



Conseil de sécurité

Soixante-seizième année

8786^e séance

Jeudi 3 juin 2021, à 15 heures

New York

Provisoire

<i>Président :</i>	M. Auväärt	(Estonie)
<i>Membres :</i>	Chine	M. Geng Shuang
	États-Unis d'Amérique	M. Mills
	Fédération de Russie	M. Polyanskiy
	France	M ^{me} Broadhurst Estival
	Inde	M. Raguttahalli
	Irlande	M ^{me} Byrne Nason
	Kenya	M. Kiboino
	Mexique	M ^{me} Buenrostro Massieu
	Niger	M. A Barry
	Norvège	M ^{me} Heimerback
	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Dame Barbara Woodward
	Saint-Vincent-et-les Grenadines	M ^{me} Gonsalves
	Tunisie	M. Ladeb
	Viet Nam	M ^{me} Nguyen

Ordre du jour

La situation au Moyen-Orient

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et la traduction des autres déclarations. Le texte définitif sera publié dans les *Documents officiels du Conseil de sécurité*. Les rectifications éventuelles ne doivent porter que sur le texte original des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau U-0506 (verbatimrecords@un.org). Les procès-verbaux rectifiés seront publiés sur le Système de diffusion électronique des documents de l'Organisation des Nations Unies (<http://documents.un.org>)



La séance est ouverte à 15 h 5.

Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

La situation au Moyen-Orient

Le Président (*parle en anglais*) : Conformément à l'article 37 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite le représentant du Yémen à participer à la présente séance.

Conformément à l'article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite les personnes suivantes, appelées à présenter un exposé, à participer à la présente séance : M^{me} Inger Andersen, Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement ; et M^{me} Reena Ghelani, Directrice des opérations et de la communication au Bureau de la coordination des affaires humanitaires de l'Organisation des Nations Unies.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l'examen de la question inscrite à son ordre du jour.

Je donne la parole à M^{me} Andersen.

M^{me} Andersen (*parle en anglais*) : Le risque de marée noire occasionnée par une fuite de pétrole du *FSO SAFER*, une unité flottante de stockage et de déchargement à simple coque, augmente de jour en jour. Malheureusement, aucun changement notable n'est à signaler depuis mon exposé de l'année dernière (voir S/2020/721). Les risques pour l'environnement et les moyens de subsistance des populations demeurent.

Un accord conclu avec Ansar Allah en novembre 2020 sur l'étendue des travaux d'évaluation du navire semblait alors prometteur. Toutefois, sa mise en œuvre s'est heurtée à des obstacles politiques et logistiques, et la mission prévue n'a pas pu être déployée. De ce fait, nous ne savons toujours pas quel est l'état exact du navire ni quelle serait la meilleure solution pour gérer 1,1 million de barils de pétrole dans un pétrolier vieillissant ancré dans une zone écologiquement sensible de la mer Rouge.

Comme je l'ai indiqué l'année dernière, les deux scénarios possibles, à savoir celui d'un déversement ou d'une explosion, toucheraient directement des millions de personnes dans un pays qui connaît déjà la plus grande crise humanitaire au monde. La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a compliqué les efforts visant à répondre à l'urgence. En cas de marée noire, des écosystèmes entiers pourraient être endommagés et il

faudrait des décennies pour nettoyer le pétrole déversé. Les répercussions économiques, sociales et sanitaires seraient également désastreuses.

On estime qu'une marée noire et les dommages en résultant pour les pêcheries, les ressources marines et les industries côtières, ainsi que la fermeture d'usines et de ports pourraient porter atteinte aux moyens de subsistance de jusqu'à 670 000 personnes. La fermeture forcée des ports d'Hodeïda et de Salif pourrait limiter les importations de carburant et de denrées alimentaires pendant deux à trois semaines. Cinquante pour cent des pêcheries pourraient être bloquées, avec un coût économique estimé à environ 350 millions de dollars sur cinq ans. Les moyens de subsistance de plus de 31 500 pêcheurs seraient menacés, et 235 000 travailleurs du secteur de la pêche pourraient perdre leur emploi.

La mer Rouge est l'un des plus importants réservoirs de biodiversité de la planète. Elle abrite des mammifères marins, des tortues de mer, des oiseaux de mer et de nombreuses autres espèces d'importance internationale. Les environnements marins côtiers, et en particulier les mangroves, représentent 86 % de la superficie de mangroves de la République du Yémen, avec de vastes étendues d'herbiers de phanérogames marines et de récifs coralliens.

En cas d'incendie ou d'explosion, environ 4,8 millions de personnes au Yémen et 350 000 personnes au Royaume d'Arabie saoudite pourraient être exposées à des niveaux de pollution nocifs dans les 24 à 36 heures qui suivent. Environ un million de personnes déplacées vivent dans des zones du Yémen qui pourraient être recouvertes par le panache de fumée. Les conséquences sur la santé des personnes vulnérables, en particulier celles qui souffrent de problèmes cardiaques et respiratoires, pourraient être graves. La côte occidentale du Yémen serait la plus touchée, mais une marée noire pourrait également avoir des répercussions négatives sur les pays voisins de la mer Rouge et sur la navigation le long de l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde.

Le système des Nations Unies s'efforce d'appuyer la planification des mesures de préparation, d'urgence et d'intervention en cas de marée noire. Nous avons fait quelques progrès et sommes en bonne voie, notamment en ce qui concerne la mise en place de mécanismes de coordination, dont je voudrais donner un aperçu au Conseil.

L'Organisation régionale pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA), avec l'appui du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), a élaboré le plan d'urgence régional avec la participation des États membres de la PERSGA. Ensemble, nous avons créé un comité de coordination chargé de coordonner l'assistance régionale et internationale en cas de déversement important d'hydrocarbures provenant du *FSO SAFER*. Le comité vise à aider les pays touchés à atténuer les dommages causés par une marée noire. Il a élaboré des consignes générales en cas de déversement, précisé les mandats des membres du comité et décrit les fonctions critiques en cas de demande d'assistance.

Le Gouvernement yéménite a également créé un comité national d'urgence sur le *FSO SAFER*. Le plan d'urgence national est en cours d'examen, avec l'appui de la PERSGA, du PNUE et de l'OMI.

L'OMI a récemment passé un contrat avec une société pour mettre à jour les scénarios en cas de déversement d'hydrocarbures du *FSO SAFER*.

Ces efforts se sont accompagnés d'une série d'ateliers de renforcement des capacités pour les interventions aux échelons régional et national, organisés par la PERSGA, l'OMI et le PNUE, et consacrés à l'élaboration de procédures régionales pour mettre en œuvre le plan d'urgence régional et faciliter les efforts d'intervention ; à la formation nationale de l'Autorité yéménite de protection de l'environnement à l'emploi des agents dispersants et équipements utilisés dans les interventions contre les déversements d'hydrocarbures ; et à des exercices régionaux de simulation virtuelle et informatique pour tester l'efficacité du plan d'urgence régional en cas de marée noire.

Nous reconnaissons que, malgré tous les efforts déployés par les organismes des Nations Unies et leurs partenaires, le risque persiste et la situation est vouée à se détériorer à mesure que les retards s'accumulent. Même si les activités d'intervention étaient lancées immédiatement après une marée noire, il faudrait des années pour que les écosystèmes et les économies se rétablissent.

En ce qui concerne la planification des interventions d'urgence, et malgré les mesures déjà prises, que j'ai citées, il reste encore beaucoup à faire en termes de préparation et de planification. Nous sommes préoccupés, par exemple, par la disponibilité limitée

des équipements, par les problèmes potentiels liés aux assurances et par d'autres difficultés qui devront être surmontées.

Pour terminer, cela fait près d'un an que nous nous sommes réunis pour discuter spécifiquement du risque croissant que présente le pétrolier *FSO SAFER*. J'exhorte à nouveau les partenaires internationaux à intensifier leurs efforts pour remédier à cette situation. L'évaluation du *FSO SAFER* est cruciale pour nous permettre de comprendre les risques et de nous assurer que nous sommes en mesure d'identifier les prochaines étapes qui s'imposent pour réduire ces risques.

Parallèlement à ces efforts de prévention, nous devons continuer de n'épargner aucun effort et de collaborer pour planifier une intervention efficace en cas de marée noire.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie M^{me} Andersen de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M^{me} Ghelani.

M^{me} Ghelani (*parle en anglais*) : Ces deux dernières années, le Secrétaire général adjoint Lowcock a informé le Conseil de sécurité à 23 reprises sur le pétrolier *FSO SAFER*, y compris durant une visioconférence convoquée en juillet dernier (voir S/2020/721) qui, à l'instar de la présente séance, y était spécifiquement consacrée. Compte tenu de ces 23 exposés, inutile de dire que les progrès sont beaucoup plus lents que ce que l'on souhaiterait. Par le passé, nous avons expliqué dans le détail ce qui, selon nous, suivrait probablement une marée noire ou une explosion, à savoir un désastre aussi bien écologique qu'humanitaire. Cette appréciation n'ayant pas changé, je ne la répéterai pas aujourd'hui. Nous avons également informé le Conseil tous les mois des efforts déployés par les Nations Unies pour obtenir l'accès au *FSO SAFER*. Il n'y a pas grand-chose de nouveau à dire ici non plus. Le fait est que, à ce jour, aucune mission n'a été autorisée à se déployer. Cela s'explique principalement par le fait que les dirigeants d'Ansar Allah, bien qu'ils aient toujours accepté le principe d'une mission, ont été réticents à fournir les garanties concrètes nécessaires à sa réalisation.

L'ONU a écrit à Ansar Allah il y a deux mois pour expliquer précisément les conditions qui doivent être réunies avant le déploiement de la mission. Les donateurs du projet ont envoyé une lettre similaire, et plusieurs États Membres ont également abordé la question directement. Ces 10 derniers jours, des discussions approfondies ont également eu lieu pour tenter de combler les écarts

restants. Jusqu'à présent, toutefois, ces efforts n'ont pas abouti. Le principal point d'achoppement semble être le mandat exact de la mission des Nations Unies et, plus précisément, pourquoi les Nations Unies ne parviennent pas à se mettre davantage d'accord en ce qui concerne les réparations.

Comme nous l'avons déjà dit, le *FSO SAFER* est un site dangereux ; cela fait plus de six ans qu'il n'a pratiquement pas été entretenu. De ce que nous savons, sa structure physique se dégrade, ses systèmes sous-jacents ne fonctionnent pas et il est fort probable que des gaz inflammables s'accumulent à certains endroits. Mais, comme les Nations Unies n'ont jamais été autorisées à visiter le site, nous ne savons pas précisément quelles sont les conditions à bord. Cela signifie qu'il est impossible de dire à l'avance quelles activités peuvent y être effectuées en toute sécurité.

C'est pourquoi l'objectif principal de la mission des Nations Unies a toujours été d'évaluer l'état du navire. Les experts doivent vérifier ce à quoi nous avons affaire et évaluer ce qui peut être fait en toute sécurité. Grâce aux éléments fournis par cette évaluation, il sera possible d'envisager de manière impartiale les options qui permettront de régler le problème une fois pour toutes. Au cours de la mission, les experts effectueront également quelques travaux de maintenance légère afin de minimiser le risque immédiat de marée noire, ce qui, nous l'espérons, permettra de gagner du temps. Un document officiel sur la portée des travaux, disponible sur le site Web de l'Organisation des Nations Unies, décrit exactement ce que l'équipe des Nations Unies souhaite faire en termes de maintenance, pour autant que les conditions à bord et dans le milieu environnant permettent de s'en acquitter en toute sécurité.

Comme nous l'avons dit au Conseil, Ansar Allah avait à l'époque – en novembre – accepté la portée des travaux. Aujourd'hui toutefois, c'est l'insatisfaction qui l'emporte. Le fait que les Nations Unies privilégient l'évaluation peut sembler frustrant étant donné que tout le monde souhaite que le problème soit réglé d'emblée. Et il va sans dire que le monde se féliciterait assurément d'une quelconque voie permettant d'avancer aussi rapidement que possible vers une solution sûre et durable. Pour une mission dirigée par les Nations Unies, cette voie commence par une évaluation complète et impartiale. Comme nous l'avons déjà dit, les Nations Unies n'ont aucune préférence quant à la manière dont le problème sera en définitive réglé, dans la mesure où il est réglé en toute sécurité.

Dans ce contexte, quelle est la prochaine étape ? L'équipe d'experts des Nations Unies reste prête à se déployer, comme c'est le cas depuis deux ans. Les Nations Unies entendent maintenir cette équipe en attente aussi longtemps que nous disposerons de fonds des donateurs pour ce faire. Une partie de ces fonds est toutefois proche de l'épuisement, aussi espérons-nous que les choses vont commencer à bouger beaucoup, beaucoup plus vite. Si toutes les garanties nécessaires sont accordées, il faudra tout de même plusieurs semaines pour que les Nations Unies affrètent les navires de la mission, expédient tout l'équipement spécialisé, déploient les experts et fassent route vers le *FSO SAFER* depuis Djibouti. Plus vite toutes les discussions seront terminées, plus vite tout cela pourra débiter.

En parallèle, comme le Conseil l'a entendu de la bouche de la Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des travaux sont également en cours à l'appui de la planification d'urgence. Je remercie le PNUE, l'Organisation maritime internationale et les autres organismes qui appuient ces efforts importants.

L'ONU reste très désireuse d'aider du mieux qu'elle le peut, conformément à tout ce que je viens de décrire.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie M^{me} Ghelani de son exposé.

Je crois savoir que les membres du Conseil souhaitent faire leurs déclarations dans le cadre des consultations à huis clos.

Je donne maintenant la parole au représentant du Yémen.

M. Al-Saadi (Yémen) (*parle en arabe*) : En premier lieu, Monsieur le Président, je tiens à vous féliciter de l'accession de votre pays à la présidence du Conseil de sécurité pour ce mois. Nous vous souhaitons plein succès, ainsi qu'à ce pays frère qu'est l'Estonie. Je remercie également le Représentant permanent de la Chine de sa présidence du Conseil le mois dernier.

Nous apprécions vivement la convocation de cette importante séance pour examiner la question du pétrolier *FSO SAFER*. Nous nous réunissons aujourd'hui, près d'un an après la tenue de la visioconférence spéciale du Conseil de sécurité qui a eu lieu le 15 juillet 2020 (voir S/2020/721), pour nous saisir de cette même problématique. La question qui se pose est la suivante : quels progrès ont été réalisés depuis cette

réunion ? À ce jour, la réponse est : aucun. Au contraire, la situation relative au pétrolier s'est encore détériorée, et les conséquences humanitaires, environnementales et économiques qui résulteraient d'une éventuelle catastrophe liée à son explosion ou à une marée noire sont de plus en plus importantes. Les milices houthistes continuent obstinément de rejeter tous les appels de la communauté internationale et du Conseil de sécurité, ainsi que toutes les initiatives et efforts déployés pour régler le problème, y compris ceux de l'ONU. Non seulement les milices houthistes refusent de coopérer, mais elles sont allées jusqu'à dire, récemment, que l'ONU est responsable des retards et jusqu'à l'accuser de piller les ressources affectées à l'évaluation et à la maintenance.

Toutes les déclarations du Conseil au cours de la période précédente appelaient les houthistes à autoriser une équipe technique des Nations Unies à accéder au pétrolier afin d'évaluer la situation et d'effectuer des réparations urgentes, en plus de le vider. Toutes tenaient les milices houthistes pour responsables. Ces déclarations appelaient à prendre des mesures pragmatiques sur le terrain mais, malheureusement, rien ne s'est produit. Au contraire, les milices houthistes ont fait la sourde oreille aux appels du Conseil comme à ceux de la communauté internationale, et leur ont opposé un silence obstiné. Aujourd'hui, nous sommes donc au bord d'une grave catastrophe environnementale, qui viendrait s'ajouter à la catastrophe humanitaire qui touche le peuple yéménite en raison du coup d'État mené par les milices houthistes contre les Yéménites. Le Conseil se doit aussi de prendre des mesures énergiques aujourd'hui pour éviter cette catastrophe et envoyer un message fort et clair aux houthistes afin d'empêcher une calamité environnementale.

Qu'il me soit permis de préciser quelques points.

Depuis l'année 2018 – et même dès 2017 – le Gouvernement yéménite appelle l'attention sur ce pétrolier, étant donné l'absence d'évaluation quant à son état, et sur la nécessité d'effectuer les activités de réparation et d'entretien qui s'imposent. Il a été suggéré que l'ONU négocie avec les milices houthistes pour qu'elles permettent à une équipe technique des Nations unies d'accéder au pétrolier afin d'évaluer la situation et d'effectuer les réparations urgentes et l'entretien nécessaire. Mais les houthistes ont continué d'utiliser la situation comme monnaie d'échange et de ne tenir aucun compte des graves conséquences de cette catastrophe.

Dans le cadre de plusieurs de ses exposés au Conseil de sécurité, M. Mark Lowcock, Secrétaire général adjoint aux affaires humanitaires et Coordonnateur des secours d'urgence, a plus d'une fois mis en garde contre les effets catastrophiques qui se produiraient si les plus de 1,1 million de barils de pétrole venaient à exploser ou à se déverser dans la mer, et les conséquences que cela aurait sur la situation humanitaire au Yémen.

Le 15 juillet 2020, à la demande de mon gouvernement, le Conseil a convoqué une réunion extraordinaire (voir S/2020/721) pour alerter sur le très lourd coût humanitaire, environnemental et économique qui résulterait d'une marée noire ou d'une explosion et les terribles effets qui s'ensuivraient.

Mon gouvernement a envoyé de nombreuses lettres au Conseil pour tirer la sonnette d'alarme au sujet des risques environnementaux, humanitaires et économiques de plus en plus grands et lui demander de prendre ses responsabilités afin d'empêcher une telle catastrophe et d'obliger les milices houthistes à honorer leurs promesses faites à plusieurs reprises et à prendre sans délai des mesures tangibles et concrètes pour permettre à l'équipe technique des Nations Unies d'accéder au pétrolier à des fins d'inspection et de maintenance.

Les résolutions 2511 (2021) et 2564 (2021) ont souligné les risques environnementaux et humanitaires ainsi que la nécessité d'autoriser une équipe des Nations Unies à accéder sans plus tarder au pétrolier afin qu'elle puisse y mener une mission d'évaluation et de réparation. Ces résolutions insistent également sur la responsabilité que portent les houthistes dans cette situation.

De nombreux pays, organisations et centres de recherche ont également lancé des avertissements répétés concernant la nécessité de régler d'urgence la question de ce pétrolier, étant donné qu'il pourrait directement ou indirectement mettre en danger 15 millions de personnes et entraîner des pertes de plus de 21 milliards de dollars dans les secteurs de l'agriculture et de la pêche, et qu'outre la mer Rouge, le détroit de Bab el-Mandab et le golfe d'Aden, les effets de la pollution pourraient concerner également les pays voisins et la navigation maritime. À cela, il faut ajouter les répercussions humanitaires et économiques néfastes qui résulteraient de la fermeture du port de Hodeïda pendant au moins six mois. On pourrait ainsi assister à une augmentation des prix de 200 %, sans parler des souffrances humanitaires que provoque déjà la guerre insensée que les houthistes mènent contre le peuple yéménite.

M. Martin Griffiths, l'Envoyé spécial du Secrétaire général, a proposé une solution en trois temps qui reste, à ce jour, la meilleure solution : premièrement, une évaluation et des réparations urgentes ; deuxièmement, des travaux de maintenance et l'évacuation du pétrole et, troisièmement, la démolition du pétrolier et la vente du pétrole pour couvrir les salaires des fonctionnaires, le tout sous la supervision de l'ONU.

En conclusion, nous espérons que le Conseil prendra ses responsabilités dans cette affaire et adoptera des mesures strictes et dissuasives afin de faire sérieusement pression sur les milices houthistes

pour qu'elles arrêtent de manipuler cette question et cessent leur chantage politique. Leur comportement est immoral. Nous ne pouvons plus rester silencieux et tenter d'apaiser les milices houthistes, car nous sommes dans une course contre la montre. Ce que nous pouvons faire aujourd'hui ne sera peut-être plus possible demain.

Le Président (*parle en anglais*) : Il n'y a pas d'autre orateur inscrit sur la liste. J'invite à présent les membres du Conseil à poursuivre le débat sur la question dans le cadre de consultations.

La séance est levée à 15 h 25.