



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

EN BUSCA DE MEJORAS CON BASE CIENTÍFICA EN MATERIA DE
SEGURIDAD DE LAS BATERÍAS DE LITIO EN LA CABINA

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

Las baterías de litio, incluidos los bancos de energía portátiles, se han vuelto imprescindibles en los viajes aéreos contemporáneos, pero los riesgos de incendio que se les asocian han aumentado debido a cortocircuitos internos y otros peligros. En enero de 2025 se produjo un incidente en un vuelo en la República de Corea a causa de un incendio en la cabina que, aparentemente, fue causado por una batería portátil situada en un compartimento superior. Esto subraya la urgente necesidad de un enfoque proactivo y coordinado a nivel mundial.

Tras el incidente, la República de Corea reforzó las medidas de seguridad en la cabina, limitando la cantidad de baterías y la capacidad en vatios hora y prohibiendo que se las coloque en los compartimentos superiores, y aplicó además requisitos de aislación. No obstante, algunos problemas persisten, como las preocupaciones medioambientales, las dificultades para hacer cumplir la reglamentación y la falta de normas internacionales con fundamento científico sobre la cantidad y la manipulación de las baterías de repuesto.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el creciente riesgo de seguridad operacional que suponen los incendios por ignición de baterías de litio en la cabina;
- b) iniciar debates en el seno de la OACI con el fin de establecer normas internacionales con fundamento científico sobre la capacidad y la cantidad de baterías que pueden transportarse en la cabina y cómo deben guardarse;
- c) evaluar la factibilidad de restringir la colocación de bancos de energía en los compartimentos superiores y la carga durante el vuelo;
- d) promover la cooperación internacional con el fin de intercambiar las mejores prácticas e informar acerca de los incidentes; y
- e) fomentar campañas de sensibilización para educar al público viajero sobre el uso y el transporte seguro de las baterías.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
Repercusiones financieras:	
Referencias:	<i>Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El uso de baterías de litio para alimentar dispositivos esenciales está muy extendido entre el público que utiliza el transporte aéreo. Sin embargo, la capacidad de estas baterías para provocar incendios, en particular debido a cortocircuitos internos, ha suscitado serias preocupaciones en materia de seguridad operacional. Un incidente ocurrido en la República de Corea en enero de 2025 puso de relieve este problema, lo que dio lugar a la adopción inmediata de contramedidas a nivel nacional y destacó la necesidad de que la OACI asuma el liderazgo en la elaboración de protocolos de seguridad operacional armonizados a escala internacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Aumento del riesgo de incendios por ignición de baterías de litio en la cabina

2.1.1 El uso de baterías de litio, especialmente en dispositivos portátiles como teléfonos inteligentes, tabletas, computadoras portátiles y bancos de energía, se ha generalizado entre el público que utiliza el transporte aéreo. No obstante, estos dispositivos también suponen un riesgo de incendio debido a la posibilidad de embalamiento térmico, especialmente cuando las baterías están dañadas, sobrecargadas o mal fabricadas. En concreto, los cortocircuitos internos, que no se pueden prevenir con aislación externa, han sido identificados como la causa principal de varios incidentes de incendio.

2.1.2 En enero de 2025, se produjo un incidente en un vuelo interior en la República de Corea en el que se originó un incendio en la cabina poco después del embarque, probablemente debido al embalamiento térmico de una batería de ión litio situada en un compartimento superior. Aunque no hubo víctimas mortales gracias a la respuesta rápida de la tripulación, el suceso provocó lesiones graves y leves, así como la pérdida total de la aeronave. Este incidente puso de manifiesto la urgente necesidad de reevaluar los procedimientos actuales de seguridad operacional en la cabina relacionados con el transporte de baterías.

2.2 Respuesta inmediata en las políticas de la República de Corea

2.2.1 Tras el incidente, la República de Corea tomó medidas inmediatas para mejorar sus políticas nacionales y aplicar plenamente las disposiciones de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) relativas a las mercancías peligrosas transportadas por el público viajero y la tripulación. Las medidas nacionales aplicadas a partir de marzo de 2025 incluyeron las siguientes mejoras:

- a) obligación de aislar los terminales de la batería mediante cinta protectora o el embalaje original;
- b) prohibición de colocarlas en los compartimentos superiores;
- c) prohibición de recargar bancos de energía durante el vuelo;
- d) limitación de la cantidad de baterías de repuesto (por ejemplo, hasta un máximo de cinco baterías por persona, salvo autorización previa); y
- e) sensibilización del público viajero mediante mensajes y directrices visuales en el momento de la reserva, la presentación y el embarque.

2.3 **Dificultades observadas durante la aplicación**

2.3.1 A pesar de estas acciones proactivas, se observaron varias limitaciones:

- a) El uso de bolsas de plástico desechables para la aislación suscitó preocupaciones medioambientales. Como alternativa, se está fomentando el uso de cinta adhesiva o embalajes de protección, pero siguen existiendo problemas de cumplimiento y falta de uniformidad.
- b) Las molestias para el público viajero y la falta de una comprensión clara han dificultado el cumplimiento uniforme de las instrucciones de aislación o colocación.
- c) Se observaron evidentes lagunas en la aplicación de la normativa, ya que la tripulación de cabina y el personal de tierra tienen una capacidad limitada para verificar el número de baterías o dónde se las coloca, especialmente cuando hay gran cantidad de personas embarcando.
- d) Los límites actuales de cantidad y capacidad en vatios hora no tienen fundamento científico. El Doc 9284 no establece un número máximo de baterías permitido por persona, lo que ha dado lugar a interpretaciones diferentes por parte de los Estados miembros.

2.4 **Necesidad de diálogo internacional y de elaboración de normas**

2.4.1 Para hacer frente a estas dificultades, es urgentemente necesario que la OACI asuma el liderazgo para propiciar debates internacionales que tengan como objetivo:

- a) reexaminar y valorar las disposiciones vigentes de la OACI a la luz del aumento de incidentes relacionados con baterías;
- b) considerar la factibilidad de elaborar normas armonizadas a escala mundial sobre la cantidad y capacidad máximas de baterías por persona, basándose en evaluaciones de riesgos para la seguridad operacional;
- c) evaluar los riesgos de seguridad operacional asociados a la colocación de baterías en compartimentos superiores, la recarga durante el vuelo y otras prácticas de transporte;
- d) fomentar el intercambio de datos y la notificación de incidentes entre los Estados y las partes interesadas de la industria; y
- e) promover la concienciación del público viajero sobre la seguridad operacional mediante estrategias de comunicación armonizadas.

2.4.2 La República de Corea cree que las iniciativas de colaboración lideradas por la OACI, con la participación de los Estados miembros y especialistas del sector, permitirán a la comunidad de la aviación mundial gestionar mejor la evolución de los riesgos asociados al transporte de baterías de litio en la cabina, teniendo en cuenta al mismo tiempo la comodidad del público viajero y la realidad tecnológica.