

〔論 説〕

フォークランド戦争と船員組合（1）

梅 川 正 美

はじめに

本稿の課題は、フォークランド戦争における特務艦隊の乗組員の待遇に関する、政府側と船員組合National Union of Seamenの間の紛争の内容について、明らかにすることである。船員組合は、海兵と民間人船員の両方の組合員をもっていたので、海兵と民間人船員の両方の権利を守る必要があった。

その権利問題は、まず1982年4月6日のナショナル海事委員会National Maritime Board（NMB）の協定からはじまる。そこで、まず（1）海事委員会の協定について述べ、次に（2）協定に対する組合の態度と協定の改定について触れ、最後に、実際の被害の最初のものである（3）アトランティック・コンヴェイアー号の沈没事件について、論じる。この事件は1982年5月25日に発生するが、その後のことについては、次稿で述べることにする。

（1）海事委員会の協定

海兵と民間人船員の権利問題については、1982年4月6日の、ナショナル海事委員会NMBで決められる。そこで、まず、その政治的な背景として、イギリスは、4月6日に、どのような状況にあったか、この点について触

れる。

フォークランド戦争は、1982年4月2日から、6月14日まで、行われる。アルゼンチンの艦隊がフォークランド諸島の方向へ移動している様子は、イギリス時間で、1982年の3月31日にイギリス側に察知される。同日の午後、サッチャー首相は、防衛大臣ジョン・ノットJohn Nott や首相秘書官たち、さらに外務大臣や海軍元帥ヘンリー・リーチSir Henry Leach などによって構成される官邸会議をひらく¹。この会議で、サッチャーは、リーチに、特務艦隊の編成を命令している。

アルゼンチン軍の上陸は、フォークランド時間で4月2日の未明に開始され、フォークランド総督のレックス・ハントRex Huntは、午前4時15分に、同諸島に、非常事態宣言を発し、午前6時5分から、フォークランド政庁への攻撃がはじまる。サッチャー政府は、4月2日に閣議を開き、防衛のための戦争を決議する。翌3日に庶民院本会議を開き、戦争の了解をとっている²。

特務艦隊については、4月2日から編成が開始され、4月5日には航空母艦ハーミーズ HMS *Hermes*と、同インヴィンシブルHMS *Invincible*を中心とする艦隊が、ポーツマス港を出港している³。

乗組員の権利に関する海事委員会NMBは4月6日に行われる。この委員会の協定Agreementは「アルゼンチンおよびフォークランド諸島さらにサウス・ジョージア諸島の海岸から200マイル以内における戦闘行為に起因する特別の危険について⁴」決めている。その内容は3点におよぶ。

第1に「本協定が適用される資格のある戦艦の指揮官および乗組員は、指定された領域においては、その所得の150%を受け取ることができる」

1 梅川正美『サッチャーと英国政治（第3巻）』（成文堂、2008年）1067-1074頁。

2 梅川、前掲書、n（1）、1074-1083頁。

3 梅川、前掲書、n（1）、1412頁。

4 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, Appendix A to GCBS Circular 46/82, 'National Maritime Board, Warlike Operations, South Atlantic', MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick, p.A4.

とされている。ここで所得とされているものは「超過勤務手当、資格手当、海外長期勤務手当、年功手当、タンカー手当、荷揚げ手当、無線専門官勤務手当、港湾での時間外および休日手当、深夜勤務手当、睡眠時間欠損手当、その他のすべての手当を含む」とされている。この支給は「民間海軍将校Merchant Navy Officers年金基金」への払い込みにも適用されるし、同「民間海軍海兵年金基金への払い込み⁵」にも適用される。

いま述べたところで、民間海軍という用語を使ったが、これは、日本では、なじみのないものである。これは、フォークランド戦争のときに、多くの民間船を徴用したところから発生している。もともとイギリスには、民間軍事会社があるが、ここでいわれている民間海軍というのは、この軍事会社ではなく、徴用された民間船とその船員のことである。

どのくらい徴用したかという、イギリスの正規軍の戦艦が64隻であるのに対して、民間船が少なくとも確認できるかぎり45隻以上である。民間船は、主には、海兵と物資の輸送やタンカーとして使用された⁶。

そこで第2であるが、徴用された民間船の乗組員に対しては「西経0度以西かつ南緯7度以南で活動しているときに」上の基準、すなわち150%を使用することになっている⁷。前に、フォークランド諸島などから200マイル以内という基準がでてきたが、この基準が、正規の海兵に対する基準である。そこで、この海事委員会の協定は、二重基準になっている。フォークランド諸島などから200マイル以内の領域のほうが、民間船に適用される領域より、はるかに狭い。特に200マイル基準では、重要な軍事拠点であったアセンシオン島が入らない。そこで、のちに述べるように、この不公平が、船員組合から、くりかえし問題にされるのである。

第3に、上の基準は、戦艦が、定義された領域に「入った日から適用さ

5 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, n (4), p. A4.

6 梅川、前掲書、n (1)、1402-1405頁。

7 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, n (4), p. A4.

れ、その領域にいる期間において適用される」。さらに、この「適用の開始日は1982年の4月6日である⁸」と決められている。

さらにこの海事委員会NMB協定については、小委員会の決定が付随している⁹。この小委員会決定の第1と第2では、委員会協定と同じ内容を記載しており、戦艦が特定の領域に入っているとき、基本的には、給与などの支払いを1.5倍にすることを述べている。しかし、第3では、戦闘行為における死亡と障害および抑留に関する補償金の増額を決めている。

まず、死亡のときの補償金である。

将官の場合 通常3万3000ポンドのところを、4万3000ポンドに増額。

士官の場合 通常2万7000ポンドのところを、3万5000ポンドに増額。

尉官の場合 通常2万ポンドのところを、2万6000ポンドに増額。

兵士の場合 通常2万ポンドのところを、2万6000ポンドに増額。

さらに、抑留されたときの補償金について、抑留期間の上限を廃止した。しかし、徴用された民間船の場合には、その船会社の裁量の余地がのこされている。上に決められた領域における戦闘行為についても、船会社が、通常加入している保険の制度で、まかなうことも可能であるし、これに何らかの増額をすることも可能であるとされている。

これに対して、徴用された船舶会社の代表からは、次のような発言がされた。第1に、防衛省に徴用された結果、船員の失業が発生することがないようにしてほしいこと。第2に、各船員については、徴用された船舶に乗船するかどうかは、各自の自由にしてほしいこと。第3に、客船以外の船舶については、船員の員数の削減をしないこと。以上が依頼されている¹⁰。

8 Ibid., n (4), p.A4.

9 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, GCBS Circular 46/82, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick, p.A2.

10 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, n (9), p.A2.

（2）協定に対する組合の態度と協定の改定

海事委員会の協定について、船舶組合総評議会General Council of British Shippingが各メンバーに通知して、つぎのことに注意を喚起している。第1に、まだ船員が乗船契約をしていないときは、上の内容を理解したうえで乗船契約をすること。第2に、すでに乗船契約をした後であっても、その契約を打ち切る権利が、船員にあること。第3に、上記期間が終了しても、船舶に乗船中の間は、上の権利が継続していること。このような通知をしている¹¹。

これまで述べてきた1982年4月6日の海事委員会NMBで決められた協定、および小委員会の決定には、いくつかの問題が含まれているが、船員組合NUSが、最初に取り上げたのは、軍人（防衛省に属する将官、士官、尉官、兵士など）と、民間人（徴用された民間船の会社に雇用される乗組員）との、格差である。その格差というのは、前にも述べたように、給与などの150%増額がみとめられる領域が、民間会社に属する乗組員の場合よりも、軍人の場合のほうが、狭いという点である。

これを、船員組合NUS委員長のジム・スローターJim Slaterは、くりかえし、問題にしている。彼は、機会あるたびに、軍人としての乗組員と、民間人としての乗組員は、同じ条件で扱われるべきだと、要求してきたという。しかし、軍の代表からは、常に否定され、フォークランド諸島などから200マイル以内という原則は、特に財政上の限界を理由に、変わらなかった¹²。

スローターが委員長を務める船員組合は、軍人である海兵のみならず、民間会社の船員も、組合員として含んでいる。そこで、軍人と非軍人の扱いの格差は、同じ組合のなかでの、組合員同士の格差であって、組織を維

11 General Council of British Shipping to All Members, 7 April 1982, n (9). p.1.

12 Jim Slater to Mr. J. Warren, 27 April 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick, p.1.

持するうえでは、認めることができなかった。彼は、船員組合の「メンバーたちが、同じ特務艦隊に属しているにもかかわらず、異なる条件で扱われることになる」と抗議している。

しかも、スローターの抗議に対して、軍側の返答は、軍の兵士たちも委員会の協定に満足していると受け取られるようなものであったようであり、スローターによれば、軍側は、兵士の「フィーリングについて真実を語っていない」と述べている。実際に「船員組合は、この条件に抗議するために、ベイリーフ号 *Bayleaf* が、デヴォンポート港に停泊しているときに、この戦艦の出航を阻止しようとした」という。しかし「同戦艦が出航したことをもって、政府は、兵士が納得したと理解している」のは間違いであり、さらに「防衛省 MOD と協議する¹³」としている。

軍人と民間人の格差という点、海軍の戦艦と、徴用された民間船の、それぞれの船舶間における扱いの違いと思われるが、実は、同じ戦艦や、同じ民間船に、軍の海兵と、民間人乗組員が、同時に乗船している場合があり、同じ船舶の上での、扱いの違いに不満が出ている場合もある。

例えば、船員組合 NUS の本部に対して、特務艦隊の海兵であるシーン・オウ・ショウネッシー *Sean O'Shaughnessy* と、ロバート・ブルース *Robert Bruce* が、5月2日に、不満の書簡を出している。それによれば、次のように述べられている。

私とブルースは、この船舶に、1か月ほど乗船している。私たちは、二人とも、特務艦隊補助部隊に属する海兵である。しかし、ブリティッシュ石油の船舶に、補充要因として、派遣された。この船舶が南緯7度を通過したときから、ブリティッシュ石油に雇用される民間乗組員は、150%の戦争ボーナスを受け取ることができる資格を得ている。しかし、私とブルースには、その資格がない。特務艦隊の海兵がボーナスを受け取る資格をもつのは、この船舶が、200マイル・ゾーン

13 Jim Slater to Mr. J. Warren, 27 April 1982, n (12), p.2.

に入ったときである。・・・民間船を補助するために派遣された私たちと、特務艦隊所属の民間乗組員も南緯7度以南における150%ボーナスを受ける資格があると、私は、強く信じるものである¹⁴。

5月2日は、特務艦隊の先発隊が、フォークランド諸島に上陸した翌日である¹⁵。すでに海戦は始まっており、いよいよ戦闘の地となったフォークランド諸島に接近する艦船の中から、このような切実な書簡が出されている。

このような組合員の不満に対して、船員組合委員長のスローターは、不満に同意する書簡を、5月4日に、組合員全員に対して出し、戦時ボーナスの支払い方は、平等であるべきだという見解をしめしている。兵士であろうとも、民間組合員であろうとも、おなじように義務感をもって仕事にあたっているのだから、平等な扱いをうける資格があるという。

民間船員においては、平時の仕事と、突然の戦闘行為は、まったくちがうと思われるが、兵士にしても、平時での訓練と実際の戦争は、非常にちがうのだから、この点でも、兵士と民間乗組員の待遇は同じであるべきであると述べている¹⁶。

特にスローターは、特務艦隊側の議論には、虚偽の内容が含まれているという。艦隊側は、船員の待遇が、たとえ民間船員よりも、わるいとしても、船員自身が、それを承認しているのだから、組合が口出す問題ではないと述べたようであり、スローターは、これに反論している。

その反論は、前の議論と重複してくるが、艦隊側が出した根拠は、デヴォンポート港を戦艦ベイリーフが出航したのは、船員の同意があった証拠だと述べたとされている。しかし、スローターからすれば、かれらの「主張

14 Sean O'Shaughnessy and Robert Bruce to Wilkins (NUS, Maritime House), 2 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

15 梅川、前掲書、n（1）、1410-1411頁。

16 Jim Slater to NUS members, 4 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

をつらぬくために」「組合は、ベイリーフ号の出航を阻止しようとした」が、これに失敗しただけであって、協定に同意したのではなかった¹⁷。

スローターは、さらに、5月11日に、特務艦隊の交渉役を務めていた特務艦隊補助艦隊のマネージャーであったG・M・ウィルソンG.M.Wilson¹⁸あてに、下のような要望書をだしている。

現在の協定では、西経0度以西かつ南緯7度以南の領域における活動について、(この領域を、今後は、省略してアセンシオン領域と呼ぶ。)特務艦隊補助艦隊の隊員である海兵は、協定に決められた戦争補償金を受け取ることはできない。

しかし、海兵は、アルゼンチンとフォークランド諸島とサウス・ジョージア諸島から200マイル以内の領域のみならず、アセンシオン領域においても補償金を受け取る権利がある。

私たちは、海事委員会NMBで、当該協定が議論されていた、4月6日、9日、および12日に、その内容に、つよい抗議をした。私たちが主張したように、この問題は、特務艦隊の別々の部門に対しての問題ではなく、補助艦隊という同じ部門に対する補償金の支払いの問題であり、しかも、同じ海事委員会が、決定をしており、・・矛盾に満ちたものである。

(特務艦隊側の説明では)、補助艦隊の海兵は、この補助艦隊に加わったことによる義務と、その特別な内容について、十分に理解しており、特に、敵対関係のある戦闘領域での危険も、十分に理解しているということになっている。

きわめて重要なことは、海兵全員に、(補償条件について)完全な知識が与えられているかということもある。・・・これらの船舶に乗船する海兵たちに、口頭で、あるいは文書で、十分説明されているかという問題もある。つまり、海兵と民間船員が同じ船舶で勤務していたとしても、海兵には、民間船員とおな

17 Jim Slater to NUS members, 4 May 1982, n (16)

18 Jim Slater to Mr. G. M. Wilson, R.F.A. Fleets Manager, 11 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

じ条件での補償支払いは、ないということが、周知されているかという問題があるのだ。

私たちは、この点について、おおいなる疑いをもっている。とくに、補助艦隊の隊員海兵がリクルートされるときに、十分説明されているか、さらに、イギリス海軍所属から、特務艦隊補助艦隊に移動させられるときに、十分説明されているかどうかについて、疑いをもっている。

例えば、民間船舶フォート・トロントFort Tronto に乗船させるときは、どうであったか。このとき、民間船員は、アセンシオン・ゾーンで補償金支払いがあり、海兵にはなかった。同じように、特務艦隊補助艦隊のフォート・オースチン RFA *Fort Austin* の場合はどうか。海兵に補償金の支配がないという説明を、彼らはうけていなかったと、彼らは述べている。しかも、彼らは、4月20日時点で、3週間以上も、アセンシオン・ゾーンに留まっているのである。

ブランブルリーフ号 RFA *Blambleleaf* は、4月6日まで、特務艦隊に属してはいなかった。しかも、同船舶が艦隊に属するときに、協定が補償しているところの、各人が乗船するかどうかの、自主的な選択権が与えられなかった。4月7日以降、同艦船は、アルゼンチン・ゾーンに入っている。このとき、海兵の補償金は支払われる。しかし、その後、アセンシオン・ゾーンに移動しており、ここでは補償金は支払われない。ところが、この艦船が直面した危険性は、アルゼンチン・ゾーンにおいてよりも、アセンシオン・ゾーンにおいての方が、大きかったのである。

ブランブルリーフ号が、アセンシオン領域にもどったとき、船員たちは、アルゼンチン領域には、アルゼンチンの潜水夫がいたからだ、説明されたという。しかし、私たちは、このような口実で、海事委員会の原則にてらして、例外的な領域に移動する正当性があるとは思えない。このような例外を弁解できる協定になっているわけではない。・・・

したがって、私たちは、海事委員会に対して、再度、要求を出すことにした。その内容は、特務艦隊補助艦隊の海兵が、アセンシオン・ゾーンで活動しているときは、補助艦隊の艦船上であれ、他の民間船に派遣されている場合であれ、

民間船員と同じ戦時手当を支払われるべきであるという点にある。¹⁹

このようなスローターの書簡を支援するような書簡が、ブランブルリーフ号の幹部から、スローターに、5月15日に、出されている。発信人は、デッキ部門長、と、エンジン部門長と、食料部門長の三人である。船長の署名はないが、この艦船では、重要な幹部たちであろう。しかも、その内容は、下記のように、海兵や艦船の自由に関する重要な内容を含んでいる。ブランブルリーフ号の、

海員組合の組合員としては、指摘したい点がある。それは、特務艦隊補助艦隊側から述べられていることは、真実からは、かけ離れているということである。

私たちが明らかにしたい点は、私たちがフォークランド諸島への航海に参加するかの選択を与えられた機会は、全くなかったということである。ほかの民間船といえども、ほとんどはそうであったと思われる。船会社の非常に大きなパーセンテージは、イギリス船舶連合British Shipping Federation に雇用されている。したがって、特務艦隊補助艦隊に参加することが、戦闘地域に行くことか、平和な地域に行くことか、これすら知らされなかった。

特務艦隊の代表の発表では、特務艦隊補助艦隊の隊員の海兵に対する、200マイル内部のみの戦争補償については、反対は、なかったと述べている。ところが、本艦の乗務員についていえば、これについて、不満を述べる機会は、まったくなかった。私たちは、サウス・ジョージア諸島の中で活動していたし、戦艦からの書簡それ自体が、非常に困難であった。無線の使用は、制限されていた。

以上の点は、明らかであり、この点について、乗組員全員の署名を、組合と、防衛省の両方に送ることにしている。もし補償金が規定どおりに支払われるなら、徴用された民間船に、誰が支払うのか、この点を示してもらいたい。しかも、私たち海兵が、どのような方法で、ことなる支払いをされるのかを、教

19 Jim Slater to Mr. G. M. Wilson, R.F.A. Fleets Manager, 11 May 1982, n (18) .

えていただきたい。²⁰

この書簡からわかることは、フォークランド戦争の特務艦隊を編成するときに、兵士の自由意思で、戦争に参加させるという、海事委員会の方針は、実際には、かなり困難であったことを示している。とくに、このブランプルリーフ号の場合のように、すでにフォークランド諸島の周辺に出動していた艦船の場合には、そこから、船員が、戦争不参加を表明して、一人で帰国することは、実際には無理であったかもしれない。しかし、だからしかたがないという論理にはならないし、それに応じた、別の措置がとられるべきだっただろう。もちろん、戦争補償の150%については、この適用範囲に関する不満が、あったことは、この書簡からも、わかることである。

話は戻るが、戦時補償の手当に関する民間船員と軍人のあいだの格差について、不満があり、これに船員組合の抗議が続いていたことは、前に述べた。この抗議は、なかなか成果を生み出さなかったが、一定の成果は見せている。それが、1982年5月27日に運用開始されるころの、改正協定である。

この改正協定では、もともとの協定にあった「アルゼンチンおよびフォークランド諸島さらにサウス・ジョージア諸島の海岸から200マイル以内」という文言が削除され、次の2つのいずれかの場合となった。第1は、西経50度から70度の間であり、かつ、南緯34度から60度の間の領域であり、第2は、サウス・ジョージア諸島の海岸から200マイル以内である。²¹

しかし、民間船の領域については、変化せず、西経0度、南緯7度以南

20 Deck Department Representative, Engine Room Representative, Catering Representative, RFA Brambleleaf, to Mr. Slater (National Union of Seamen), 15 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

21 'National Maritime Board, Warlike Operations, South Atlantic, Revised Agreement', 26 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick, pp.1-2.

である。そこで、民間人の場合と、軍人の場合を比べると、西経で言えば、0度から50度まで、および、70度以西、南緯で見ると、7度から34度までの間、および60度以南が、民間人のみに適用される領域となる。そこで、この新しい改定協定においても、軍人と民間人の格差は、是正されていない。

では、改定された補償金の支払い領域は、アセンシオン島との関係はどうなっているのだろうか。アセンシオン島は、フォークランド諸島との関係では、軍事的な中継基地であり、通信基地の役割も持っており、おおくの軍事活動をささえていた。その意味で、改定協定が、アセンシオン島を含むかどうかは、大きな問題であった。

しかし、アセンシオン島は、南緯7度56分、西経14度22分の位置にある。したがって、民間人海兵の場合には、補償範囲に含まれるが、依然として、軍人の場合には、含まれていないことがわかる。そこで、軍としては、ある程度の妥協は、行ったのであるが、アセンシオン島を含むところまでは、妥協していないことがわかる²²。やや後のことになるが、戦争は6月14日にイギリスの勝利でおわるが、その翌日の6月15日に、組合は、組合員に対して回覧書を送り、この改定協定を通知している²³。

(3) アトランティック・コンヴェイヤー号の沈没事件

船員組合にとっての次の問題は、5月25日に、民間船アトランティック・コンヴェイヤー号*Atlantic Conveyor* が攻撃され、28日に沈没した事件で

22 'National Maritime Board, Warlike Operations, South Atlantic, Revised Agreement', 26 May 1982, n (21) .

23 'National Maritime Board, Warlike Operations, South Atlantic, Revised Agreement', Attachment to GCBS Circular 79/82-15.6.82, 15 June 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

あった。フォークランド戦争で徴用された民間船のなかで、唯一、沈没したのが、このアトランティック・コンヴェイアー号である²⁴。

アトランティック・コンヴェイアー号については、軍の中に調査委員会も設置された。その内容は、当時は秘匿されていたが、のちに、一部公開されている。一部にすぎないので、全容はわからないのだが、委員長は、特務艦隊補助艦隊の責任者である。1982年の6月21日に組織され7月21日に解散している。

委員会は、生存者のうちから34人の面接調査を行っている。それによれば、アトランティック・コンヴェイアー号は、4月14日に徴用され、4月25日まで、デヴォンポート港で改造され、輸送船として特務艦隊に参加した。5月5日にアセンション島に到着し、8機のシー・ハリヤーと、6機のGR3ハリヤーを搭載した。5月19日に、計25機を搭載して、アルゼンチン軍排除領域に到達した。ハリヤー諸機は、5月21日までに、空母インヴィンシブルHMS *Invincible*と空母ハーミーズHMS *Hermes*に移動した。

アトランティック・コンヴェイアー号は、5月25日に、攻撃領域に到達して、ヘリコプターを発進させる予定であった。しかし、25日の19時42分に、エグゾゼ・ミサイルの攻撃を受けた。これはメイン・デッキを直撃し、火災を起こした。火災の消火は不可能であり、いくつもの爆発につながった。22人はヘリコプターで救出された。4人はポートに飛び乗った。残りの者は、船からの下り階段を降りた。疲労と、海水と寒さの中で、救命いかだに乗ろうとした。他の戦艦からの救助が行われたが、船の上で3人が死亡し、9人以上が、海中で死亡した。アトランティック・コンヴェイアー号は、その後、さらなる爆発などで、5月28日に沈没した²⁵。

アトランティック・コンヴェイアー号で、戦死者がでたことは、民間人だけでなく、特務艦隊に属する兵士の死者についても、イギリスのひと

24 梅川、前掲書、n（1）、1191、1408、1403頁。

25 Board of Inquiry (Report) , Loss of SS Atlantic Conveyor, Furse House, 37-41 Queens Gate Terrace, South Kensington, London, SW 7, 21 July 1982, pp.1/5, 2/5, 3/5.

たちにとっては、大きな衝撃であった。多くの地域で、追悼の祈りが行われている。その様子は、イヴニング・ガゼット Evening Gazette²⁶。や、デイリー・ポスト Daily Post²⁷などで、報道されている。

当時、フォークランド諸島まで動員されていた人員は、あまり明確な数字を得ることはできないが、組合関係の情報では、2万6500人とされている。そのうちの民間人が3500人であるとされており、この民間人のなかからの、はじめての犠牲者である²⁸。そこで船員組合の委員長であるジム・スローターは、戦場における民間人の保護について、つよく要望するために、次のような声明を発表している。

この悲劇は、予測できないことではなかった。民間船と船員の生命が、南大西洋における戦争によって危険にさらされるであろうことは、最初からわかっていたことである。

したがって、特務艦隊に参加した民間船の全ての船員は、自主的参加であるべきであり、その危険を十分認識しての参加であるべきだと強く主張してきた。

特務艦隊に参加した民間船は、攻撃に対しての防御手段をもたないのだから、政府は、民間船を守るための特別の任務をもっている。そこで、私たちが要求するのは、アトランティック・コンヴェイアー号が、海軍から適切な防衛をうけていたかどうか、この点の調査である²⁹。

民間人の死亡の場合の補償については、前に述べたとおりであり、組合は、この点で争うことはしていない。しかし、政府は、当時の戦争で、民

26 Member Ernie Vickers – Deceased – ‘Atlantic Conveyor’, 2 June 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

27 J.B.Mepherston to Mr.J.Jump, 4 June 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

28 Times, 27 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

29 ‘Atlantic Conveyor’, Statement by Jim Slater, 25 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

間船のうち、豪華客船であるキャンベラ号*Camberra*やクイーン・エリザベス2世号QE2までを含めて、わかるだけでも、すくなくとも45隻も徴用しているわけであり、もし、この徴用船の多くが沈没などによって、失われれば、イギリス海運業にとっては、大きな打撃であった。それは同時に、雇用されている船員にとっても、職場を失うことである。そこで、組合のスローターは、下記のような書簡を、首相マーガレット・サッチャーに送っている。

アルゼンチンによる、アトランティック・コンヴェイアー号の攻撃は、非常なる悲劇であるが、南大西洋での特務艦隊の活動において、私たちの民間船の男性や女性が、いかに重要な役割を果たしているかを示している。

しかし、この事件は、ほかの重要な問題を示している。特に懸念されることは、アトランティック・コンヴェイアー号の損害は、イギリスの基幹産業の衰退につながることである。これは、組合員の就職機会のさらなる縮小につながる。

首相は、たぶん認識しているとおもうが、イギリスの船舶産業は、現在危機にある。船員全体は、2万6000人になるのだが、そのうちの3000人が、1年以上の失業をしている状態である。昨年船舶登録数は、150にのぼっており、これは、全体の12%になる。

南大西洋で商船が失われることは、失われた船舶が補充されないかぎり、船舶業界の衰退に拍車をかける。そこで、首相にお願いしたいのだが、南大西洋で失われた船舶に関する政府による補償について、確実に行っていただきたい。...

戦争は6月14日まで継続し、その後は、戦争補償金や、失業問題が発生して、海兵組合の運動は継続する。特に、上の書簡にある失業問題は、おおきな社会問題になるが、この点等については、次稿において述べる。

30 Jim Slater to The Rt Hon Margaret Thatcher, 28 May 1982, MSS-175A-145, Modern Records Center, University of Warwick.

