

En el marco de la Iniciativa mundial para impulsar el compromiso político con el derecho internacional humanitario (Iniciativa Mundial sobre DIH), **Egipto, Indonesia y el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR)** tienen el agrado de hacer la siguiente presentación:

LÍNEA DE TRABAJO 7

SEGUNDA CONSULTA CON LOS ESTADOS SOBRE GUERRA NAVAL

Dirigida a asesores/as jurídicos/as de Ministerios de Relaciones Exteriores y Defensa de las capitales y representantes de misiones permanentes en Ginebra.

JUEVES 6 DE NOVIEMBRE DE 2025
9:00–18:00 (UTC+1)

FORMATO: PRESENCIAL (EN EL HUMANITARIUM DEL CICR EN GINEBRA) Y EN LÍNEA (POR ZOOM)

Antecedentes

Si bien desde la Segunda Guerra Mundial no se han producido guerras navales a gran escala, las fuerzas navales han sido fundamentales en los conflictos armados marítimos modernos. Muchas situaciones en todo el mundo han retratado de manera cruda la vulnerabilidad de la marina mercante frente a los conflictos armados modernos y el impacto de estos en la economía mundial y, más importante aún, en la sostenibilidad de los servicios esenciales. Entre los métodos y medios de guerra naval se encuentran las armas convencionales mar-mar, tierra-mar y aire-mar, así como los submarinos, las minas navales (si bien su uso está estrictamente reglamentado), las operaciones de bloqueo, visita y búsqueda, y distracción y captura. La confluencia de conflictos armados, la dependencia de los buques mercantes de puntos de congestión para obtener más beneficios en cuanto a costos y tiempo de navegación, y el mero volumen del comercio mundial han aumentado la exposición al riesgo para la industria del transporte marítimo y para los Estados, incluso los neutrales, y su población civil. Las consecuencias para las embarcaciones mercantes son claras: mayores costos operacionales, más riesgos de seguridad y alteraciones considerables en el comercio. Ante una situación de conflicto armado, los buques mercantes y otro tipo de embarcaciones civiles están en riesgo de quedar atrapados en puertos por largos periodos, lo que interrumpe el flujo de bienes esenciales, o de hundirse, y de que los navegantes

naufraquen o mueran. Los Estados y la población civil en tierra se enfrenta a costos más altos, menos bienes y la amenaza de la pobreza y la malnutrición. Las consecuencias indirectas de cualquier posible guerra naval —desde alteraciones en la seguridad alimentaria, los sistemas de comunicación y los servicios esenciales, hasta el daño de gasoductos y oleoductos en el mar, mayor daño socioeconómico, incluso para los Estados neutrales y su población— pone de relieve la necesidad urgente de una aplicación más eficaz del DIH, a fin de tener en cuenta las repercusiones más allá de las zonas de conflicto armado más cercanas.

Es necesario un análisis más detallado de cómo se aplica el derecho internacional que rige la guerra naval, sobre todo teniendo en cuenta la prevalencia contemporánea de personas civiles y bienes de carácter civil en el mar, en su mayoría sin relación con el conflicto armado, así como las graves consecuencias que los conflictos armados en el mar pueden tener para las personas civiles y los bienes de carácter civil en la superficie terrestre.

La línea de trabajo sobre guerra naval está generando un espacio para que los Estados reflexionen sobre muchas cuestiones humanitarias críticas que surgen de los conflictos armados contemporáneos en el mar. Tiene por objetivo que los Estados se pongan de acuerdo respecto de las buenas prácticas para aplicar el derecho y respetar la humanidad en la guerra naval mediante, entre otras medidas, directrices operacionales claras, entrenamiento adecuado y un fuerte compromiso con los principios humanitarios a fin de evitar la violencia sin límites y proteger a la población y los bienes civiles. Esta línea de trabajo se está llevando a cabo al mismo tiempo que el proceso académico en curso para actualizar el Manual de San Remo y puede tener influencia en los debates sobre esta cuestión¹.

La primera consulta de la línea de trabajo sobre guerra naval destacó varias cuestiones importantes, por ejemplo: el papel de los Estados neutrales en los conflictos armados en el mar; la protección de los buques mercantes y su tripulación; la protección de las personas civiles —en la tierra y el mar— y de la navegación comercial de los efectos de las hostilidades en el mar; la prevención del daño civil a causa de operaciones marítimas de prohibición como los bloqueos; y la protección de infraestructura civil crítica como los cables submarinos. Durante la reunión de expertos en Yakarta², los especialistas también subrayaron que las normas sobre la conducción de las hostilidades mantienen su aplicabilidad en el mar, es decir que, si las personas civiles están en buques comerciales o pesqueros, o son personas desplazadas en condiciones precarias, nunca deben ser objeto de ataque, y deben tomarse todas las precauciones factibles para protegerlas de los efectos de las hostilidades. También destacaron el papel que los Estados neutrales pueden tener en conflictos armados en el mar y con qué protección cuentan.

La segunda consulta analizará con mayor detalle las consecuencias humanitarias de ciertos métodos y medios de guerra naval, así como la forma en la que la conducción de las hostilidades en el mar puede afectar a la población civil en el espacio terrestre. Se orienta a comprender con más profundidad cómo los beligerantes pueden, en consonancia con el DIH, respetar la humanidad en la guerra naval y equilibrarla con la necesidad militar. Pondrá de relieve y analizará la naturaleza excepcional del ataque y la destrucción de buques mercantes. También se concentrará en la protección debida a las personas civiles, en mar y tierra, de las consecuencias directas e indirectas de la guerra naval (desde alteraciones en la seguridad alimentaria, las cadenas de comunicación y los servicios esenciales hasta daños socioeconómicos más amplios). Se atenderán particularmente algunas normas específicas: por ejemplo, se invitará a los Estados a debatir cómo los principios que rigen la conducción de las hostilidades deben aplicarse en el mar con vistas a proteger a la población civil y a los buques mercantes, entre ellos, los de los Estados neutrales. Asimismo, ciertos métodos y medios de guerra serán objeto de debate, como

¹ *Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar (Manual de San Remo)*, 12 de junio de 1994: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/san-remo-manual-1994>. La etapa de redacción del proyecto para actualizar el manual se inició en diciembre de 2024: <https://iihl.org/wp-content/uploads/San-Remo-Manual-Project-Statement.pdf>.

² El informe se publicará en el sitio web [Humanity in War](https://humanityinwar.org).

la prohibición de hacer padecer hambre como método de guerra y la prohibición de bloqueos que impidan a la población civil el acceso a los alimentos y otros elementos esenciales para la supervivencia. Por último, la consulta se orientará a la formulación de recomendaciones sobre cómo aplicar el derecho en la práctica.

1. Consecuencias de la conducción de las hostilidades en el mar

Suele decirse que el derecho de la guerra naval ha sido un sistema tradicionalmente basado en plataformas, que se sustenta principalmente en el estado de las embarcaciones; las personas a bordo eran una preocupación secundaria. En el ámbito marítimo, la identificación de objetivos puede ser difícil. En zonas con tráfico marítimo denso, los buques mercantes y los navegantes están en peligro de ser identificados erróneamente como objetivos y sufrir daño incidental durante conflictos armados en el mar. Los errores pueden ocurrir y, debido a la comunicación encriptada y la posibilidad de falsificación o modificación de datos e interferencia en las comunicaciones y los sistemas de navegación, los buques mercantes pueden ser identificados erróneamente como embarcaciones enemigas. Los hundimientos o ataques contra los buques mercantes junto con su tripulación de navegantes son un riesgo real si no se toman todas las precauciones necesarias con anticipación.

Garantizar una navegación segura: los buques mercantes y los navegantes a bordo también corren riesgo de convertirse en víctimas incidentales. Particularmente cerca de las vías marítimas y en los puntos de congestión marítima, este tipo de embarcaciones se encuentra cerca de buques de guerra y otros objetivos de ataque lícitos y pueden verse afectadas por daños considerables e incluso la muerte. El uso de minas navales, si bien es lícito en ciertas circunstancias limitadas, también puede ser mortal para los buques mercantes y los navegantes. Las minas marinas también pueden tener un impacto considerable en el medio ambiente marítimo³. La consulta puede analizar, por ejemplo, la viabilidad y los imperativos de establecer corredores de navegación seguros durante los conflictos armados en el mar para cualquier buque mercante que pase por sus rutas comerciales marítimas habituales, y otras recomendaciones similares.

Protección de buques mercantes: el papel que pueden tener los buques mercantes en los conflictos armados no debe olvidarse. Pueden convertirse en buques de guerra o buques hospitales, o asumir el papel de auxiliares. Pueden (inadvertida o deliberadamente) transportar lo que los beligerantes han declarado como contrabando, colocar minas navales, realizar rescates en el mar o ayudar en la evacuación de civiles y otras personas protegidas. Dependiendo de las circunstancias, los buques mercantes pueden perder su condición de objetos de carácter civil protegidos y convertirse en objetivos militares y, en consecuencia, ser atacados si se cumplen ciertas condiciones. También cabe cuestionarse, en un mundo donde hay una variedad de carga, propietarios, Estados del pabellón y capitanes asociados con los buques, si los buques mercantes deben ser atacados incluso si cumplen con los criterios de un objetivo militar.

La preferencia histórica de la captura por sobre la destrucción de buques mercantes fue una piedra angular de la guerra naval tradicional, fundamentada en una combinación de principios jurídicos, económicos y humanitarios. En términos jurídicos, la práctica del llamado derecho de captura regía este proceso: un buque de guerra beligerante podía detener, abordar y apoderarse de un buque mercante enemigo, y llevarlo a un tribunal de presas para su adjudicación. Si el tribunal determinaba que el buque era una presa enemiga (por ejemplo, un barco enemigo o un buque neutral que transportaba contrabando), el Estado captor obtendría la propiedad del buque y su carga. La destrucción se consideraba un último recurso, después de que los pasajeros, la tripulación y los documentos del barco

³ Comisión de Derecho Internacional, *Proyecto de principios sobre la protección del medio ambiente en relación con los conflictos armados 2022*, A/77/10, Naciones Unidas, Ginebra, 2022, principios 26 y 27.

hubieran sido llevados a un lugar seguro, y solo estaba permitida en circunstancias excepcionales⁴, por ejemplo, en situaciones en las que llevar el buque a puerto pondría en peligro al buque de guerra captor. Si bien durante la redacción del Manual de San Remo se consideraron los desafíos a esas reglas que surgieron durante la Segunda Guerra Mundial a raíz del advenimiento de la guerra y la práctica submarinas, puede ser oportuno atender nuevamente estas cuestiones.

Estado y trato dado a los navegantes: si los buques mercantes son capturados o desviados, los buques deberán ser transportados o escoltados a un puerto y la tripulación y los pasajeros serán liberados o detenidos. Se debe tener en cuenta su estado, condiciones y el trato que se les da. También será crucial debatir y desarrollar una noción común sobre los asuntos relacionados con la jurisdicción del Estado del pabellón de un Estado neutral, ya que estas cuestiones no se han debatido exhaustivamente en el pasado. Esto se analizará en profundidad durante la tercera consulta en febrero.

2. Consecuencias de la conducción de las hostilidades en el mar

Si bien el posible impacto humanitario de los bloqueos, incluso en las poblaciones terrestres, se reconoce y aborda explícitamente, por ejemplo, en el Manual de San Remo⁵ y en los manuales militares de muchos Estados, el impacto en tierra de otros aspectos del conflicto armado en el mar a menudo se pasa por alto en los debates sobre la guerra naval. La naturaleza interconectada e interdependiente del comercio internacional depende principalmente del transporte marítimo. Las vías de comunicación en mar abierto son esenciales para garantizar el flujo de alimentos y otros bienes vitales para la supervivencia de las poblaciones civiles en tierra. Si se bloquean las rutas marítimas y los beligerantes imponen una carga demasiado grande a los buques mercantes y sus compañías navieras, esto puede aumentar el precio de los bienes y el combustible esenciales para los civiles no solo en los Estados beligerantes sino también en los neutrales, y tener importantes consecuencias humanitarias.

Consecuencias para la seguridad alimentaria: en particular, la aplicación de zonas de exclusión marítima, el control del contrabando o las posibles medidas de penalización pueden afectar al transporte marítimo internacional: las compañías navieras pueden no estar dispuestas a transportar determinadas mercancías a través de determinados lugares y cambiar de ruta por temor a ser atacadas o capturadas o a infringir listas de contrabando poco claras. Esto puede tener consecuencias negativas para las personas civiles tanto en los Estados neutrales como en los beligerantes, ya que podría perturbar el comercio naval de bienes esenciales para la supervivencia de la población civil dada la frecuente dependencia de las importaciones, entre ellas los alimentos, en medio de una creciente globalización.

Protección de la infraestructura en el mar: otra forma en que el conflicto armado en el mar puede afectar a la población civil en tierra es el riesgo de ataques a cables y tuberías submarinos. Los ataques a cables submarinos esenciales podrían interrumpir la comunicación entre regiones y, por ende, afectar todo, desde operaciones comerciales hasta hospitales y servicios de emergencia. Estos cables transportan más del 99 % de las comunicaciones electrónicas intercontinentales del mundo, incluidas la mayoría de las transacciones financieras. La pérdida de infraestructura energética a través de ataques a tuberías submarinas también podría generar preocupaciones humanitarias y económicas. La destrucción de una tubería podría contaminar el medio ambiente marino y costero natural y desencadenar consecuencias económicas, incluso más allá de las regiones directamente abastecidas por esos conductos.

La infraestructura marítima, como las plataformas de petróleo y gas, las tuberías y los parques eólicos, son muy vulnerables a los ataques durante los conflictos armados. Estas instalaciones, que son vitales para las redes globales de energía y comunicación, corren el riesgo de sufrir daños tanto por ataques cinéticos como por operaciones cibernéticas. Si bien estas instalaciones son en principio bienes de

⁴ Acta relativa a las reglas de la guerra submarina, definidas en la Parte IV del Tratado de Londres del 22 de abril de 1930 (Londres, 6 de noviembre de 1936).

⁵ Manual de San Remo, normas 102–104.

carácter civil, pueden perder su protección durante el periodo que se los considere objetivos militares en virtud del DIH. Además, la presencia de trabajadores civiles en estos sitios introduce una dimensión humanitaria crítica que debe tenerse plenamente en cuenta.

Por lo tanto, las consecuencias profundas y a menudo devastadoras de la conducción de las hostilidades en el mar se extienden mucho más allá del escenario inmediato del conflicto armado, lo que pone directamente en peligro la vida y los medios de subsistencia de los navegantes y el medio ambiente marítimo, lo que afecta a las poblaciones civiles en todo el mundo. La naturaleza interconectada del comercio marítimo moderno implica que los daños a buques mercantes, la captura de sus tripulaciones o las alteraciones de infraestructura vital, como los cables y tuberías submarinos, pueden desencadenar crisis en efecto dominó, desde interrupciones de las comunicaciones y complicaciones económicas hasta escasez grave de alimentos y combustible. En última instancia, la falta de protección adecuada de las actividades marítimas civiles durante los conflictos armados en el mar tiene consecuencias nefastas, lo que pone de relieve la necesidad urgente de esta consulta y el diálogo que entraña para garantizar la adhesión continua a los principios humanitarios a fin de salvaguardar el bienestar de las personas civiles en todo el mundo.

Objetivos

Esta consulta tendrá los siguientes objetivos:

- **proporcionar una actualización sobre la línea de trabajo y sus progresos:**
 - informar a los participantes sobre las conclusiones de la primera consulta reflejadas en el informe sobre los progresos alcanzados, así como sobre las ideas surgidas en eventos complementarios subsiguientes;
 - trazar los próximos pasos hacia la determinación de las recomendaciones finales de la línea de trabajo;
- **analizar cómo deben aplicarse las normas y principios para la conducción de las hostilidades en el mar**, centrándose específicamente en que las personas civiles, tanto en el mar como en la tierra, estén protegidos de las consecuencias directas e indirectas de la guerra naval (desde alteraciones en la seguridad alimentaria, cadenas de comunicación y servicios esenciales hasta daños socioeconómicos más amplios);
- **comprender cómo la población civil en tierra se ve afectada** por los métodos y medios de guerra en el mar;
- **explorar cómo los buques mercantes en riesgo** (incluidos el transporte marítimo y el comercio internacionales), **los navegantes y las personas civiles pueden protegerse adecuadamente** de los efectos de la conducción de las hostilidades en el mar;
- **formular recomendaciones** sobre cómo aplicar el derecho en la práctica.

Siguientes etapas

Los resultados de esta consulta servirán de apoyo para la actividad general en la línea de trabajo sobre guerra naval y conducirán a la formulación de recomendaciones concretas. En 2026 se celebrará una consulta temática adicional como parte de esta línea de trabajo cuyo eje será cómo se recoge y atiende a los navegantes cuando sufren heridas, enfermedad, naufragios, detención o muerte. Esta consulta temática adicional también conducirá a la formulación de recomendaciones concretas. Todas las recomendaciones se presentarán en el segundo trimestre de 2026 y se someterán a debates entre todos los Estados.

Las consultas se complementarán con talleres con expertos interactivos específicos de la temática. Todos los eventos complementarios programados se anuncian en el sitio web [Humanity in War](#).

Participantes

- La consulta se llevará a cabo principalmente de forma presencial en Ginebra, aunque también se podrá participar en línea.
- La consulta es **abierta para todos los Estados interesados**. Se recomienda principalmente la participación de expertos militares y representantes de los ministerios pertinentes de las capitales con amplio conocimiento del derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, así como la de representantes de las misiones permanentes en Ginebra.

- También se invitará a participar a otros representantes con conocimientos específicos en la materia (por ejemplo, miembros de organizaciones internacionales, la sociedad civil y el ámbito académico).
- Se aceptan inscripciones hasta el 2 de noviembre de 2025 en <https://forms.office.com/e/3bfDP7zw7U>.

Procedimiento

- Los idiomas de trabajo serán **árabe, chino, español, francés, inglés y ruso**, con interpretación simultánea.
- Les solicitamos que limiten sus intervenciones a **cuatro minutos** a fin de que todos los participantes tengan tiempo suficiente para tomar la palabra. Al final de cada sesión y una vez que hayan hecho sus aportes todos los organismos participantes que así lo deseen, los Estados y otros participantes tendrán la oportunidad de debatir las ideas planteadas por los demás.
- Se solicita a los participantes que, al preparar su intervención, tengan en cuenta las **preguntas orientativas** incluidas en el programa.
- En vista de las dificultades técnicas que plantean los encuentros híbridos, recomendamos que las delegaciones presentes en Ginebra hagan sus intervenciones en persona y que, en todos los casos, ofrezcan toda su atención a las delegaciones que participan de forma virtual.
- A lo largo de toda la consulta, el debate tendrá un carácter **inclusivo, constructivo, no politizado y orientado a soluciones**. Si bien se invita a los participantes a hacer referencia a las prácticas nacionales en su respectivo país, solicitamos que se abstengan de hacer comentarios sobre contextos específicos o sobre la práctica de otros Estados.
- Para facilitar la interpretación, invitamos a los participantes a enviar por correo electrónico una copia de sus intervenciones antes del 3 de noviembre de 2025 a ihlinitiative@icrc.org, con el asunto “Naval warfare second consultation”. También alentamos a los participantes a enviar una transcripción completa de sus intervenciones por correo electrónico luego de la reunión. **A menos que se solicite expresamente un tratamiento confidencial, las intervenciones se publicarán en [Humanity in War](#).**
- La consulta quedará grabada, pero la grabación no estará disponible públicamente.

Programa

Guerra naval Segunda ronda de consultas

9:00 –18:00, 6 de noviembre de 2025
Humanitarium del CICR, 17 avenue de la Paix, 1202 Ginebra

**Es importante tener en cuenta que los horarios propuestos a continuación son informativos y están sujetos a cambios.*

Registro y desayuno / Inicio de sesión y conexión	08:30–9:00
Apertura y presentación	09:00–9:30
Sesión 1: Consecuencias de la conducción de las hostilidades en el mar	09:30–11:00
Presentaciones de expertos Preguntas orientativas 1. ¿Cómo pueden aplicarse los principios de la conducción de las hostilidades, a saber, de distinción, proporcionalidad y precaución de manera más eficaz en el ámbito marítimo? 1.1. En relación con las normas que rigen la conducción de las hostilidades en conflictos armados internacionales y no internacionales en el mar, ¿cómo interpretan y aplican los Estados el principio de distinción (respecto de las personas civiles y los bienes de carácter civil) en particular en lo relativo a los buques mercantes y la infraestructura marítima pero también a la presencia de personas civiles en buques e infraestructura marítima? 1.2. ¿Cuáles son los factores pertinentes para evaluar la proporcionalidad en el mar y de qué otras maneras es igual o diferente de la proporcionalidad en otros ámbitos? 1.3. ¿Qué medidas prácticas deben adoptarse cuando se aplican las precauciones en el mar como medidas para mitigar la polución u otros daños en el medio ambiente natural? 2. ¿Cómo puede implementarse el derecho internacional en la actualidad para atender la vulnerabilidad de los buques mercantes y los navegantes? 2.1. ¿Cómo determinarían los beligerantes que los buques se han convertido en objetivos militares en los conflictos armados contemporáneos en el mar? ¿Es adecuada la teoría que se basa en los buques? ¿Qué desafíos surgen de la variada carga (contrabando y de otro tipo) que puede estar a bordo del mismo barco y de la posible divergencia entre las nacionalidades de la tripulación del barco, su Estado del pabellón y la ubicación de su propiedad?	

2.2. ¿Hasta qué punto están obligados los Estados neutrales a garantizar que sus buques mercantes no transporten carga de contrabando u otros bienes que puedan ofrecer una ventaja militar a los beligerantes? 2.3. Tradicionalmente, el principal modo de acción de un beligerante contra un buque mercante era la captura, y solo en circunstancias excepcionales podía ser destruido. En los conflictos armados contemporáneos en el mar, ¿dónde sigue siendo esta la norma pertinente y adecuada, y es necesario volver a hacer hincapié en su aplicación? ¿Qué desafíos plantea el uso de sistemas marítimos sin tripulación en el ejercicio de lo que a menudo se denomina "derechos de beligerante" contra los buques mercantes? 2.4. ¿Cómo aplicaría el derecho en un conflicto armado no internacional? 2.5. ¿Existen medidas prácticas (como sistemas de notificación o protocolos de tránsito aprobados por unanimidad) que deban desarrollar tanto los Estados beligerantes como los neutrales para proteger a los buques mercantes? ¿Cuáles son las medidas que puede implementar para proteger a los navegantes de los efectos de un ataque?	
Pausa	11:00–11:20
Sesión 2: Consecuencias de la conducción de las hostilidades en el mar (continuación)	11:20–12:30
Preguntas orientativas Continuación de los debates de la sesión 1 en la medida que sea necesario.	
Almuerzo (no incluido)	12:30–13:30
Sesión 3: Consecuencias en tierra de la conducción de las hostilidades	13:30–15:00
Presentaciones de expertos Preguntas orientativas 1. ¿Cómo pueden los Estados que llevan a cabo operaciones militares rendir cuentas y mitigar eficazmente las repercusiones indirectas más amplias sobre las personas civiles en tierra, incluidos los de los Estados neutrales? (Tales repercusiones pueden incluir alteraciones en la seguridad alimentaria y los servicios esenciales, daños socioeconómicos más amplios y efectos adversos en el comercio marítimo y la población civil, como se describió anteriormente). 1.1. ¿Cómo interpretaría la legislación vigente para garantizar la protección de los civiles y los bienes de carácter civil en tierra? ¿Es necesario conservar y reexaminar ciertas leyes y prácticas de la guerra naval tradicional, o algunas deben considerarse obsoletas? 1.2. ¿De qué manera es necesario reevaluar la aplicación de medidas de captura, control de contrabando y otras operaciones de interdicción marítima si afectan al comercio marítimo mundial y causan	

importantes consecuencias humanitarias para las poblaciones civiles en tierra?	
1.3. ¿Cuáles son los límites jurídicos al uso de bloqueos navales, cuándo debe considerarse su aplicación una violación del derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar y qué obligaciones tienen las potencias ocupantes de garantizar el acceso a alimentos, insumos médicos y servicios esenciales para la población civil? 2. ¿Qué medidas pueden aplicarse —en la legislación y en la práctica— para proteger la infraestructura civil crítica, como las comunicaciones submarinas, los cables y oleoductos y gasoductos, y otra infraestructura marítima, de los ataques, la destrucción o los daños durante los conflictos armados en el mar? 2.1. En una decisión sobre la selección de objetivos, ¿cómo consideraría las consecuencias para la población civil de los daños a los cables y tuberías submarinos y otro tipo de infraestructura marítima? 2.2. ¿Qué medidas pueden implementar los Estados para proteger a las personas civiles de los efectos de los ataques o daños a los cables y tuberías submarinos y otro tipo de infraestructura marítima? 2.3. ¿Puede proporcionar ejemplos de sus propias prácticas, capacitación o manuales militares sobre cómo se pueden llevar a cabo tales actividades?	
Pausa	15:00 –15:30
Sesión 4: Consecuencias en tierra de la conducción de las hostilidades(continuación)	15:30–17:30
Preguntas orientativas Continuación de los debates de la sesión 3 en la medida que sea necesario.	
Conclusiones y próximas etapas	17:30–18:00