

„Nichts hören, nichts sehen, nichts sagen“?

Zur Haltung der Bundesregierung gegenüber
der von Frankreich betriebenen Zusammenführung von
TKMS und DCNS

Memo N° 14 des IVSG
Berlin 2009

Anlässlich der Luftfahrtmesse in Le Bourget hat der französische Verteidigungsminister Morin klargestellt, dass die französische Regierung eine Zusammenführung von den DCNS und TKMS unterstützt. Er bezeichnete die von DCNS mit TKMS geführten Gespräche als „konstruktiv und ermutigend.“¹ Ebenso befürwortete Morin die Erhöhung des kapitalmäßigen Einflusses von Thales bei der DCNS. Damit steht der Fahrplan und die Richtung der Umstrukturierung der Marineindustrie aus französischer Sicht fest. DCNS soll, nachdem bereits ein neuer Vorstandsvorsitzender ernannt worden ist und Thales seinen Einfluss auf 35 % am Kapital gesteigert hat, als ernst zu nehmender Partner im Rahmen einer privatwirtschaftlich geführten Unternehmensgruppe (gewiss unter französischer Führung oder mit dem Hintergedanken französischer Führung) fit gemacht werden.

Damit soll ein Tuch über die Schatten der Vergangenheit der DCNS als einem skandalträchtigen, staatlichen Regiebetrieb gehüllt werden, der insbesondere im Exportgeschäft durch seine Geschäftsmethoden Spuren hinterlassen hat.

Diese Spuren wurden noch unlängst durch die Veröffentlichung über die Hintergründe des Anschlags angeblich islamischer Terroristen auf französische U-Boot-Spezialisten in Pakistan im Jahre 2002 sichtbar. Nach Angaben der Nachrichtenagentur Mediapart liegen der französischen Staatsanwaltschaft Erkenntnisse vor, wonach das Attentat, bei dem 11 DCN-Angestellte das Leben ließen, nicht auf das Konto islamischer Terrorkrieger gehe, sondern von der pakistanischen Armee selbst initiiert worden sei, um sich wegen unterbliebener Schmiergeldzahlungen aus Paris, an dem französischen Staatsunternehmen DCN zu rächen. Staatspräsident Chirac, so weiß Mediapart zu berichten, habe nach seiner Wahl im Jahr 1995 die Zahlung der bereits zugesagten Schmiergelder untersagt. Daher habe die pakistanische Armee als vermeintlicher Empfänger dieser Schmiergelder sich an Frankreich rächen wollen. Mediapart kann für die Richtigkeit seiner Angaben auf die Aussagen des ehemaligen Geheimagenten Claude Thévenet verweisen. Er habe im Rahmen eines staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens bekundet, für die DCNS tätig gewesen zu sein und in diesem Rahmen auch Kenntnis über die Modalitäten der Schmiergeldzahlungen an Pakistans Armee in Erfahrung gebracht zu haben.

Ebenso aufschlussreich wird das Ergebnis der noch laufenden schiedsgerichtlichen Verhandlung vor der Internationalen Handelskammer in Paris in der Angelegenheit BRAVO sein. Das Projekt Bravo bezeichnet die Lieferung von französischen Fregatten an Taiwan in den 90er Jahren. In dieser

¹ La Tribune, 12.06.2009, S. 5.

Angelegenheit hatte die französische Regierung Thales mit der Konsortialführung beauftragt. Gleichwohl wurde der Großteil des Umsatzes und der Wertschöpfung von DCNS erbracht. Dementsprechend groß war das Interesse der DCNS, daran zu einem Geschäftsabschluss zu kommen. Die dabei eingesetzten Methoden (Bestechung) haben die taiwanesischen Regierung zu Schadensersatzforderungen in Höhe von ca. 1 Mrd. Euro veranlasst. Zwischenzeitlich sind staatsanwaltliche Ermittlungen gegen hohe DCNS-Angestellte im Gange, denen vorgeworfen wird, die Ermittlungen der französischen Justiz sowie das vor der Internationalen Handelskammer schwebende Verfahren durch von der DCNS bezahlte Dienstleistungen im Bereich der Business Intelligence beeinflusst zu haben.

Nachdem die staatsanwaltlichen Ermittlungen, die von den Ermittlungsrichtern Simeoni und van Ruijmbek wegen Schmiergeldzahlungen bei der Lieferung von französischen Fregatten nach Taiwan jahrelang betrieben worden waren, auf politischen Druck hin nun eingestellt worden sind², konzentrieren sich neue Ermittlungen auf die Aussagen des langjährigen Verantwortlichen der DCNS für internationales Marketing, Gérard-Philippe Menayas. Menayas hatte den Ermittlungsrichtern ein 17-Seiten langes Memorandum bereits im April 2008 vorgelegt. Hierin beschrieb er, wie die DCNS unter Zuhilfenahme von Vermittlern Schmiergelder zahlte. Die zentrale Schaltstelle in diesem System sei die Gesellschaft Eurolux Gestion in Luxemburg. Nach mittlerweile bestätigten Aussagen des ehemaligen Geheimdienstmitarbeiters Claude Thévenet, der von der DCNS extra zu diesem Zweck angeheuert worden war, sei über die Gesellschaft Eurolux Gestion nach 2002 jene Schmiergeldzahlungen vorgenommen, die aufgrund der OECD-Vereinbarung gegen Korruption nicht mehr „direkt zahlbar“ waren. Menayas hat vor den Ermittlungsrichtern ausgesagt, an der Schaffung der Schaltstelle Eurolux persönlich mitgewirkt zu haben. Menayas beschuldigt den damaligen Chef der DCNS, Jean-Marie Poimboeuf, schwer. Poimboeuf habe von 2000 bis 2003 sowohl als Chef der DCNS als auch als Mitglied des Verwaltungsrats von DCNS International von diesen Praktiken gewusst und diese ausdrücklich gebilligt. Menayas weist auch darauf hin, dass der damalige stellvertretende Generalsekretär des Präsidialamts, Jean-Francois Perol, zwei Jahre lang Mitglied des Verwaltungsrats der DCNS gewesen sei. Sowohl in den vom französischen Verteidigungsministerium als auch von der DCNS gebilligten Zahlungen über Eurolux Gestion sei in der Regel von sog. Sonderexportzahlungen, die Rede gewesen. Menayas beteuert ebenfalls, die Schaltstelle Eurolux Gestion mittlerweile über ein kompliziertes System von Briefkastengesellschaften ersetzt zu haben, die, vermittelt über die Dresdner Bank und die Royal Bank of Scotland, die Zahlungen über so viele Offshore-

² So das Einstellungsschreiben der Staatsanwaltschaft Paris vom 24. Juli 2008.

Paradiese laufen ließe, dass ihr Endempfänger nicht mehr herauszufinden seien. Des weiteren behauptet Menayas, insbesondere bei dem Verkauf von U-Booten an Malaysia und Indien sei die OECD-Konvention von der DCNS nicht respektiert worden.

Ob angesichts des politischen Einflusses auf dieses Strafverfahren als auch die Ergebnisse des Schiedsverfahrens vor der Internationalen Handelskammer Aufschlüsse über die Marketing-Methoden der DCNS geben werden, ist fraglich. Thales, 1989 vom französischen Staat veranlasst, die Konsortialführung für das Projekt BRAVO zu übernehmen, hat sich beim gesellschaftsrechtlichen Eintritt in die DCNS von jedweden Schadensersatzansprüchen der taiwanesischen Regierung seitens der französischen Regierung freistellen lassen³.

Die Geschäftsmethoden der DCNS sind mit den Usancen ordentlicher Kaufleute unvereinbar. Angesichts der Billigung durch die französische Regierung könnte sogar von Staatskriminalität gesprochen werden.

Was muss noch passieren, damit die Bundesregierung Frankreich endgültig die rote Karte für seine navalen Fusionsabsichten zeigt? Auf der Grundlage des Außenwirtschaftsgesetzes ist eine solche Entscheidung nicht nur zulässig, sondern längst geboten. Allerdings wäre hierfür ressortmäßig das Bundeswirtschaftsministerium zuständig.

³ Dies entspricht der wirtschaftlichen Realität. Denn Thales handelte bei der Übernahme der Konsortialführerschaft beim Fregattenprojekt in Taiwan auf Veranlassung und Wunsch der französischen Regierung, die sich ihrerseits über die Geschäftsmethoden der DCNS und des vertragskaufmännischen Know how keinerlei Illusionen hingab.