

	フランス	ノルウェー	英国	ドイツ
1. 国籍上の制約	あり。	事実上なし。	なし。	あり。
2. 船約の具体的条件	<p>(RIS 船：フランス新国際船舶制度)</p> <p>船員の 35 パーセントはフランス、EU 又は EEA の出身者でなければならない (ただし、優遇規制の対象とならなかった又ははが対象となっていない船舶に関しては、25%)。なお、船長並びに主任機関士等船長の代理を務める高級船員はフランス人でなければならない。</p> <p>※ 2007 年 4 月までにケルグレン船は廃止され、RIS 船に移行される。</p>	<p>(NIS 船：ノルウェー国際船舶)</p> <p>原則としては、船長はノルウェー国籍又は EEA 国籍であることが必要。ただし申請すれば制限の除外が認められるため、事実上、国籍の制限はない。</p> <p>海技資格については、ノルウェーの海技免状又はノルウェーにより承認された有資格証明書を有する者でなければならない。</p>	<p>(マン島籍船：英国国際船舶)</p> <p>国籍に関する規則はなく、船員は、英国の海技免状の受有者を除いて、自国の海技免状の職務の範囲内でマン島政府海事局の承認を受けなければならない。</p>	<p>(GIS 船：ドイツ国際船舶)</p> <p>船長はドイツ国籍及びドイツの海技免状の保有 (2006 年からは EU 国籍及び EU 国の免状でも良いこととなる予定) が必要。</p> <p>他の職員については、ドイツの承認証を取得していなければならない。</p>
<p>原則として本人の有する海技資格を認めることとなっている。</p>	<p>承認制度があり、STCW 条約の要件を満たす外国免状の所有者は、その免状の範囲内で職に就くことが可能であるが、その場合には訓練、実務経験の評価が行われる。受入を許可する場合、ノルウェーの有資格証明書を発行する。なお、承認の相手国は二国間協定で決められ、その相手は船主の要望で決められる。</p>	<p>全船員＝事実上国籍要件はなく、STCW 条約締結国の海技免状及びノルウェーの有資格証明書を所有する者</p>	<p>承認制度が導入されている。</p>	<p>承認制度があり、STCW 条約に基づき IMO のホフイトリストに載る国については受け入れることができる。ただし、相手国はドイツの船舶所有者の要望の上選ばれ、また、その相手国は EU にも受け入れられなければならない。</p>
<p>船員の 35 % (ただし、優遇規制の対象とならない等の船舶については 25 %)＝フランス、EU 又は EEA の出身者。なお、船長並びに主任機関士等船長の代理を務める高級船員はフランス人でなければならない。</p> <p>それ以外＝国籍要件はなく、本人の国の海技資格を有する者</p>	<p>全船員＝事実上国籍要件はなく、STCW 条約締結国の海技免状及びノルウェーの有資格証明書を所有する者</p>	<p>それ以外＝国籍要件はなく、STCW 条約締結国発行の有資格免状を保有する者</p>	<p>それ以外＝国籍要件はなく、STCW 条約締結国発行の有資格免状を保有する者</p>	<p>船員＝ドイツ人でドイツ免状 (2006 年からは EU 国籍で EU 国の海技免状でも良いこととなる予定。)</p> <p>それ以外＝国籍要件はなく、ドイツの承認証を保有する者</p>
<p>なお、ケルグレン船、RIS 船以外の船 (フランス本国籍船) は、船長及び一等航海士はフランス人、それ以外は EU 国籍でなければならない。</p>	<p>なお、NIS 船以外のノルウェー国籍船については、船長にのみ上記の国籍要件が課される。また、外国の海技免状受有者も承認制度により乗船が可能。</p>	<p>なお、マン島籍船以外の英国籍船の配乗については、「戦路上重要な」タンカー等 (英国籍船の約 16%) に制限がある。また、職員が英国の承認を受ける際には、英語の試験が課される。</p>	<p>(GIS 船以外の船舶の場合)</p> <p>GIS 船以外であっても配乗要件に相違は無く、船長にのみ上記の条件がかかる。</p>	<p>海事業業及び労働市場は国際的になっており、船長ら、ドイツ商船についてもその国際的な労働市場を利用する必要がある。</p>
3. 船約を課している理由・背景	未回答	未回答	コメントなし	未回答

○海外の事例等

	デンマーク	オランダ	米国	日本
<p>1. 国籍上の制約</p>	<p>あり。</p>	<p>あり。</p>	<p>あり。</p>	<p>あり。</p>
<p>2. 制約の具体的条件</p>	<p>(DIS 船：デンマーク国際船舶) DIS 船の船長はデンマーク人でなければならない。その他の船員については国籍に関する条件はない。(非常に特殊で稀なケースとして、上記がある。) デンマーク籍船に乗り組むためには、デンマークの海技資格の所有者であることが必要。 DIS 船の場合は、デンマークの海技免状以外でも、EU 域内在住者はその国の海技免状 (EU 以外であったとしてもデンマークが承認した国の海技免状)、または STCW 条約を満たす海技免状であればよい。</p>	<p>(国際船舶制度はない) 船長はオランダ国籍、EU 各国又は二国間協定のある国の国籍 (EEA 諸国以外とも協定有り) に限られる。さらにオランダ国籍以外の者が船長、機関長、一等航海士、一等機関士で乗り組む場合は試験が必要。 船長はオランダ国籍、EU 各国又は二国間協定のある国の国籍 (EEA 諸国以外とも協定有り) に限られる。さらにオランダ国籍以外の者が船長、機関長、一等航海士、一等機関士で乗り組む場合はオランダ政府発行の資格証明が必要で、国内法令試験 (船舶法) に合格することが必要 (試験はオランダ語又は英語)。【なお、上記規制は厳しいと考えられ、船長国籍を STCW 加盟 21 国に広がる法案が近年提出されたが、労働組合の反対で否決。】</p>	<p>(国際船舶制度はない) 船員の 75 % は米国人でなくてはならない。また残りの 25 % はグリーンカード (労働許可証) を保持していれば外国人でもよい。また、船長は米国人でなければならないが、それ以外の職種に国籍の指定はない。 【なお、外国人船員も米国人と同額の賃金が支払われるため、コスト削減には繋がらない。】</p>	<p>日本籍船の記録に際し、また、海技免状の取得に際し国籍要件はない。ただし、日本の海技試験は日本語で行われるため、事実上日本の海技免状を外国人が受有することは困難。</p>
<p>3. 制約を課している理由・背景</p>	<p>(DIS 船以外の船舶の場合) デンマークの海技免状保有者のみ乗船できる。</p>	<p>OECD 国内で海技者にならうとする若者が非常に少ないことから、国際的な船舶を維持するために外国籍の者に開放している。 また、承認を行うための背景としては、国際的な船舶の所有者からの要望、その国の教育訓練の質などである。</p>	<p>国防の観点から米国人船員の雇用を奨励。 ればならない (ジョージア法)。</p>	<p>船長、機関長=国籍要件はなく、日本海技免状受有者であることが必要 (ただし、事実上日本海技免状受有者は日本人に限られる。) それ以外=国籍要件はなく、日本政府に承認された外国海技免状を受有するもの</p>