



یکشنبه-۲۳ شهریور ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۲۹۷

## اقتصاد دریا

#### شیلات

**جهش صادرات میگوی ایرانی با کمک های دیپلماسی و تقویت زنجیره سرد**



در صورت تقویت زنجیره سرد میگو و کمک های دیپلماسی، امکان صادرات به کشورهای همسایه بیشتری وجود دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی شکوری در برنامه تلویزیونی "گنج آبی" در شبکه یک سیما درباره حمایت های بخش دولتی در پرورش میگو گفت: با توجه به برنامه هایی که در راستای توسعه پرورش میگو در کشور انجام شده است نیازمند حمایت های جدی از سوی بانک ها در راستای تامین تسهیلات مورد نیاز هستیم.مهدی شکوری افزود: پس از تشکیل پرونده در سامانه تسهیلات و فراهم شدن الزامات مورد نیاز بایستی بانک ها نسبت به تامین مبلغ وام اقدام کنند اما موضوع تامین وثیقه، عاملی بازدارنده محسوب می شود که در این راستا موضوع ارائه سند به پرورش دهندگان متقاضی به سرعت از سوی سازمان شیلات ایران و سایر دستگاه های مرتبط در حال انجام است.وی ادامه داد: حجم منابع مالی بایستی افزایش یابد و برای پرورش میگو به حداقل ۶ همت تسهیلات نیاز داریم تا به عنوان سرمایه در گردش در اختیار تولیدکنندگان قرار گیرد.شکوری تاکید کرد: برای ساخت و تجهیز مزارع نیز نیازمند ۹۰ همت تسهیلات در برنامه هفتم توسعه هستیم که امیدواریم تخصیص آن انجام شود.

معاون توسعه آبی پروری سازمان شیلات توسعه بازار محور را مورد تاکید قرار داد و گفت: در گذشته توسعه پرورش میگو، دولت محور بود اما در شرایط حاضر با فضاسازی های انجام شده متقاضیان برای سرمایه گذاری در این حوزه وجود دارند که ضرورت دارد کمک کنیم تا به سمت ایجاد و تجهیز مزارع میگو هدایت شوند.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری، پیمان هایی نظیر

بریکس و شانگهای را فرصت های مناسب پیش روی ایران دانست و تاکید کرد: تأثیرگذاری این پیمان‌ها برای وضعیت کشور و به تبع آن وضعیت صنعت دریانوردی ایران مشروط به داشتن برنامه عملی و منطقی برای استفاده از این فرصت است. همچنین فراهم کردن زیرساخت‌های مناسب و سیاست‌گذاری‌های روشن دولت ضروری است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سامان رضایی در گفت و گو با مانا درباره مزایای عضویت انجمن دریانوردان ایران به عنوان یک‌مجموعه غیر دولتی در مجمع دریانوردان بریکس بیان کرد: ایران فرصت‌های متعدد و متنکر زیادی را دست داده است و بهره‌برداری از این فرصت و مزیت‌های عضویت در ابعاد مختلف بریکس نیز به وابسته به رفتار و عملکرد کل این مجموعه دارد.

وی با اشاره به برگزاری نشست‌های متعدد از جمله چهاردهمین مجمع اتحادیه کارگری بریکس در بازاریابی در اردیبهشت ۱۴۰۰ و نشست اخیر رؤسای کشورهای عضو بریکس در تابسند گفت: تعداد و تراکم این نوع جلسات در ماه‌های اخیر بیانگر تمایل و رویکرد کشورهای عضو به بهره‌برداری بیشتر و بهتر از این نوع مجامع است، اما باید دید که آیا ایران دنباله‌روی صرف و بی‌برنامه است و یا برای چنین رخدادها و تحولات برنامه دارد.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری افزود: مسلماً تشدید تنش اقتصادی، سیاسی و امنیتی موجود با غرب و تلاش ترامپ برای تحمیل فشار حداکثری و به انزوا کشیدن ایران، اهمیت همکاری‌های بین‌المللی را در چارچوب بریکس و شانگهای در چندان می‌کند. البته قطعاً بهره‌برداری از آن منوط به درک صحیح و منطقی از شرایط و داشته‌های خود و ظرفیت‌های موجود در این همکاری‌ها و پیمان‌هاست.

وی ادامه داد: در شرایطی که ما با غرب در ستیز هستیم، تحریم‌ها رخ داده و مکانیزم ماشه مطرح شده است همچنین ناترازی و مشکلات متعدد و متکثری در بخش‌های مختلف داریم، از سوی دیگر غرب همه تلاش‌های ما را می‌کند که انزوای سیاسی، اقتصادی و اجتماعی را به دلایل مختلف به ایران تحمیل کند، قاعدتاً ما باید دنبال گزینه‌های جایگزین باشیم. رضایی اضافه کرد: بریکس و شانگهای اگر ظرفیت استفاده آن را فراهم کنیم، می‌تواند نقطه تنفسی برای ایران باشد.

به گفته رضایی، تجارب متعدد و فرصت‌های ویژه برای صنعت دریایی کشور از جمله جام جهانی قطر، حمل‌ونقل دریایی در خزر و ... ایجاد شده که به درستی تحلیل نشده و از آن استفاده بهینه نکرده‌ایم زیرا آن انسجام و سیاست‌گذاری جامع برای بهره‌برداری کامل از این



#### سند گروه اقتصاد دریا- امید اسماعیلی – در

حالی که سیاست‌های تعرفه‌ای دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور ایالات متحده آمریکا زنجیره تامین جهانی بسیاری از شاخه‌های تولیدی را در بسیاری از کشورها با چالش‌ها و مشکلات جدی مواجه کرده است، این کشور هند است که با اجرای سیاست‌های جدید در حوزه اقتصاد دریایی و سرمایه‌گذاری ۲۰میلیارد دلاری در زیرساخت‌های دریایی به دنبال ایجاد مسیرهای جدید جهت افزایش نفوذ اقتصادی و رقابت با سایر اقتصادهای جهان است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، در آخرین نمونه از سیاست‌های جاه‌طلبانه دریایی دهلی، رسانه‌های بین‌المللی از ایجاد مسیرهای جدید دریایی برای نفوذ بیشتر هند به بازارهای اروپا خبر داده‌اند. به گزارش پایگاه رسانه‌ای پورت‌نیز، تمرکز بر بنادر Iberian (اسپانیا و پر تغال) و مراکش به عنوان دروازه‌های غربی مدیترانه مورد توجه ویژه دولت هند قرار گرفته است. ایجاد خطوط کشتیرانی جدید در این مسیر، نه تنها زمان حمل کالا را کاهش می‌دهد، بلکه سهم هند از تجارت جهانی را از ۱.۵ درصد فعلی به ۵۵ درصد تا ۲۰۳۰ می‌رساند.

این استراتژی، بخشی از برنامه Sagarmala و ابتکارات Bharat Global Ports (BGP)، هند را در رقابت فزاینده با چین و آمریکا قرار می‌دهد؛ جایی که اقیانوس هند به میدان نبرد اقتصادی تبدیل شده است. بسیاری از کارشناسان بر این باورند که این مسیرهای جدید، هند را از حاشیه به مرکز تجارت مدیترانه می‌رساند. در شرایطی در رقابت با چین (تمرکز بر حجم) و آمریکا (تمرکز بر فناوری)، هند بر «رشد سبز» و تنوع مسیرها (مانند EMC با روسیه) شرط‌بندی کرده است.

تحلیلگران همسدر می‌دهند که تنش‌های US-China می‌تواند هند را به یک برنده تبدیل کند، مشروط بر اینکه سرمایه‌گذاری در امنیت دریایی نیز صورت گیرد. هند

با اجرای دوسیاست جاه‌طلبانه دریایی Sagarmala و BGP، نه‌تنها بنادر اسپانیا، پر تغال و مراکش را به دروازه اروپا تبدیل می‌کند، بلکه در جاده ابریشم آبی جدید، جایگاه خود را تثبیت خواهد کرد. این جاه‌طلبی، اگر با دیپلماسی همراه باشد، می‌تواند هند را به سومین قدرت دریایی جهان و در جایگاه پلی میان شرق و غرب در عصر چندقطبی تبدیل کند.

#### برنامه‌های دریایی هندورقابت جهانی

پروژه Sagarmala که در ۲۰۱۵ آغاز شد و در ۲۰۲۵ دهه خود را جشن می‌گیرد، ستون فقرات این استراتژی است. تاکنون ۱۷۹ پروژه اتصالی (ارزش ۲۰.۶ دلتن crore روپیه) شناسایی شده، با ۹۲ پروژه تکمیل (۵۸ هزار crore روپیه) و ۵۶ پروژه در حال اجرا. ظرفیت بنادر هند از ۸۵ میلیون تن در سال ۲۰۱۱ به ۱۳۰۰ میلیون تن در ۲۰۲۵ رسیده و هدف ۳۰۰۰ میلیون تن تا ۲۰۳۰ است؛ با تمرکز بر بنادر خصوصی مانند موندرار (رتبه ۳۹ جهانی، ۷.۴ میلیون TEU در ۲۰۲۴). در فوریه ۲۰۲۵، هند Bharat Global Ports (BGP) را راه‌اندازی کرد: BGP برای مدیریت بنادر خارجی و BCSL برای ناوگان کانتینری جدید.(با تراخ کانتینریراسیون کمتر از ۳۰ درصد فعلی). این‌ها با سرمایه‌گذاری ۲۰میلیارد دلاری در کشتی‌سازی، دیجیتال‌سازی و سوخت سبز (سه‌هاب هیدروژن در کندلا، پارادایپ و توتیکورین) همراه است. همکاری‌ها شامل MoU با نیروژ برای مسیرهای قطب شمال، ژاپن برای بنادر هوشمند و دانمارک برای مرکز تعالی حمل‌ونقل سبز است. این برنامه‌ها، اشتغال ۱ crore شغل ایجاد کرده و هزینه لجستیک را از ۱۴-۱۳ درصد GDP به زیر ۱۰ درصد کاهش می‌دهد که کلیدی برای افزایش سهم هند از ادرصد تجارت جهانی به ۱۰ درصد خواهد بود.

هند با این جاه‌طلبی‌ها، وارد رقابت مستقیم با غول‌های

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# یکه تازی دریایی دهلی برای احاطه بازارهای اروپا

رونمایی از خطوط دریایی جدید هند در بنادر مراکش

### اسپانیا و پرتغال

جدید- چندوجهی خود در سسریلانکا با هدف ارتقای خدمات لجستیک داخلی خیر داد. ماه گذشته شرکت‌های کشتیرانی HMM، یانگ‌مینگ و ONE از بازسازی هماهنگ سروس‌های آسیا-مدیترانه، اقیانوس آرام و خاورمیانه خود خبر دادند.

#### انگیزه‌های هنداز توسعه اقتصاد دریا

هند می‌خواهد وابستگی خود به مسیرهای قدیمی (مثل استفاده از کانال سوئز یا توقف در بنادر کشورهای واسطه) را کاهش دهد. تنوع مسیرها کمک می‌کند در مواجهه با اختلالات ژئوپلیتیکی (جنگ‌ها، اعتراضات، مشکلات حمل‌ونقل) مقاومت بیشتری داشته باشد. در این میان هرچه مسیر مستقیم‌تر و تعداد توقف‌ها کمتر باشد، هزینه‌ها پایین‌تر و زمان ارسال کالا کمتر خواهد شد. بنادر با امکانات عمیق، ترمینال‌های مجهز و اتصال ریلی-جاده‌ای در داخل کشور و به بنادر متصل، کل هزینه زنجیره تامین را کاهش می‌دهند. از طرف دیگر، اروپا یکی از بازارهای بزرگ برای کالاهای صنعتی، کشاورزی، نساجی و فناوری هند است. دسترسی راحت‌تر به بنادر اروپایی (اسپانیا، پرتغال) باعث می‌شود هند بتواند صادرات خود را تقویت کند، رقابت قیمتی بهتری داشته باشد و زمان رسیدن کالا به بازار اروپا را کاهش دهد.

چنین با پروژه‌هایی مثل کمربند و جاده دریایی، سرمایه‌گذاری‌های بزرگ بندری، توسعه زیرساخت لجستیکی و شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای، یک قدرت بزرگ دریایی در حال گسترش است. هند نمی‌خواهد در حوزه نفوذ بندری و لجستیک عقب بماند. علاوه‌بر این، ایالات متحده نیز به دلیل منافع ژئوپلیتیکی خود، به‌ویژه در منطقه اقیانوس هند-پاسیفیک، وارد عرصه حمایت از پروژه‌های بندری و امنیت دریایی شده است. هند با توسعه بنادر داخلی و حضور بین‌المللی در بنادر خارجی، درصد برقراری تعادل قدرت را بهریدر است. بااین‌حال، طرح‌هایی مانند برنامه توسعه بندرمحور هند، سرمایه‌گذاری در کشتی‌سازی، تعمیرکشتی، توسعه اقتصادی ساحلی و افزایش ظرفیت بنادر عمیق‌دراز از مهم‌ترین برنامه‌های روی میز است.

دریایی نیز شده است. چین با ۵۵۰۰ درصد ناوگان جهانی و ابتکار (Belt and Road)، اقیانوس هند را تهدید می‌کند -جایی که هند خود را ارائه‌دهنده امنیت خالص اعلام کرده است. در BRICS، هند و چین بر سر مسیرهای هند-اقیانوسی رقابت می‌کنند، اما توافق مرزی ۲۰۲۴ روابط را تعدیل کرده و تجارت دو جانبه را به ۳۵ میلیارد دلار رسانده است. بااین‌حال، تعرفه‌های ترامپ (از ۲۰۲۵) هند را وادار به تعادل میان Quad (با آمریکا، ژاپن، استرالیا) و bonhomie با چین کرده که می‌تواند US-led ابتکارات را تضعیف کند. همچنین در برابر آمریکا، تجارت دو جانبه به ۲۳۸ میلیارد دلار تا پایان ۲۵ می‌رسد، اما رقابت بر سر مسیرهای اقیانوسیه و امنیت آفریقا شدت گرفته است.

#### اهمیت اتصال هند به بنادر جدید جهان

شرکت کشتیرانی ژاپنی (ONE) Ocean Network Express) سرویس جدید India-Gulf Service را در پایان ماه سپتامبر ۲۰۲۵ بین هند و بندر ام‌القصر عراق راه‌اندازی خواهد کرد. این خط کشتیرانی اتصال میان دروازه‌های کلیدی هند و خاورمیانه را گسترش می‌دهد. به گزارش پورت‌نیز؛ مسیرهای این سرویس جدید شامل توقف در بنادر موندرار، ناواشیوا، جبل علی و ام‌القصر خواهد بود. انتظار می‌رود این سرویس، موقعیت شرکت ONE را در کریدور هند-خلیج فارس تقویت کرده و از جریان‌های حمل کالا به عراق پشتیبانی کند. این خط همچنین پوشش فعلی سرویس‌های ONE در خلیج فارس را تکمیل کرده و باهدف ترانزیت قابل پیش‌بینی‌تر و دسترسی بهتر به مقاصد داخلی از طریق ام‌القصر طراحی شده است.

شرکت ONE سرویس جدید اسپانیا-پر تغال-سرکش (SPM) را از بندر والنسیا تا مراکش در مه‌اگستر ۲۰۲۵ آغاز خواهد کرد. این سرویس پیوندهای تجاری میان اسپانیا، پرتغال و مراکش را تقویت کرده و از طریق هاب حمل‌ونقل والنسیا ارتباط جهانی گسترده‌تری فراهم می‌کند. این سرویس به صورت دو هفته یک‌بار بنادر والنسیا، لیسبون و کازابلانکا و بالعکس را پوشش خواهد داد. همچنین شرکت ONE همچنین از راه‌اندازی سرویس

نقش آفرینی خواهد کرد.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری افزود: در کمیته هماهنگی و دبیرخانه اصلی نیز که شامل ۱۰ عضو است، ایران حضور دارد.

وی درباره ضمانت‌های اجرایی-قطعنامه‌های انجمن دریانوردان بریکس گفت:متأسفانه این روزها شاهد نقض آشکار و مستمر تعهدنامه‌ها، کنوانسیون‌های مصوب سازمان‌های بین‌المللی جهانی از جمله سازمان ملل، پیمان پاریس، دیوان لاهه و ... که عمدتاً با زیرساخت‌ها و پشتوانه جهان غرب در ۵۰سال اخیر شکل گرفته‌اند، هستیم اما ضرب ضمانت توافقات منطقه‌ای و گروهی بین کشورها که با منافع مشترک شکل گرفته به مراتب بالاتر از اجرایی‌تر است.

رضایی بیان کرد: البته همه چیز بستگی به عملکرد اعضا دارد که به چه سبکی به موضوع نگاه کنند. برداشت من حداقل از بریکس دریانوردان این است که این اجماع بین انجمن‌های پر قدرت از ایران، برزیل، هند وجود دارد.

وی اضافه کرد: سال ۲۰۲۶ هند میزبان مجمع خواهد بود ، خیلی دوست داشتم که ایران میزبان این مجمع در سال آینده باشد اما به واسطه فقدان حمایت واقعی و منابع مالی از انجمن از یک سو و از سوی دیگر شرایط خاص و حال حاضر کشور این اجازه را به من نداد تا برای میزبانی مجمع برای سال ۲۰۲۶ از طرف انجمن دریانوردان ایران اعلام آمادگی کنم.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری افزود: یکی از ویژگی‌های بریکس، پیش‌بینی نقشی برای شرکای اجتماعی و نهادهای مستقل و تخصصی است در نهادهای بین‌المللی با ریشه غربی یا ساختار قدیمی و تشکیلاتی، همه چیز کانالیزه و تحمیلی است اما در بریکس این فرصت برای ما ایجاد شده تا متناسب با ظرفیت‌هایمان حتی قواعد را تا حدودی تعریف کنیم.

وی درباره مفاد اعلامیه برزیل توضیح داد: این اعلامیه دستمزد عادلانه، شرایط ایمن در دریا، حقوق اتحادیه‌ها و حمایت‌های اجتماعی، دسترسی به آموزش باکیفیت و فرصت‌های برابر برای زنان و کارگران جوان را تضمین می‌کند. این اعلامیه رویه و نظام حاکم بر تخصیص و کاربرد پرچم‌های مصلحتی FOC را به چالش کشید.

رضایی افزود: از چالش‌ها و موضوعات مورد بحث می‌توانم به چالش خدمه رها شده، بحث جرم انگاری و فشار تحریم‌ها و تهدیدات امنیتی بر دریانوردان اشاره کنم. من سال‌هاست که در مجامع بین‌المللی روی این مباحث کار کردم اما رویکرد این اجلاس کاملاً متفاوت است و حرفی نو داشن. به نظر نظام و ساختار موجود بین‌المللی که بیشتر ساخته و پرداخته نظام قدرت در غرب بود، ساهلست کاری‌ای لازم را برای حل این چالش‌ها از دست داده و برداشت و تجربه من که در هر دو سمت کار



رضایی افزود: در این شرایط گذار و تغییر که معادلات مجدداً بازتعریف و مفاهیم پایه تغییر می‌کند، کشورها به تنهایی نمی‌توانند مسائل خود را مدیریت کنند. حتی کشورهایی با مختصات و ظرفیت‌ها و منابع عظیم همچون هند، چین، روسیه و برزیل به راحتی نمی‌توانند از این نمائین و حمایت عملی بشنوم.

رضایی ادامه داد: بحث انجمن و با یک ارگان یا بخش نیست، موضوع ملی است و انجمن علاقمند است تا در این حرکت ملی نقش خود را براساس وظایف ذاتی و تخصصی خودش هماهنگ با سایر بخش‌ها در کنار دولت و شرکت‌های کشتیرانی ایفا کند.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری توضیح داد: در هشتم اوت ۲۰۲۵ در سالوادور برزیل اولین مجمع دریانوردان بریکس تشکیل شد. این مجمع شامل برزیل، روسیه، هند، چین، آفریقای جنوبی، ایران، مصر، اتیوپی، امارات متحده عربی و اندونزی است. پنج عضو اصلی و قدیمی بریکس در کنار چهار عضو جدید. انجمن ایران توانسته در سطح و اندازه ۵ عضو اصلی نقش آفرینی کند و عضو اعضای مؤسس و اصلی باشد.

وی درباره ضرورت تشکیل این مجمع بیان کرد: صنعت حمل‌ونقل از جمله صنعت دریایی و کشتیرانی در حال گذار و تحولات عمیق است. از تأثیرات اتوماسیون، انرژی تجدیدپذیر و سوخت‌های جایگزین در کنار تنشهای ژئوپلیتیک، جابه‌جایی قدرت، تشکیل کلونی‌های منطقه‌ای و چندقطبی از طریق مجامع همچون بریکس، شانگهای و ... و جنگ‌های نظامی، مناقشات اقتصادی و تعرفه‌ها، تحریم‌ها در حال شکل‌گیری است و کار و حرفه و فعالیت تک تک ما چه دوست داشته باشیم و چه دوست نداشته باشیم، عمیقاً تحت تأثیر آن قرار دارد.

## توافق‌ها و پیمان‌های بریکس و شانگهای، فرصت‌های مناسب پیش‌روی ایران

کرد، این است که دیدگاه و رویکرد مجمع دریانوردان بریکس عملیاتی‌تر و منطقی‌تر است. وی ادامه داد: قطعنامه اول در خصوص حمایت از کشتیرانی داخلی و کاپوژاژ و قطعنامه دوم با عنوان صلح، همکاری و همبستگی به تصویب رسید. که در آن جنگ، تروریسم، حملات مسلحانه به کشتی‌های غیر نظامی و جنگ‌های تجاری که به دریانوردان آسیب می‌رساند را محکوم و بر نقش کار دریایی در ترویج چند جانبه گرای و تثبیت حقوق بشر تأکید شده است.

رضایی یادآور شد: همکاری‌های تجاری دریایی می‌تواند عاملی برای ترویج چند جانبه گرای باشد. ترامپ و نظام سلطه در راستای تقویت تک جانبه گرای، رویکردی بر پایه جنگ تعرفه‌ها را روی کالاهای وارداتی و صادراتی را پیگیری می‌کند. مسلماً کشتیرانی، بنادر و حمل‌ونقل دریایی و عناصر فعال آن یعنی دریانوردان به صورت مستقیم تحت تأثیر این رویکرد و جنگ قرار می‌گیرند، به‌اندک که ایران و روسیه تحت تأثیر تحریم‌ها و حتی جنگ سخت نظامی و امنیتی نیز هستند.

وی گفت: مسلماً تشکیل و استفاده از ظرفیت‌های شورای همکاری و هماهنگی سه جانبه (کارگر، کارفرما و دولت ) در حوزه بریکس می‌تواند ما را در تنظیم‌گری منابع انسانی و اشتراک‌گذاری منابع دریانورد، کشتی و بندر در کنار هند، اندونزی یا چین در دریانوردی و کاربرد فناوری‌های نوین در کنار روسیه و چین تنظیم‌گری بازار عرضه و تقاضا با محوریت چین دنبال کرد.

این فعال صنفی بیان کرد: البته مهمترین کاربرد این شورا ایجاد شبکه و به عبارتی Networking تخصصی به وسعت بریکس با نزدیک به ۶۰ در صد جمعیت جهان سهمی حدود ۴۰ درصد اقتصاد جهان است.

وی افزود: همان‌گونه‌که گفتیم در سالوادور برزیل نهایتاً سه قطعنامه مصوب شد. قطعنامه اول: حمایت از کشتیرانی ساحلی، کاپوژاژ ملی و حاکمیت دریایی. این قطعنامه حق حاکمیت کشورهای بریکس برای اقتصاد کشتیرانی ساحلی به شئون‌های کشتیرانی ملی را به رسمیت می‌شناسد و هدفش هم تقویت کشتیرانی ملی است.

رضایی ادامه داد: قطعنامه دوم، دفاع از دریانوردان در مقابله با تحریم‌ها، درگیری‌های تجاری و تنش‌های جهانی است. این قطعنامه تأثیرهای منفی تحریم‌های یکجانبه و محدودیت‌های مالی را محکوم می‌کند. از ILO و IMO می‌خواهد تا اقدام خاصی برای محافظت از دریانوردان در برابر آسیب‌های جانبی درگیری‌های ژئوپلیتیکی انجام دهند و اطمینان حاصل کند که آنها مطابق حقوق بین‌الملل به عنوان غیر نظامی تحت حمایت هستند. همچنین باید یک مکانیزم پاسخ به بحران و همبستگی برای کمک‌های بشر دوستانه وجود داشته باشد.