка, Малайзия, Индонезия, Тайвань, Гана и др. [13].

Основание для проверки возникло после того, как Airbus получила кредитное финансирование от экспортно-кредитного агентства Соединенного Королевства и министерского департамента правительства Великобритании (далее – UKEF). Здесь уместно отметить, что Airbus не только частично ведет свою деятельность на территории Соединенного Королевства, но и осуществляет стратегическое и оперативное управление некоторыми компаниями, действующими на территории Королевства. Соответственно, такое кредитование осуществлялось в ходе обычной хозяйственной

деятельности Airbus в Великобритании. Однако при проведении стандартных процедур комплаенса в Airbus у UKEF возникли вопросы и подозрения в отношении контрагентов компании на Шри-Ланке. Впоследствии выяснилось, что эти подозрения были небезосновательны [12. – С. 19].

Так, в 2013 г. Airbus привлекла через SriLankan Airlines (SLA) (национальный перевозчик Шри-Ланки, с долей участия правительства Шри-Ланки 99,1%), компанию, зарегистрированную в Брунее, отвечающую признакам фиктивности (далее – Компания посредника) [12. – С. 20]. При этом руководитель фиктивной компании был ее единственным акционером и не обладал специальными знаниями в области аэрокосмической деятельности. Результатом этого сотрудничества стало заключение 29 марта 2013 г. между Airbus и Компанией посредника консультационного соглашения в отношении продажи шести A330 и четырех A350 самолетов, а также их аренды. В соответствии с этим соглашением Компании посредника выплачивали 1 млн долларов при поставке каждого A330 самолета и 1,16 млн долларов на каждый A350 самолет, приобретенный SLA и 300 000 долларов на каждый дополнительный A350 самолет, арендованный SLA.

Кроме того, Airbus подписала соглашение о рыночной доле, в котором оговаривалось, что Компания посредника получит единовременную сумму в размере 5 млн долларов, если SLA не будет приобретать самолеты конкурентов до 30 октября 2015 г.

Данная информация была выяснена Airbus в ходе внутреннего расследования и представлена в отчете о выявленных нарушениях кредитному агентству. Понимая, что эти сведения будут направлены соответствующим ведомствам Соединенного Королевства, компания самостоятельно уведомила SFO о коррупционных фактах. Регулятор возбудил уголовное дело.

PNF присоединилась к английскому регулятору, чтобы содействовать расследованию обвинений в мошенничестве, взяточничестве и коррупции, а также контролировать передачу документов SFO, поскольку посчитала, что обнародование конкретных стоимостей контрактов может нанести существенный ущерб интересам Франции. PNF сосредоточила свое расследование на нарушениях Airbus, которые имели место в ОАЭ, Китае, Непале, Южной Корее, Индии, Саудовской Аравии, Бразилии и др. [10].

Американский регулятор проводил расследование нарушений Airbus Закона о борьбе с коррупцией за рубежом (далее – FCPA¹) и Правил международной торговли оружием (ITAR) в контексте торговой кампании Airbus в Китае, поставки комплектующих для самолетов из США в Испанию и продажи Airbus самолетов в Гану, Вьетнам, Индонезию и Австрию [10].

По итогам DOJ установил, что Airbus нарушила FCPA, Закон о контроле над экспортом вооружения (АЕСА) и части 129-130 ITAR, не сообщив о политических взносах, сборах и комиссионных, выплаченных в связи с продажей контролируемых ITAR предметов или услуг защиты.

Следствие, проведенное JIT, охватывало всех контрагентов, которые были задействованы или рассматривались для участия одним или несколькими подразделениями Airbus до 2016 г., т. е. более 1 750 организаций по всему миру. Наибольшее внимание было уделено примерно 110 контрагентам, у которых JIT выявил так называемые «red flags»².

Airbus в свою очередь обеспечила самое полное сотрудничество: подтвердила проблемы коррупции, определила «red flags» между подразделениями, о которых JIT не было известно, предоставила всю необходимую информацию и документацию (более 30,5 млн документов), содействовала всем мероприятиям и уведомила JIT о выводах внутреннего расследования посредством презентаций.

Регуляторы изучили все представленные сведения и провели международное расследование. Были осуществлены документарные проверки, взяты интервью у сотрудников разных уровней в различных подразделениях, проверены банковские счета и документация и др.

¹ См.: The Foreign Corrupt Practices Act. – URL: <https://www.justice.gov/sites/default/files/criminal-fraud/legacy/2012/11/14/fcpa-english.pdf> (дата обращения: 25.10.2020).

² «Red flags» (русс. «красные флажки») – информация, которая указывает на вероятность возникновения определенных рисков (в том числе коррупционных). Например, к такой информации может быть отнесена информация о связи контрагента с государственными должностными лицами, негативная информация о финансовом состоянии контрагента и др. В деле Airbus в качестве «red flags» были установлены, в частности, информация о конечных бенефициарах посредников, которые участвовали в рекламных кампаниях (частью из них владели подставные компании), огромные (с точки зрения внутренних стандартов Airbus) размеры компенсаций, обещанных этим посредникам и др.

Итоги расследования

По результатам расследования регуляторы трех стран согласились на заключение соглашения об отсрочке судебного преследования (Deferred Prosecution Agreement³, далее – DPA).

Как было отмечено в начале, Airbus заплатила в общей сложности 3,6 млрд евро регуляторам: 525 млн евро Департаменту юстиции США, 50 млн долларов в качестве гражданской конфискации и 10 млн долларов Госдепартаменту США на основании DPA; в рамках аналогичного соглашения с Офисом по крупному мошенничеству Великобритании – в размере 984 млн евро, а с Национальной финансовой прокуратурой Франции была достигнута договоренность о выплате 2,08 млрд евро [11].

Помимо оплаты столь колоссальных штрафов Airbus согласилась дополнительно в рамках DPA [11. – С. 6–7]:

- безоговорочно сотрудничать с регуляторами трех стран и их правоохранительными органами в любых будущих расследованиях и судебных разбирательствах, в том числе в случае раскрытия любых последующих нарушений со стороны компании или ее сотрудников в соответствии с применимым законодательством;
- произвести замену высшего руководства компании на уровне исполнительного комитета, включая замену генерального и финансового директоров, а также главного юрисконсульта;
- продолжать совершенствование разработанной на момент заключения DPA системы комплаенса в компании.

В частности, меры по модернизации системы комплаенса включают следующие:

- 1) изменение корпоративной структуры, а именно создание в рамках совета директоров отдельного структурного подразделения – Отдела по комплаенсу и этике;
- 2) обязательное привлечение внешних представителей по комплаенсу с прямым доступом к руководству компании;
- 3) пересмотр Кодекса поведения Airbus (включая базовые принципы) и проведение мас-

³ Корректное обозначение соглашения между PNF и Airbus называется «Plea agreement» (русс. «сделка со следствием»), при этом по своей природе и содержанию оно похоже на практикуемое в странах англо-саксонского права соглашение об отсрочке судебного преследования, в связи с чем в дальнейшем Plea agreement и DPA будут использоваться как условно синонимичные.

штабного обучения сотрудников этическим стандартам;

4) усиление и детализация процедур управления рисками и внутренней эскалации

5) запрет на использование внешних консультантов в рамках любой кампании по продаже коммерческих самолетов. Данное требование, по верному замечанию Jonathan M. Epstein, связано с тем фактом, что «Ряд обвинений против Airbus связан с «комиссионными», выплаченными третьим сторонам (внешним брокерам, консультантам или агентам), которые были прямо или косвенно связаны с руководителями клиентов Airbus или членами их семей» [8. – С. 2]. Описанная выше ситуация с компаниями из Шри-Ланки – один из таких примеров.

DPA предусматривает и другие меры (возмещение судебных расходов регуляторам, внешние аудиты со стороны регуляторов по первому требованию, запрет на пресс-релизы, противоречащие фактам, изложенным в DPA, и др.).

Соглашение об отсрочке судебного преследования действует до 31 января 2023 г., при этом если компания нарушит его условия, расследование и судебное разбирательство могут возобновиться.

Особенности дела

Как мы отметили ранее, дело о коррупции в компании Airbus прогремело на весь мир, причем не только из-за размера выплат регуляторам трех стран (хотя, стоит признать, что размер выплат оказался самым крупным за всю историю существования комплаенса как самостоятельного направления в экономике). Помимо особенностей, выявленных Д. Я. Примаковым [6], мы можем дополнительно выделить следующие:

1. Избранная регуляторами форма привлечения Airbus к ответственности. Как указано ранее, в рамках рассмотренного дела регуляторы заключили соглашения об отсрочке судебного преследования (Deferred Prosecution Agreement, DPA). DPA представляет собой «...добровольное соглашение между прокурором и коммерческой организацией, в соответствии с которым прокурор, возбуждавший уголовное дело, соглашается отсрочить судебное преследование на условиях, согласованных сторонами и судом» [4. – С. 30].

Данная форма является достаточно популярной во многих странах: помимо Великобритании,

Франции и США в 2018 г. DPA было включено в Уголовный кодекс Канады¹, а в Австралии в настоящее время в парламенте находится на рассмотрении законопроект, направленный на введение DPA [9].

Все основные содержательные компоненты DPA в части санкций и обязанностей виновной стороны перечислены выше. При этом такое разнообразие возможных условий соглашения (от штрафов до внедрения эффективного комплаенса, внешнего аудита и смены руководства) позволяет качественно повлиять на дальнейшее поведение стороны, признанной виновной в совершении коррупционных нарушений, в положительную сторону.

По верному замечанию Н. А. Головановой «Основанием для заключения соглашения является целесообразность продолжения деятельности компании и наличие публичного интереса» [2. – С. 378]. В рамках дела Airbus данное основание имело место в силу следующих причин:

– если представить, что к Airbus были бы применены всевозможные негативные юридические и финансовые последствия, то это существенным образом сказалось бы на ее конкурентоспособности, и негативный эффект для мировой авиаотрасли мог быкратно превысить размер потерь, понесенных странами из-за нарушений Airbus (например, возникновение рисков по монополизации мировой авиастроительной отрасли главным конкурентом компании – Boeing). Действительно, регуляторы не могли не учитывать, что Airbus является основным конкурентом Boeing, а равно играет важную социально-экономическую роль во многих странах (обеспечивает страны коммерческими самолетами, оплачивает налоги и сборы, предоставляет тысячи рабочих мест и др.). С учетом оценки данных факторов решение заключить DPA позволяет, с одной стороны, привлечь Airbus к ответственности, а с другой – дать ей возможность продолжить свою деятельность;

– наличие публичного интереса, который состоял в следующем. Заключение DPA позволило снизить издержки (правовые, финансовые и др.) регуляторов, так как дальнейшие расследования и судебные разбирательства могли повлечь колос-

¹ См.: Criminal Code of Canada (R.S.C., 1985. – C-46). – URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-46/> (дата обращения: 25.10.2020).

сальные расходы бюджетных средств (в силу специфики и сложности совершенных нарушений).

Механизм привлечения к ответственности на основании DPA является достаточно удобным и гибким и позволяет достичь баланса между публичным (стремлением привлечь к ответственности за коррупционные нарушения) и частным (сохранение бизнеса за счет применения комплексных комплаенс-мер) интересами. С учетом этого мы полагаем возможным предложить внедрить соглашение, подобное DPA, в российское законодательство. При этом мы разделяем точку зрения Л. В. Головки, который выделяет *responsabilité criminelle* (ответственность за самые опасные нарушения уголовного закона) и *responsabilité pénale* (ответственность за преступления, проступки и нарушения). Относительно последнего автор отмечает, что «В России такая ответственность также существует не в формальном, но в концептуальном смысле, будучи разве что выведена за пределы УК РФ и сосредоточена в других источниках права во главе с КоАП РФ» [1. – С. 75]. В этой связи внедрение соглашения об отсрочке судебного преследования возможно в рамках законодательства об административных правонарушениях.

Регламентация может быть осуществлена посредством заимствования опыта зарубежных стран, в частности, путем введения норм, направленных на согласование проекта соглашения между компанией, допустившей нарушения, и прокурором с последующей проверкой и утверждением судом. В части содержательного наполнения соглашения возможно предусмотреть как определение порядка и размера штрафов, так и меры в области комплаенс (внедрение этических стандартов, правил оценки рисков, внутренний и внешний мониторинг и иные);

2. Территориальный охват (коррупционные нарушения совершались в десятках стран), а также нетривиальные формы коррупционных нарушений. Нарушения не ограничивались только описанным выше случаем неконкурентной кампании в Шри-Ланке: они варьировались от спонсирования спортивной гоночной команды в Малайзии (владелец команды являлись владельцами двух региональных авиакомпаний) до инвестирования в добычу полезных ископаемых в Африке (финансовый руководитель тайваньской авиакомпании имел финансовый интерес) [8. – С. 3];

3. Airbus в рамках расследования уволила более 100 сотрудников, в том числе 63 топ-менеджеров. Такое следствие стало обратным эффектом «тона сверху», когда коррупция осуществлялась или, как минимум, поощрялась непосредственно руководством компании. Напротив, в коррупционном деле Rolls-Royce преимущественно использовались агенты и посредники без явного вовлечения топ-менеджмента [7].

4. Airbus добровольно признала, что Закон о взяточничестве 2010 г. предоставил SFO экстерриториальные полномочия и способствовал росту интереса к этим фактам после 2011 г. Это был беспрецедентный шаг для компании в отношении сообщения о поведении, которое имело место почти исключительно за рубежом [12].

Суть в том, что SFO настаивает на распространении Bribery Act на все компании, имеющие видимое деловое присутствие в Соединенном Королевстве. При этом регулятор утверждает, что участия на английской бирже, совершения транзакций через британские платежные системы и банки достаточно для доказательства делового присутствия компании в Великобритании. Эту позицию не разделяют другие органы, поэтому степень применимости данного закона определяется судами отдельно в каждом случае [3]. Компании же обычно считают, что не попадают под действие антикоррупционного законодательства. Поэтому добровольное признание Airbus экстерриториальности закона в отношении коррупционных фактов, произошедших за рубежом, сыграло в пользу нарушителя и повлияло на возможность заключения DPA.

5. Airbus еще на этапе расследования приняла определенные шаги для устранения коррупции (помимо описанных выше): начала изменять правила комплаенса, провела тренинги о недопустимости коррупции для сотрудников и др. Это способствовало смягчению позиции регуляторов при формировании штрафных санкций в отношении корпорации.

Заключение

Антикоррупционный комплаенс должен не просто стать нормой для компаний, но и по факту служить реальным механизмом предотвращения коррупционных нарушений. Для этого, по справедливому мнению Т. Я. Хабриевой, необходимо «создание эффективных корпоративных комплаенс-процедур и надежных организационно-договорных отношений, опирающихся на соблю-

дение международных антикоррупционных стандартов» [5. – С. 10]. При этом дело Airbus демонстрирует, что факт наличия комплаенс-процедур не влечет автоматического снижения коррупционных рисков. Напротив, только эффективная реализация комплаенса в практической деятельности компании позволит действительно минимизировать вероятность коррупционных нарушений. Масштабность как самой компании, так и совершенных ею и ее посредниками коррупционных нарушений, должны в конечном счете быть восприняты бизнесом как призыв к действию. Руководителям компаний, осуществляющих внешне-

экономическую деятельность, на этом примере следует проанализировать последствия отсутствия в своих компаниях эффективной и практически применяющейся комплаенс-системы или ее некачественной проработки.

Это дело также может создать полезный эффект и для органов власти разных стран с точки зрения выбора оптимальной модели (механизма) привлечения к ответственности, при которой будут достигнуты публичные цели государства (наказание за совершенное коррупционное нарушение), но при этом компании получают шанс на исправление.

Список литературы

1. Головки Л. В. Существует ли в современном российском праве уголовная ответственность юридических лиц? // Уголовно-правовое воздействие в отношении юридических лиц : материалы российско-немецкого уголовно-правового семинара (26 июня 2012 г.). – М. : Юрлитинформ, 2013. – С. 73–80.
2. Договор как общеправовая ценность : монография. – М. : ИЗиСП ; Статут, 2018.
3. Иванов О. Б. Закон Великобритании о борьбе со взяточничеством, распространение его действия на зарубежные (в том числе российские) компании // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2012. – № 1. – С. 103–112.
4. Молчанова М. А. Международные антикоррупционные стандарты в транснациональных компаниях: основные векторы развития // Международное уголовное право и международная юстиция. – 2018. – № 6. – С. 27–32.
5. Хабриева Т. Я. Актуальные проблемы укрепления правопорядка и противодействия коррупции в условиях евразийской интеграции // Журнал российского права. – 2016. – № 4. – С. 5–13.
6. Примаков Д. Я. Дело о коррупции в Аэробусе: в чем его особенности. – URL: [https:// zakon.ru /blog/2020/02/20/delo_o_korrupcii_v_aerobuse_v_chem_ego_osobennosti](https://zakon.ru/blog/2020/02/20/delo_o_korrupcii_v_aerobuse_v_chem_ego_osobennosti) (дата обращения: 21.10.2020).
7. Armstrong J., Bywater A. Client Alert: Rolls-Royce Case Sends a Strong Signal. – URL: <https://www.corderycompliance.com/client-alert-rolls-royce-case-sends-a-strong-signal/> (дата обращения: 25.10.2020).
8. Epstein J. M. Lessons Learned from the Airbus Anti-Corruption Settlements. – URL: <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2020/02/lessons-learned-from-the-airbus-anticorruption-settlements> (дата обращения: 21.10.2020).
9. John R., Speirs S. Failure to Prevent Foreign Bribery and Deferred Prosecution Agreements: the Latest Reforms Proposed to Australia's Corporate Criminal Regime. – URL: <https://www.ashurst.com/en/news-and-insights/legal-updates/failure-to-prevent-foreign-bribery-and-deferred-prosecution-agreements/> (дата обращения: 25.10.2020).
10. Kolodner J. S., Vicens L., De Rancourt G. and others. Airbus Enters Into a Coordinated Resolution of Foreign Bribery Investigation With U.S., UK, and French Authorities for a Total of €3.6 Billion. – URL: [https:// www.clearygartlieb.com/news-and-insights/publication-listing/airbus-enters-into-a-coordinated-resolution-of-foreign-bribery-investigation](https://www.clearygartlieb.com/news-and-insights/publication-listing/airbus-enters-into-a-coordinated-resolution-of-foreign-bribery-investigation) (дата обращения: 07.11.2020).
11. R v Airbus SE – Deferred Prosecution Agreement dated 31st, January 2020. – URL: <https://www.sfo.gov.uk/download/airbus-se-deferred-prosecution-agreement-statement-of-facts/> (дата обращения: 21.10.2020).

12. R v Airbus SE – Statement of Facts Prepared Pursuant to Paragraph 5(1) of Schedule 17 to the Crime and Courts Act 2013. – URL: <https://www.sfo.gov.uk/download/airbus-se-deferred-prosecution-agreement-statement-of-facts/> (дата обращения: 21.10.2020).

13. SFO Enters into €991m Deferred Prosecution Agreement with Airbus as Part of a €3.6bn Global Resolution. – URL: <https://www.sfo.gov.uk/2020/01/31/sfo-enters-into-e991m-deferred-prosecution-agreement-with-airbus-as-part-of-a-e3-6bn-global-resolution/#:~:text=Under%20the%20terms%20of%20the,France%20and%20the%20United%20States.&text=The%20conduct%20involves%20Airbus'%20Commercial%20and%20Defence%20%26%20Space%20divisions> (дата обращения: 21.10.2020).