

Positionspapier 2025/166

# Europäische Meeresstrategie für den Schiffbausektor: Stellungnahme von industriAll Europe

Schiffbau, Schiffsreparatur, Schiffsausrüstung und die damit verbundenen Lieferketten spielen im industriellen und wirtschaftlichen Gefüge Europas eine entscheidende Rolle. Werften und Hersteller von Schiffsausrüstung sind auch von großer strategischer Bedeutung für die maritime Autonomie Europas, die blaue Wirtschaft (z. B. für die Lebensmittelversorgung und die Energiewende) und für die Erreichung der Klimaneutralitätsziele der EU.

Die europäische Schiffbauindustrie umfasst 300 Werften, 22 000 Ausrüstungslieferanten und Dienstleistungsunternehmen. Sie stellt 576 000 direkte und 500 000 indirekte Arbeitsplätze und erwirtschaftet einen Produktionswert von insgesamt 125 Mrd. €. Dies entspricht 23,8 % des weltweiten Meerestechnik-Produktionswerts (482,5 Mrd. €).

Der Sektor steht jedoch aufgrund geopolitischer Spannungen, wirtschaftlicher und ökologischer Herausforderungen und rasch wachsender Konkurrenz, insbesondere in Asien, zunehmend unter Druck. Zur Sicherung der strategischen Autonomie Europas, zur Förderung der industriellen Widerstandsfähigkeit und zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze setzt sich industriAll Europe für eine robuste und zukunftsorientierte EU-Meeresstrategie ein.

## Politische, wirtschaftliche und soziale Analyse der Branche – Bewertung von industriAll Europe

Dem Schiffbau kommt eine strategische Bedeutung zu. Mehr als 80 % des EU-Außenhandels und 40 % des Binnenhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt, und die EU kontrolliert mehr als 40 % der Weltflotte. EU-Werften sind weltweit führend im komplexen Schiffbau, wobei 80 % des Auftragsbestands der europäischen Werften auf Kreuzfahrtschiffe entfallen. Diese Abhängigkeit kann jedoch Anfälligkeiten schaffen, wie sich während der COVID-19-Krise zeigte, als die Nachfrage einbrach.

Geopolitische Dynamiken üben einen starken Einfluss auf den globalen maritimen Sektor aus. Spannungen im Zusammenhang mit der Energieversorgungssicherheit und Unterbrechungen der Lieferkette machen deutlich, dass Europa eine starke Schiffbauindustrie braucht, die in der Lage ist, die strategische Unabhängigkeit und die eigenen Verteidigungsfähigkeiten zu unterstützen. IndustriAll Europe setzt sich dafür ein, die verbleibenden hochwertigen Arbeitsplätze zu erhalten und neue

Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. Der europäische Sektor und seine Beschäftigten haben die echte Chance, eine weltweite Führungsrolle in den Bereichen grüne Technologien, saubere Schiffe und emissionsarme Energie zu übernehmen.

Der europäische Schiffbausektor zeichnet sich auch durch seine Marineindustrie aus, die für Europa ein wichtiger strategischer Faktor ist. Er spielt eine entscheidende Rolle bei der Sicherung der strategischen Autonomie der EU in diesem Bereich, indem er die modernsten und kostspieligsten im Einsatz befindlichen Schiffe entwirft, integriert und baut.

Die Europäische Kommission kündigte im März 2025 die EU-Initiative ReArm und eine Erhöhung der Verteidigungsausgaben an. IndustriAll Europe besteht darauf, dass eine Erhöhung der Verteidigungsausgaben im Kontext von Sparmaßnahmen keine Antwort auf die Herausforderungen ist, vor denen Europa steht. Die Sicherheit Europas hängt von einer starken wirtschaftlichen Sicherheit ab, die durch soziale Stabilität untermauert wird. Verteidigungsausgaben auf Kosten von Ressourcen für soziale Ziele müssen unter allen Umständen vermieden werden.

- **Wettbewerb mit Asien**

Der europäische Schiffbausektor musste einen Rückgang seines globalen Marktanteils hinnehmen und hat Schwierigkeiten, mit subventionierten Unternehmen in Asien zu konkurrieren. Obwohl europäische Schiffbauer in Spezialsegmenten wie Kreuzfahrtschiffe und fortschrittliche Meerestechnologien führend sind, stehen sie in einem harten Wettbewerb. Diese Positionierung muss die Grundlage für die industrielle Erneuerung sein, kann aber nicht der alleinige Motor für die Zukunft sein.

Die asiatischen Volkswirtschaften, insbesondere China, Südkorea und Japan, haben ihre Vormachtstellung im internationalen Schiffbau durch aggressive Industriepolitik, hohe staatliche Subventionen und strategische Investitionen gefestigt. Dementsprechend braucht es eine europäische Meeresstrategie, die gleiche Wettbewerbsbedingungen schafft und gleichzeitig Innovation, Nachhaltigkeit, hochwertige Arbeitsplätze und fairen Wettbewerb fördert.

China und Südkorea sind seit den Nullerjahren zu wichtigen Akteuren herangewachsen und stellen die EU mit massiven staatlichen Beihilfen, subventioniertem Stahl und einem leichteren Zugang zu Finanzmitteln, aber auch mit Local-Content-Vorschriften, die die inländische Produktion begünstigen, und anderen Formen des Protektionismus vor große Herausforderungen. 2024 wurde der globale Auftragsbestand hauptsächlich durch den anhaltenden Anstieg der chinesischen Schiffbauindustrie getragen, die in diesem Jahr über 60 % der Neuaufträge auf sich vereinte.

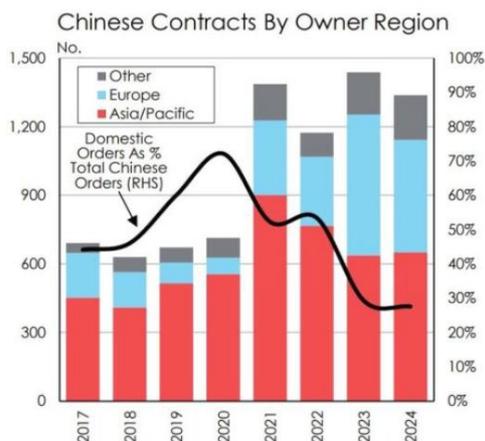
Europa hat hingegen mit der [Abschaffung der EU-Beihilfen für den Schiffbau im Jahr 2003](#)<sup>1</sup> einen Wettbewerbsnachteil erlitten. EU-Reeder bestellen derzeit hauptsächlich außerhalb Europas, um von niedrigeren Kosten zu profitieren, was die inländische Industrie noch mehr in Schieflage bringt. Darüber hinaus haben unwirksame WTO-Regelungen<sup>2</sup> und fehlende handelspolitische Schutzinstrumente der EU

---

<sup>1</sup> Ersetzt durch Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau (2003/C 317/06), mit denen geregelt und begrenzt werden sollte, wie die EU-Mitgliedstaaten ihre Schiffbauindustrie finanziell unterstützen können. Damit sollten Verzerrungen auf dem EU-Binnenmarkt verhindert werden, doch reichte dies nicht aus, um der starken Konkurrenz aus Drittstaaten mit ihren stark subventionierten Schiffbausektoren entgegenzuwirken.

<sup>2</sup> Das breite Mandat und die begrenzte Durchsetzungsbefugnis der WTO in Kombination mit der strategischen Bedeutung und der Subventionsabhängigkeit des Schiffbaus erschweren eine wirksame Regulierung dieses Sektors.

für den Schiffbau (z. B. Antidumpingmaßnahmen) zu einem **Preisunterschied von 30–40 % zwischen europäischen und asiatischen Schiffen** und damit zu wettbewerbsverzerrenden Praktiken von Konkurrenten geführt.<sup>3</sup>



Quelle: Clarksons Research.

- **Soziale Herausforderungen**

Der Schiffbausektor birgt ein erhebliches Potenzial für Wirtschaftswachstum, steht aber auch vor drängenden klimapolitischen Herausforderungen. Die Nutzung dieses wirtschaftlichen Potenzials bei gleichzeitiger Steuerung des digitalen und des ökologischen Wandels setzt die Bewältigung einer Reihe **arbeits- und sozialpolitischer Herausforderungen** voraus. Die Industriepolitik allein wird es nicht richten; entsprechende Fachkräfte sind unerlässlich, um dem Sektor eine erfolgreiche und grüne Zukunft zu garantieren.

Im maritimen Sektor sind die sozialen Risiken nicht gleichmäßig verteilt. In einigen Ländern fehlen oft die Ressourcen zur Durchsetzung strenger Sicherheitsstandards, was zu höheren Risiken für die Beschäftigten in diesen Regionen (Ost-/Südeuropa) führt. Außerdem kann die hohe Fluktuation in der Branche einer konsequenten Lobbyarbeit für bessere Arbeitsbedingungen entgegenstehen. Beschäftigte in Regionen, die von Extremwetterereignissen oder dem Anstieg des Meeresspiegels betroffen sind, sind zusätzlichen Risiken ausgesetzt (z. B. Wetter in Spanien im Vergleich zu Finnland). Periphere Gebiete und Küstenregionen sind ebenfalls stark vom maritimen Sektor abhängig. Wenn es nicht gelingt, den Übergang anzupassen und zu erleichtern, könnte dies nicht nur die betreffende Branche, sondern die gesamte lokale Wirtschaft schwächen.

Die Untervergabe im Schiffbausektor ist in erster Linie auf die Komplexität, die Spezifität und den Umfang der Tätigkeiten zurückzuführen. Der Schiffbau erfordert unterschiedlichste Kompetenzen und Fachkenntnisse, von Maschinenbau über Elektrotechnik bis hin zu Innenarchitektur und fortgeschrittenen Werkstoffen. Dank Untervergabe kann auf Nischen-Know-how zugegriffen werden, das intern oft nicht verfügbar ist. Die Vergabe von Unteraufträgen in Regionen mit niedrigeren Arbeitskosten ist eine gängige Praxis, um die Gesamtkosten zu senken, schwächt aber die Qualifikationen in Europa. Dies kann zu uneinheitlichen Arbeitspraktiken führen, wobei die Beschäftigten dieser Subunternehmen sowie die entsandten Beschäftigten im Vergleich zu internen Beschäftigten mitunter niedrigere Entgelte bzw.

<sup>3</sup> Manifest von SEA Europe

Sozialleistungen erhalten oder unter unzureichenden Sicherheitsbedingungen arbeiten. Die Lösung dieser Probleme ist für die Gewährleistung fairer Arbeitsbedingungen in der gesamten Branche von entscheidender Bedeutung. Ziel ist es, die Beschäftigten weiterzubilden, aber auch ihre Arbeitsplätze zu sichern - und nicht, einen Pool von Arbeitskräften zu schaffen, aus dem die Arbeitgeber bei Bedarf schöpfen können.

## Europäische Meeresstrategie

Der Sektor ist weltweit von Wettbewerbsverzerrungen und unfairen Handelspraktiken geprägt, unter denen die europäische Schiffbauindustrie zu leiden hat. Darüber hinaus gelten in der EU im Gegensatz zu anderen großen Volkswirtschaften mit großen Meerestechniksektoren (z. B. China, Japan, Südkorea und die USA) **keine sektorspezifischen Richtlinien und es gibt keine spezifische Unterstützung für den strategischen Meerestechniksektor**. Seitdem die Europäische Kommission auf sogenannte horizontale Politiken umgestellt hat, gibt es große Lücken, die den Meerestechniksektor einem hohen Risiko aussetzen. Deshalb ist eine umfassende Meeresstrategie für den Sektor erforderlich.

### Hintergrund

Die Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, hat im Dezember 2024 vor dem Hintergrund der politischen und wirtschaftlichen Lage des Sektors die wichtigsten Initiativen für den Verkehrssektor der EU vorgestellt. Die beiden Leitinitiativen sind die neue Industriestrategie für die maritime Wirtschaft zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit des maritimen Fertigungssektors in Europa und der neue Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr, der diese unterstützt.

IndustriAll Europe begrüßt die Strategie mit integriertem Investitionsplan für die Industrie, fordert aber auch soziale Auflagen, unter Einbeziehung der Gewerkschaften, um eine resiliente, faire und nachhaltige Zukunft für die europäische Industrie und hochwertige Arbeitsplätze zu fördern. Untätigkeit könnte erhebliche Risiken für die wirtschaftliche Sicherheit bergen und die strategische Autonomie und technologische Souveränität Europas bedrohen.

- **Industriepolitik**

Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen sind eine wichtige Voraussetzung für den europäischen Meerestechniksektor. Der maritime Sektor Europas hat sich nach COVID-19 nicht wirklich von der Krise erholt. Im Vergleich zu den asiatischen Volkswirtschaften hat die europäische Meereswirtschaft nicht die gleiche Unterstützung erhalten und ist weiterhin im Nachteil.

Europa sollte „Made in Europe“-Anforderungen einführen und EU-Finanzinstrumente an Auflagen knüpfen, um sicherzustellen, dass das Geld der europäischen Steuerzahler\*innen Investitionen in Europa unterstützt. So könnte verhindert werden, dass EU-Mittel für den Bau oder die Umrüstung von Schiffen in asiatischen Werften verwendet werden, insbesondere wenn diese Schiffe für den Einsatz in Europa bestimmt sind.

Die EU-Förderung muss auf Projekte beschränkt werden, die der europäischen Schiffbauindustrie direkt zugutekommen, die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze fördern und die durch transparente Mechanismen auf strategische Ziele ausgerichtet sind. Reeder könnten beispielsweise finanzielle Anreize erhalten, um den Bau und die Umrüstung von Schiffen in Europa zu fördern. Diese Anreize könnten dazu beitragen, die Kostendifferenz zwischen europäischen und asiatischen Werften zu verringern, beispielsweise durch Steuervorteile im Rahmen eines harmonisierten europäischen Rahmens. Diese Maßnahmen sollten in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt werden, um einen fairen Wettbewerb im EU-Binnenmarkt zu gewährleisten. Die Umsetzung sollte unter Aufsicht und Genehmigung/Überwachung durch die Europäische Kommission erfolgen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Einhaltung der EU-Vorschriften zu gewährleisten.

- **Offshore-Aktivitäten**

Offshore-Aktivitäten und Schiffbau sind in Europa eng miteinander verbunden, da beide Bereiche auf sich ergänzende Kompetenzen, Infrastruktur und Technologien angewiesen sind. Die Offshore-Industrie, zu der auch die Offshore-Windenergie sowie die Erdöl- und Erdgasexploration gehören, benötigt Spezialschiffe wie Plattformversorgungsschiffe (PSV), Errichterschiffe für Windkraftanlagen (WTIV) und Schwerlastschiffe. Diese Schiffe werden oft von europäischen Werften gebaut. Diese Werften leisten einen entscheidenden Beitrag zur Konzeption und zum Bau von Schiffen, die auf die spezifischen Anforderungen des Offshore-Sektors zugeschnitten sind und ein hohes Maß an Sicherheit, Betriebseffizienz und die Einhaltung von Umweltstandards gewährleisten. Die europäischen Werften genießen einen guten Ruf für den Bau hochwertiger Schiffe modernster Konstruktion. Dieses Marktsegment bietet vor dem Hintergrund der Energiewende eine Chance für die europäische Schiffbauindustrie.

- **Soziale Auflagen**

Die EU-Meeresstrategie muss mit den Zielen der europäischen Industriestrategie in Einklang stehen, um den digitalen und ökologischen Übergang erfolgreich zu bewältigen und gleichzeitig die Schiffbauindustrie der EU widerstandsfähiger zu machen, wobei eine Agenda für gute Industriearbeitsplätze als Kompass dienen sollte. Sie muss auch die Achtung und den Schutz der sozialen Rechte, der Arbeitnehmerrechte sowie der Gewerkschaftsrechte gewährleisten und die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, Fairness, einen gerechten Übergang und eine soziale Konvergenz nach oben fördern. Soziale Auflagen<sup>4</sup> könnten in einer Vielzahl von Binnenmarktpolitiken, von Finanzierungsinstrumenten bis hin zu staatlichen Beihilfen, dazu beitragen, die Wirtschaft anzukurbeln, gute Arbeitsplätze zu schaffen und die Umwelt zu schützen.

Der neue Investitionsplan der EU für nachhaltigen Verkehr sollte als festen Bestandteil verpflichtende soziale Auflagen enthalten. Der US-amerikanische [Inflation Reduction Act](#) (IRA) von 2022 sollte als bewährtes Verfahren in die Rechtsetzung der EU einfließen. Im IRA sind zahlreiche soziale Auflagen vorgesehen – Anforderungen, die dazu beitragen sollen, neben wirtschaftlichen und ökologischen Zielen auch soziale Ziele zu erreichen. Nach diesem Gesetz müssen die geltenden Löhne gezahlt und ein bestimmter Prozentsatz an Auszubildenden beschäftigt werden, um eine angemessene Entlohnung und

---

<sup>4</sup> Im Juni 2024 kam der Exekutivausschuss des EGB zu dem Schluss, dass „soziale Auflagen die Arbeitsplatzqualität fördern sollten“. Gemäß der Definition des EGB sollte ein hochwertiger Arbeitsplatz folgende Merkmale aufweisen: i) Tarifverhandlungen, ii) uneingeschränkte Achtung der Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte, iii) angemessene Entgelte, iv) Arbeitsplatzsicherheit und soziale Absicherung, v) bezahlte Weiterbildung während der Arbeitszeit, vi) gute Arbeitsbedingungen, vii) Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, viii) Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, ix) Gleichstellung und Nichtdiskriminierung.

Personalentwicklung zu gewährleisten und in der Folge in den Genuss höherer Steuergutschriften zu kommen. Ein bestimmter Prozentsatz der Projektkomponenten muss jedoch im Inland beschafft werden, um die Produktion in den USA und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern. Dieses Gesetz sollte als Inspiration für den neuen EU-Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr dienen, der einen klaren Verweis auf soziale Auflagen enthalten sollte, um sicherzustellen, dass öffentliche Investitionen hochwertige Arbeitsplätze, Geschlechtergleichstellung und Arbeitnehmerrechte fördern.

In der neuen EU-Meeresstrategie muss die Bedeutung des sozialen Dialogs und von Tarifverhandlungen herausgestellt und das Recht der Beschäftigten auf Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung wirksam und effizient gewährleistet werden. Es hat sich gezeigt<sup>5</sup>, dass sozialer Dialog, Tarifverhandlungen und Beteiligung der Beschäftigten an der Umsetzung der industriellen Transformation einer der größten Vorteile des Ökosystems Mobilität bei der Bewältigung des Wandels sind.

Die neue Strategie muss sich an der EU-Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit (CSDDD) orientieren, mit der durch die Förderung verantwortungsvollen und transparenten unternehmerischen Handelns in allen Lieferketten für deutlich mehr Fairness bei der Vergabe von Unteraufträgen im Schiffbausektor gesorgt werden konnte.

Für die Beschäftigten im Schiffbausektor ist es von entscheidender Bedeutung, dass ihren Bedürfnissen und Interessen im neuen Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr Rechnung getragen wird, um einen gerechten Übergang zu gewährleisten. Durch die Einbindung der Beschäftigten in den EU-Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr kann der Schiffbausektor eine grüne und faire Transformation vollziehen, bei der niemand zurückgelassen wird.

- **Entsendung von Arbeitnehmer\*innen**

Die Frage der entsandten Arbeitnehmer\*innen berührt, insbesondere im Schiffbau, die Bereiche Arbeitskräftemobilität innerhalb der EU, Beschäftigungsstandards und industrielle Wettbewerbsfähigkeit. Die Entsendung von Arbeitnehmer\*innen ist eine Chance und eine Herausforderung zugleich. Es handelt sich um Situationen, in denen Beschäftigte von ihrem Arbeitgeber vorübergehend zur Erbringung einer Dienstleistung in einen anderen EU-Mitgliedstaat entsandt werden. Dies kann, wie von der Europäischen Kommission beschrieben, in verschiedenen Szenarien erfolgen, darunter Dienstleistungsverträge, gruppeninterne Entsendungen oder die Überlassung durch Zeitarbeitsfirmen. Diese Form der Beschäftigung ist besonders in der Schiffbauindustrie weitverbreitet, wo die Nachfrage nach hoch spezialisierten und flexiblen Arbeitskräften oft mit einer grenzüberschreitenden Mobilität der Beschäftigten einhergeht.

Die [Entsenderichtlinie](#) und ihre Änderungen ([Richtlinie 2018/957/EU](#)) bilden den Rechtsrahmen für die Rechte von in der EU entsandten Arbeitnehmer\*innen. Die wichtigsten Bestimmungen betreffen gleiches Entgelt und gleiche Arbeitsbedingungen, Zeitarbeit, Verwaltungspflichten und die Bekämpfung von Ausbeutung. Obwohl der Rechtsrahmen darauf abzielt, die Rechte der Arbeitnehmer\*innen zu stärken, gibt es nach wie vor Praktiken, die die Ziele der Richtlinie unterminieren. Arbeitgeber betreiben häufig „Regime Shopping“ und nutzen Unterschiede im nationalen Arbeitsrecht aus. Sie wenden

---

<sup>5</sup> Mobility Transition Pathway Report.

Arbeitsbedingungen an, die unter denen des Aufnahmemitgliedstaats liegen, um Kosten zu senken. Erhebliche Lohnunterschiede zwischen den Entsende- und den Aufnahmeländern der Arbeitnehmer\*innen stellen eine zusätzliche Herausforderung und einen Verstoß gegen den Grundsatz des gleichen Entgelts für gleiche Arbeit<sup>6</sup> am gleichen Ort dar. So können entsandte Arbeitnehmer\*innen aus Mitgliedstaaten mit niedrigerem Lohnniveau unter Umständen dazu gedrängt werden, eine Bezahlung unterhalb des gesetzlichen Mindestlohns des Aufnahmelandes zu akzeptieren, da dieser höher sein könnte als ihr ursprüngliches Gehalt. Durch die Beseitigung dieser Ungleichheiten und Missstände könnte sichergestellt werden, dass entsandte Arbeitnehmer\*innen fair behandelt werden und den gleichen Schutz erhalten wie einheimische Beschäftigte. Diese Lücken können durch eine bessere Durchsetzung, die Förderung von Tarifverhandlungen und die Gewährleistung fairer Entgelte geschlossen werden.

Ein weiteres großes Problem ist die Nichteinhaltung von Verwaltungsvorschriften, wenn Arbeitgeber die Meldepflichten oder andere Verpflichtungen nicht einhalten, was die behördliche Aufsicht weiter erschwert. Die Ausbeutung von Arbeitskräften ist nach wie vor ein akutes Problem. Fälle von Scheinselbstständigkeit und andere ausbeuterische Praktiken im Rahmen der Entsendung sind zum Schaden schutzbedürftiger Beschäftigter weiterhin an der Tagesordnung, verschärfen Ungleichheiten und untergraben den fairen Wettbewerb.

Die EU-Meeresstrategie muss das Problem im Zusammenhang mit entsandten Arbeitnehmer\*innen in Angriff nehmen, da diese Beschäftigungsform in der Schiffbau- und Schifffahrtsindustrie weitverbreitet ist. Der Schiffbausektor ist auf hoch qualifizierte und mobile Arbeitskräfte angewiesen, um den Bedarf an Fachkräften zu decken. Entsandte Arbeitnehmer\*innen dienen der Anpassungsfähigkeit der Branche, aber ihre Rechte und Arbeitsbedingungen müssen geschützt werden. Irreguläre Praktiken wie Lohnunterbietung und „Regime Shopping“ durch Arbeitgeber verzerren den fairen Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten und Unternehmen. Diese Praktiken schaden nicht nur den Unternehmen, die sich an die Vorschriften halten, sondern destabilisieren auch den Binnenmarkt. Die ordnungsgemäße Durchsetzung der Entsenderichtlinie ist von entscheidender Bedeutung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die Integrität des EU-Binnenmarktes zu wahren.

Der Meeressektor steht auch vor langfristigen Herausforderungen, wie dem Arbeitskräftemangel und einer alternden Belegschaft. Die Branche muss ihre Attraktivität durch gute Arbeitsbedingungen, hochwertige Arbeitsplätze und wettbewerbsfähige Löhne steigern, um Talente anzuziehen und zu halten.

Bei dieser Frage geht es nicht bloß um eine technische Anpassung, sondern auch um die europäischen Werte Fairness, Solidarität und das Streben nach einem Binnenmarkt, der die Beschäftigten schützt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit fördert. Die Identität der EU gründet auf sozialer Gerechtigkeit, Menschenwürde und Solidarität. Die Ausbeutung entsandter Arbeitnehmer\*innen im Schiffbau und in der Schifffahrt steht im Widerspruch zu diesen Grundwerten. Mit der Priorisierung der Arbeitnehmerrechte und der daraus resultierenden Bekämpfung der Ausbeutung entsandter Arbeitnehmer\*innen in der EU-Meeresstrategie wird die Würde der/des Einzelnen geschützt und die Widerstandsfähigkeit des gesamten maritimen Sektors gestärkt.

---

<sup>6</sup>[EU-Maßnahmen für gleiches Entgelt](#)

- **Wanderarbeiter\*innen**

Wanderarbeiter\*innen und entsandte Arbeitnehmer\*innen sind im breiteren Kontext der Arbeitskräftemobilität verwandte Konzepte, unterscheiden sich jedoch in Bezug auf ihren rechtlichen Status, ihre Rechte und den Rahmen, in dem sie tätig sind.

**Wanderarbeiter\*innen** sind Personen, die zumeist langfristig oder dauerhaft in ein anderes Land ziehen, um dort Arbeit zu suchen. Ihr Arbeitsverhältnis wird in der Regel direkt im Gastland begründet. Wanderarbeiter\*innen fallen normalerweise unter die arbeitsrechtlichen Bestimmungen des Gastlandes, einschließlich Mindestlohnvorschriften, Sozialversicherung und anderen Schutzmaßnahmen, wenn sie auf dem lokalen Arbeitsmarkt Fuß fassen.

**Entsandte Arbeitnehmer\*innen** sind, wie oben erläutert, Beschäftigte, die von ihrem Arbeitgeber vorübergehend in einen anderen EU-Mitgliedstaat entsandt werden, um dort unter bestimmten Bedingungen eine Dienstleistung zu erbringen. Ihr Arbeitsverhältnis mit dem Arbeitgeber im Entsendeland bleibt aufrecht, und sie fallen unter die Entsenderichtlinie.

Beide Kategorien sind im Schiffbau stark vertreten, wo die Nachfrage nach spezialisierten oder flexiblen Arbeitskräften hoch ist. Beide Gruppen sind anfällig für Ausbeutung. Entsandte Arbeitnehmer\*innen sind jedoch aufgrund ihres befristeten Status und des doppelten Regelungsumfelds (Aufnahme- und Herkunftsland) in besonderem Maße der Gefahr irregulärer Praktiken wie „Regime Shopping“ und Scheinselbstständigkeit ausgesetzt.

- **Gute Industriearbeitsplätze <sup>7</sup>**

Hochwertige Arbeitsplätze sind von entscheidender Bedeutung und sollten ein Kernelement der EU-Meeresstrategie sein, da sie die Gleichstellung fördern, die Wertschöpfung für relativen Wohlstand ankurbeln, würdige Arbeit für alle gewährleisten und demokratische Systeme stärken. Arbeitsplätze von schlechter Qualität haben weitreichende Folgen für Beschäftigte, Arbeitgeber und die Gesellschaft insgesamt. Sie können Gesundheit und Wohlbefinden negativ beeinflussen, Armut trotz Erwerbstätigkeit und Kinderarmut verfestigen, geschlechtsspezifische Ungleichheiten innerhalb und außerhalb des Arbeitsmarktes verstärken sowie die berufliche und soziale Mobilität hemmen. Darüber hinaus können sie sich nachteilig auf die Attraktivität des Sektors und sein Potenzial, Talente anzuziehen und zu halten, auswirken.

- **Weiterbildung/Umschulung**

Mit der Beschleunigung des ökologischen und digitalen Wandels verändern sich auch Berufsfelder, Jobs und die gesamte Arbeitswelt schneller als erwartet. Es bedarf dringend Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für die Umschulung und Höherqualifizierung der Arbeitnehmer\*innen, um sie fit für die Arbeitsplätze in einer Industrie im Umbruch zu machen. Jede\*r Arbeitnehmer\*in muss das Recht auf hochwertige Berufsbildung und lebenslanges Lernen haben. Weiterbildung und lebenslanges Lernen, einschließlich Um- und Aufqualifizierung, sind seit langem Schwerpunkte der Arbeit von industriAll Europe.

---

<sup>7</sup>Mehr dazu: [Policy Brief zu hochwertigen Arbeitsplätzen](#)

Wir stehen jedoch in Bezug auf die Berufsbildung vor einer beispiellosen Herausforderung, da mehr Menschen als je zuvor in einem viel höheren Tempo geschult werden müssen. Dies gilt auch für die Bereiche Meerestechnik, Ausrüstung und Offshore-Energie.

Im Übergangspfad für das Ökosystem Mobilität werden die spezifischen Herausforderungen des Sektors nicht berücksichtigt. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass das Ökosystem Mobilität vor allem durch den Umfang der Anpassungen in Bezug auf die bestehenden Arbeitsplätze infolge des ökologischen und digitalen Wandels sowie des internationalen Wettbewerbs vor großen Herausforderungen steht. Das Ökosystem ist auch durch eine Überalterung der Belegschaften gekennzeichnet, der Anteil der über 50-Jährigen liegt in der Schiffbauindustrie bei etwa 40 %. Umfassende und zielgerichtete Strategien und Maßnahmen, die eine effektive Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmer\*innen ermöglichen, mit besonderem Schwerpunkt auf die am stärksten vom digitalen und ökologischen Wandel Betroffenen, einschließlich Menschen in prekären Situationen, sollten ein zentrales Element der neuen Meeresstrategie darstellen.

Der Fachkräftemangel und die schwindende Attraktivität des Sektors sind bereits jetzt eine Herausforderung für den Schiffbau, wobei die großen Kompetenzlücken durch das Missverhältnis zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage noch verschärft werden. Fachkräfte mit Kenntnissen in fortgeschrittenen Technologien sind rar, und die Branche ist einem starken Wettbewerb mit anderen Sektoren ausgesetzt. Die Herausforderung, die Arbeitskräfte im Mobilitätssektor mit den für den Übergang erforderlichen Kompetenzen auszustatten, ist beträchtlich. Damit diese Bemühungen erfolgreich sind, muss der Sektor auch soziale Barrieren und kulturelle Einstellungen in Bezug auf Bildung und lebenslanges Lernen überwinden, die Arbeitskräfte motivieren und dafür sorgen, dass sie über genügend Kapazitäten, Möglichkeiten und Unterstützung verfügen, um diese Kompetenzen zu entwickeln und neue Techniken zu erlernen.

Der Sektor kann auch Strategien entwickeln, um die Attraktivität der angebotenen Arbeitsplätze, die Weitergabe von Wissen und die Bindung von Fachkräften zu verbessern. Die **Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Arbeitsplatzqualität** ist der Schlüssel, um neue Talente anzuziehen. Die Branche muss auch Stereotypen entgegenwirken, um den Anteil von Frauen in den Belegschaften zu erhöhen.

## Schlussfolgerung

Die EU-Meeresstrategie stellt eine große Chance dar, den europäischen Schiffbausektor zu stärken, seine Beschäftigten zu unterstützen und die strategische Autonomie Europas zu sichern. IndustriAll Europe fordert die politischen Entscheidungsträger\*innen auf, industrielle Investitionen mit sozialen Auflagen zu verknüpfen, Sozialstandards durchzusetzen und die Herausforderungen des Sektors mit Ehrgeiz und Entschlossenheit anzugehen. Nur so können wir sicherstellen, dass Europa in der maritimen Wirtschaft weltweit führend bleibt, während wir gleichzeitig hochwertige Arbeitsplätze schaffen und nachhaltiges Wachstum fördern. Gute Arbeitsbeziehungen sind auch wichtig, um die Schiffbauindustrie attraktiv zu machen, da der Sektor mit einem allgemeinen Fachkräftemangel zu kämpfen hat.

## Forderungen von industriAll Europe an die politischen Entscheidungsträger\*innen:

- Anerkennung des Schiffbaus als strategischen Sektor innerhalb des industriepolitischen Rahmens der EU und damit der erforderlichen Einbeziehung des Schiffbaus in die EU-Meeresstrategie und den Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr.
- Der Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr sollte sich auf die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, den Bau von Schiffen mit Netto-Null-Emissionen und die Umrüstung bestehender Schiffe konzentrieren.
- Die Absicherung der Lieferketten für kritische Energiekomponenten und -materialien auf europäischer Ebene ist eine wesentliche Voraussetzung für die Stärkung der Energiesouveränität und die Verringerung der Abhängigkeit von externen Quellen.
- Wir fordern mehr Mittel für speziell auf den Schiffbausektor zugeschnittene FuE-Programme auf europäischer und nationaler Ebene.
- Investitionen in die bestehende Infrastruktur, einschließlich Hafeninfrastruktur, sind für die Anpassung und Bewältigung eines erfolgreichen ökologischen und digitalen Wandels von entscheidender Bedeutung.
- Der regionalen Konzentration muss durch die Anpassung der Investitionen an die spezifischen Anforderungen der einzelnen Regionen Rechnung getragen werden.
- Einrichtung EU-weiter Programme zur Unterstützung von lebenslangem Lernen und Kompetenzentwicklung.
- Bereitstellung spezieller Mittel für Weiterbildungs- und Umschulungsinitiativen im Zusammenhang mit neuen maritimen Technologien und grünen Anwendungen.
- Einführung verbindlicher Regeln, um die Vergabe von EU-Mitteln an die Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards zu knüpfen.
- Stärkung der Überwachungsmechanismen, um die Einhaltung von Sozial- und Arbeitsstandards sicherzustellen.
- Durchsetzung strengerer Sorgfaltspflichten für Unterauftragnehmer.
- Soziale Auflagen müssen das Herzstück der EU-Meeresstrategie und des Investitionsplans für nachhaltigen Verkehr sein, um sicherzustellen, dass öffentliche Investitionen hochwertige Arbeitsplätze, die Geschlechtergleichstellung und die Arbeitnehmerrechte fördern (nach dem Vorbild des IRA in den USA).
- Verpflichtende soziale Auflagen für alle öffentlichen Mittel im Meeressektor.
- Unternehmen, die EU-Mittel erhalten, sollten Sozialmaßnahmen einführen, z. B. Schulungspläne, Verbesserung der Sozialleistungen für Beschäftigte. Auf diese Weise profitieren auch die Beschäftigten von den Investitionen, die in ihr Unternehmen fließen.
- Maßgeschneiderte finanzielle Anreize für den Schiffbausektor zur Sicherung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit.
- Öffentliche Mittel müssen an die Einhaltung der EU-Sozialstandards geknüpft sein, um gute Arbeitsbedingungen in der gesamten Branche und Wertschöpfungskette zu gewährleisten.
- Investitionen in umweltfreundlichere Werften müssen die Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen umfassen, wie z. B. moderne Ausrüstung und eine geringere Belastung durch giftige Stoffe wie Asbest oder Schwermetalle.

- Im Rahmen der EU-Meerespolitik muss die Einhaltung von Tarifverträgen als Eckpfeiler der Arbeitsbeziehungen durchgesetzt werden, um die Arbeitnehmerrechte zu schützen und den sozialen Dialog zu fördern.
- „Return to Investment“: Ein Unternehmen, das EU-Mittel erhält, muss in der EU investieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu erhalten, und hochwertige Arbeitsplätze schaffen, um die Kapazität der EU zu erhalten.
- Die Mitgliedstaaten müssen bei den Durchsetzungsmechanismen nachbessern, um die Einhaltung der Entsenderichtlinie sicherzustellen. Dies umfasst strenge Kontrollen, Strafen bei Nichteinhaltung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.
- IndustriAll Europe setzt sich für Maßnahmen zum Abbau des Lohngefälles zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die EU-weite Angleichung der Lebens- und Arbeitsstandards ein.
- Es ist ein umfassendes System zur Anerkennung von Qualifikationen zu entwickeln.
- Es gilt eine Standardisierung der Ausbildungsprogramme zu gewährleisten.

#### Forderungen von industriAll Europe an die Arbeitgeber:

- Programme, die sicherstellen, dass Beschäftigte in den digitalen Wandel eingebunden werden, um zu verhindern, dass Automatisierung zu Arbeitsplatzverlust führt.
- Umsetzung von Strategien für den Abbau von Stereotypen, um den Anteil von Frauen in den Belegschaften zu erhöhen.
- Anreize zur Bindung und Umschulung von Talenten: gute Industriearbeitsplätze.
- Entwicklung von hochwertigen Weiterbildungspfaden im Einklang mit den nachgefragten Kompetenzen.
- Einführung eines Programms für nahtlose Arbeitsplatzwechsel für die vom Wandel am stärksten betroffenen Beschäftigten.
- Förderung und Ausbau der Tarifverhandlungssysteme und Tarifbindung.
- Dringend zu verstärkende Anstrengungen zur Entwicklung umfassender Qualifikationsstrategien und unterstützender Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Talente erfasst und gefördert werden.
- Investitionen in eine hochwertige Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte.
- Anreize und Erleichterung der sektorübergreifenden und intersektoralen Mobilität durch Anerkennung von Qualifikationen.
- Standardisierte Ausbildungs- und Zertifizierungssysteme müssen zu einer umfassenden Anerkennung von Qualifikationen führen, ohne dass den Beschäftigten dadurch Kosten entstehen.
- Förderung des Zugangs der Beschäftigten zu Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie zu kontinuierlicher Fortbildung.
- Integration eines effektiven Rechts auf Schulung für jede\*n Arbeitnehmer\*in. Dies bedeutet, dass Schulung während der Arbeitszeit zugänglich und für die Beschäftigten kostenlos sein muss.