



安全理事会

第七十六年

临时逐字记录

第八七八六次会议

2021年6月3日星期四下午3时举行

纽约

主席：	奥瓦特先生	(爱沙尼亚)
	中国	耿爽先生
	法国	布罗德赫斯特·埃斯蒂瓦尔夫人
	印度	拉古塔哈里先生
	爱尔兰	伯恩·内森女士
	肯尼亚	基博埃诺先生
	墨西哥	布恩罗斯特罗·马谢乌夫人
	尼日尔	阿巴里先生
	挪威	黑梅尔巴克女士
	俄罗斯联邦	波利扬斯基先生
	圣文森特和格林纳丁斯	冈萨维斯女士
	突尼斯	拉德卜先生
	大不列颠及北爱尔兰联合王国	吴百纳女爵士
	美利坚合众国	米尔斯先生
	越南	阮夫人

议程项目

中东局势

本记录包括中文发言的文本和其他语言发言的译文。定本将刊印在《安全理事会正式记录》。更正应只对原文提出。更正应作在印发的记录上，由有关的代表团成员一人署名，送交逐字记录处处长(U-0506) (verbatimrecords@un.org)。更正后的记录将以电子文本方式在联合国正式文件系统(<http://documents.un.org>)上重发。

21-13822 (C)



无障碍文件

请回收



下午3时05分开会。

通过议程

议程通过。

中东局势

主席(以英语发言):根据安理会暂行议事规则第37条,我邀请也门代表参加本次会议。

根据安理会暂行议事规则第39条,我邀请以下通报人参加本次会议:联合国环境规划署执行主任英厄·安诺生女士;以及联合国人道主义事务协调厅业务与宣传事务主任蕾娜·盖拉尼女士。

安全理事会现在开始审议其议程上的项目。

我请安诺生女士发言。

安诺生女士(以英语发言):“FSO SAFER”号浮式单壳储存和卸载船只大规模漏油的风险每天都在增加。不幸的是,自从我去年通报情况(见S/2020/721)以来,据报没有发生任何重大变化。环境和民生仍然面临风险。

2020年11月与安萨尔阿拉就船只评估工作范围达成了协议,在当时发出了积极的信号。然而,政治和后勤障碍阻碍了协议的执行,未能按计划部署特派团。因此,我们仍然不知道船只的确切状况,也不知道处理这艘位于红海环境敏感地区的老旧油轮上的110万桶石油的最佳办法是什么。

正如我去年报告的那样,潜在泄漏或爆炸这两种可能的情形将会直接影响到这个已在经历世界上最大规模人道主义紧急情况的国家的数百万人。2019冠状病毒病大流行使应对紧急情况的努力变得更加复杂。一旦发生泄漏,整个生态系统可能会遭到破坏,并且要花几十年时间来清理泄漏的石油。经济、社会和健康影响也将很可怕。

据估计,泄漏及其导致的对渔业、海洋资源及沿海工业和工厂的损害以及港口关闭,可能会影响到多达67万人的生计。荷台达港和萨利夫港被迫

关闭,可能会对两到三周的燃料和食品进口造成限制。50%的渔业可能会停产,估计会在五年内造成约3.5亿美元的经济成本。超过3.15万名渔民的生计将面临风险,23.5万名渔业工人可能会失业。

红海地区是地球上最重要的生物多样性宝库之一。这里有国际上重要的海洋哺乳动物、海龟、海鸟和许多其他物种。沿海海洋环境,特别是红树林,占也门共和国红树林覆盖面积的86%,并且有大片海草草甸和珊瑚礁。

如果发生火灾或爆炸,约480万也门人和35万沙特阿拉伯王国的人可能会在24至36小时内暴露在有害污染物中。约100万境内流离失所者生活在也门可能被烟羽覆盖的地区。弱势群体——尤其是那些患有心肺疾病的人——可能会遭受严重的健康影响。虽然也门西海岸将受到最严重的影响,但石油泄漏也有可能对邻近红海国家和世界上最繁忙的商业航线之一的航运产生负面影响。

联合国系统正在努力支持石油泄漏防备、应急和应对规划。我们取得了一些进展,并已步入正轨,特别是在建立协调机制方面,我谨向安理会概述这一点。

在联合国环境规划署(环境署)和国际海事组织(海事组织)的支持下,保护红海和亚丁湾环境区域组织在其成员国的参与下制定了区域应急规划。我们共同建立了一个协调委员会,在“FSO SAFER”号油轮发生重大漏油事件时协调区域和国际援助。该委员会旨在支持受影响的国家减轻漏油造成的损害。委员会制定了发生泄露时的标准作业程序,明确了委员会成员的任务,并描述了在接到援助请求时的关键职能。

也门政府还成立了“FSO SAFER”号问题国家紧急委员会。在保护红海和亚丁湾环境区域组织、环境署和海事组织的支持下,正在对国家应急规划进行审查。

海事组织最近与一家公司签订了合同,在“FSO SAFER”号油轮发生石油泄漏时介绍最新情况。

在做出这些努力的同时，保护红海和亚丁湾环境区域组织、国际海事组织以及环境署还举办了一系列区域和国家层面应对能力建设的讲习班，涵盖的领域包括：制订区域规程，以落实区域应急计划，推动应对工作；培训也门环境保护局使用应对漏油的设备和消油剂；以及区域虚拟模拟和桌上演练，以测试区域漏油应急计划。

我们承认，尽管联合国各机构和伙伴正在做出一切努力，但是风险依然存在，随着拖延时间增加，局势将恶化。即使在发生漏油后立即启动应对活动，生态系统和经济的恢复仍需数年时间。

关于应急计划，尽管已采取多种步骤和我描述的步骤，在准备和应急计划方面仍需做大量工作。例如，我们对可供使用的设备有限、潜在的保险问题以及将需要解决的其它挑战表示关切。

最后，自我们上次开会讨论“FSO SAFER”号油轮风险增加的问题以来，已过去将近一年时间。我再次敦促国际伙伴加紧努力，处理该问题。对“FSO SAFER”号油轮进行评估对于我们了解风险、确保我们能够查明适当的下阶段步骤以减少这些风险至关重要。

在做出这些预防努力的同时，我们还必须继续竭尽全力，共同规划一旦发生漏油时的有效对策。

主席（以英语发言）：我感谢安德森女士的通报。

我现在请盖拉尼女士发言。

盖拉尼女士（以英语发言）：过去两年来，洛科克副秘书长已23次向安全理事会通报“FSO SAFER”号油轮的情况，其中包括去年7月份与今天会议一样的一次专门会议（见S/2020/721）。虽然进行了23次通报，进展无疑比任何人所希望的要缓慢得多。过去，我们曾详细解释过我们认为的漏油或爆炸可能造成的影响，即：它将造成严重的环境和人道主义局势。这种评估没有改变，所以今天我在此不再重复。我们还每月向安理会通报联合国努

力争取进入“FSO SAFER”号油轮的最新情况。这方面也没有太多新情况可说。根本点是，迄今没有获准部署任何行动。这主要是因为“真主的辅士”当局虽然总是原则上同意部署行动，但是一直不愿意提供继续推进所需的具体保证。

两个月前，联合国曾致信“真主的辅士”，以澄清部署行动的确切所需。项目捐助方也发出类似的信函，多个会员国也一直在直接提出该问题。过去10天来，还为填补剩余的缺口进行了广泛的讨论。然而迄今这些努力并未取得成功。主要的胶着点似乎是联合国的行动确切将做什么，更具体地说，为什么联合国不能同意进行更多的维修。

正如我们以前说过的那样，FSO SAFER是一个危险的地方；六年多来，它基本上未进行过任何维护保养。我们能够推断的是，其实体架构正在退化，内部系统不工作，易燃气体很有可能在某些地方聚积。但是，由于联合国从未获准查访该地，我们不知道船上的确切情况。这意味着，事先确切说明能够安全地开展哪些活动是不可能的。

这就是为什么联合国行动的主要目的始终是评估该船的状况。专家需要核实我们要处理的情况，对能够安全地开展哪些工作做出评估。该评估将提供不偏不倚的证据，说明有哪些选择可以一劳永逸地解决该问题。行动期间，专家还将进行一些简单保养，以尽可能减少漏油的即期风险，我们希望此举将赢得一些时间。联合国网站上可查阅到一份正式的工作范畴文件，它确切地概述了联合国团队在保养维护方面想做的事情，前提是船上和周边环境的状况足够安全这样做。

正如我们已告知安理会的那样，当时暨去年11月“真主的辅士”曾接受了该工作范畴。但是，现在它似乎对此感到不满。鉴于所有人希望看到该问题得到立即解决，联合国侧重于评估就可能看似扫兴。当然，世人显然欢迎无论走哪条道路，都能够朝着安全和可持续的解决尽快推进。对联合国牵头的行动来说，这条道路的起点是全面和公正的评

估。正如我们以前说过的那样，联合国对于最终如何解决问题没有亲疏偏好，只要是安全地解决。

所以，我们下一步怎么走？与过去两年一样，联合国的专家小组依然作好准备可随时部署。联合国将保持该小组处于待命状态，只要我们有这样做的捐助方资金。但是，这些资金中的一些将开始很快耗尽，所以我们希望事情将开始更快速地推进。如果得到所有的保证，联合国租用任务用船、运送所有专用设备、部署专家以及从吉布提起航前往“FSO SAFER”号油轮仍将需要数周的时间。所有的讨论完成得越早，这一切就能越早地启动。

与此同时，正如安理会从执行主任那里听到的那样，当前为支持应急计划也正在开展工作。我感谢环境署、国际海事组织以及其它方面支持这些重要努力。

联合国仍迫切希望按照我刚才所描述的一切，尽可能给予帮助。

主席（以英语发言）：我感谢盖拉尼女士的通报。

我的理解是，安理会成员希望在非公开磋商中发言。

我现在请也门代表发言。

萨阿迪先生（也门）（以阿拉伯语发言）：主席先生，首先，我谨祝贺你担任安全理事会本月主席。我祝你和友好国家爱沙尼亚取得圆满成功。我还感谢中国常驻代表上月主持安理会工作。

我们高度赞赏举行本次重要会议，审议“FSO SAFER”号油轮的问题。我们今天的会议是在2020年7月15日举行安全理事会特别会议（见S/2020/721）审议同样这个问题近一年后召开的。问题是：那次会议之后取得了什么成果？迄今的答案是：没有取得任何成果。相反，油轮的状况进一步恶化，油轮爆炸或漏油的可能灾难给人道主义、环境以及经济带来后果正在增加。胡塞武装分子继续其顽固做法，无视国际社会和安全理事会的各种

呼吁，反对包括联合国在内的各方为解决问题提出的各种倡议和所做的努力。胡塞武装分子不仅拒绝合作，而且最近还过分地说，联合国对拖延负有责任，并且指责联合国抢掠被分配用于评估和保养的资源。

前段时间安理会的所有发言均呼吁胡塞武装允许联合国技术小组进入油轮，以便对情况进行评估，进行紧急维修，并且清空油轮。它们都认为胡塞武装分子负有责任。这些发言呼吁在实地采取现实可行的措施，然而不幸的是，没有采取任何措施。胡塞武装分子反而无视安理会和国际社会的呼吁，报之以顽固不化和不予答复。因此，今天我们正处于一场严重环境灾难的边缘，这场环境灾难将加剧胡塞民兵主导的针对也门人的政变给也门人民造成的人道主义灾难。安理会今天还必须采取果断措施避免这场环境灾难，并向胡塞民兵发出强烈和明确的信息，以避免一场环境灾难。

请允许我澄清几点。

2018年以来，甚至早在2017年，也门政府就针对该油轮发出警告，因为对该油轮的状况缺乏评估，必须对其进行必要的维修和保养。有一项建议是，联合国与胡塞民兵进行谈判，以便使一个联合国技术小组能够获准进入该油轮评估情况，进行紧急维修和必要保养。然而，胡塞民兵继续操纵局势，将此作为讨价还价的筹码，而无视这场灾难的严重后果。

主管人道主义事务副秘书长兼紧急救济协调员马克·洛科克先生在向安全理事会作的多次通报中一再警告说，110多万桶石油若发生爆炸或泄漏，会造成灾难性后果，并对也门人道主义局势产生影响。

2020年7月15日，应我国政府的请求，安理会召开了一次特别会议（见S/2020/721），警告各方泄漏或爆炸会造成巨大的人道主义、环境和经济损失，并产生严重的影响。

我国政府多次致函安理会，对不断增加的潜在环境、人道主义和经济风险发出警报，请安理会负起责任，防止此类灾难，责成胡塞民兵信守其一再作出的承诺，毫不拖延地采取有效和切实的措施，允许联合国技术小组进入油轮进行评估和维修。

第2511(2021)号和第2564(2021)号决议强调了环境风险和人道主义风险，并强调必须毫不拖延地允许一个联合国小组进入油轮，以便开展评估和维修活动。这些决议还强调了胡塞民兵在这方面的责任。

许多国家、组织和研究中心也一再发出警告说，需要紧急处理油轮问题，因为这一情况会直接或间接危及1500万人，并在农业和渔业部门造成210多亿美元的损失，以及污染冲击。这不仅会影响红海，而且会影响曼德海峡和亚丁湾以及邻国和海上航行。关闭荷台达港至少六个月会造成严重的人道主义影响和经济影响，那将是雪上加霜。结果会造

成价格上涨200%，且不提胡塞民兵针对也门人民的无谓战争所造成的人道主义苦难。

秘书长特使马丁·格里菲思先生提出了一个三步走解决方案，该方案仍然是最佳方案：第一，评估和紧急修理；第二，进行维修以及卸走石油，第三，处置油轮和出售石油，以便在联合国监督下支付公务员工资。

最后，我们期待安理会履行其在这一问题上负有的职责，采取严格的威慑措施，严肃地向施加压力，迫使他们停止操纵这一问题，停止在这一局势中进行政治讹诈。胡塞民兵的行为是不道德的。我们不能再保持沉默，迁就他们，因为我们正在与时间赛跑。我们今天能够做到的到明天可能就不再能够做到。

主席(以英语发言):发言名单上没有其他发言者了。我现在请安理会成员进行非正式磋商，继续讨论这个问题。

下午3时25分散会。