



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

BATTERIES AU LITHIUM - PERSPECTIVES DE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ EN CABINE À PARTIR DE DONNÉES SCIENTIFIQUES

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les batteries au lithium, y compris les batteries externes portables, sont devenues indispensables pour les passagers aériens, mais présentent un risque d'incendie accru en raison des courts-circuits internes éventuels et d'autres dangers. En janvier 2025, un incendie, vraisemblablement causé par une batterie portable rangée dans un compartiment supérieur, s'est déclaré dans la cabine d'un aéronef survolant la République de Corée. Il est donc urgent de suivre une approche préventive et coordonnée à l'échelle mondiale.

À la suite de cet incident, la République de Corée a pris des mesures de renforcement de la sécurité en cabine. Elle a notamment limité le nombre de batteries au lithium et les wattheures, interdit aux passagers de ranger les batteries dans un compartiment supérieur, et introduit des prescriptions en matière d'isolation. Cependant, des obstacles subsistent, par exemple des préoccupations environnementales, des problèmes d'application et l'absence de normes scientifiques internationales relatives à la quantité et à la manipulation des batteries de rechange.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- constater que les incendies causés par des batteries au lithium en cabine posent un risque de sécurité qui ne cesse de croître ;
- lancer des discussions à l'OACI en vue d'établir des normes internationales fondées sur des données scientifiques concernant le nombre de batteries au lithium transportées en cabine et leur capacité, ainsi que leur stockage en cabine ;
- déterminer s'il est possible de restreindre le stockage dans les compartiments supérieurs et la recharge en vol des batteries externes ;
- promouvoir la coopération internationale en matière de bonnes pratiques et de signalement des incidents ;
- appuyer les campagnes de sensibilisation des passagers à l'utilisation et au transport des batteries dans de bonnes conditions de sécurité.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Chaque vol est sûr et sécurisé.*

*Incidences
financières :*

Références :	Doc 9284, <i>Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> .
--------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 L'utilisation par les passagers aériens d'appareils essentiels alimentés par une batterie au lithium est très répandue. Cependant, le risque d'incendie, lié notamment à un éventuel court-circuit interne, soulève de graves préoccupations en matière de sécurité. Un incident intervenu en République de Corée en janvier 2025, qui a amené ce pays à prendre des contre-mesures immédiates, a mis en exergue ce problème ainsi que la nécessité pour l'OACI de jouer un rôle moteur dans l'élaboration de protocoles de sécurité harmonisés à l'échelle internationale.

2. ANALYSE

2.1 Risque croissant d'incendie en cabine causé par des batteries au lithium

2.1.1 Les passagers aériens utilisent couramment des appareils portables alimentés par une batterie au lithium, par exemple des smartphones, des tablettes et des ordinateurs portables, ainsi que des batteries externes. Ces appareils peuvent cependant prendre feu en cas d'emballement thermique, notamment si la batterie a été endommagée ou surchargée ou encore si elle est de mauvaise qualité. Il convient de souligner que les courts-circuits internes, qui ne peuvent être évités par l'isolation externe, se sont avérés la principale cause de plusieurs incendies.

2.1.2 En janvier 2025, un incendie, probablement causé par l'emballement thermique d'une batterie au lithium-ion rangée dans un compartiment supérieur, s'est déclaré peu après l'embarquement dans la cabine d'un aéronef effectuant un vol intérieur en République de Corée. Il n'y a pas eu de décès grâce à l'intervention rapide de l'équipage, mais des passagers ont été légèrement ou gravement blessés et l'aéronef est une perte totale. L'incident a souligné la nécessité impérieuse de réévaluer les procédures de sécurité actuelles concernant la présence de batteries en cabine.

2.2 Réaction immédiate de la République de Corée

2.2.1 À la suite de l'incident, la République de Corée a renforcé sur-le-champ sa politique et a appliqué dans leur intégralité les dispositions du Doc 9284 (*Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*) relatives au transport de marchandises dangereuses par les passagers et l'équipage. Les mesures nationales suivantes sont appliquées depuis mars 2025 :

- a) isolation obligatoire des bornes des batteries à l'aide d'un ruban de protection ou de l'emballage d'origine ;
- b) interdiction de ranger les batteries dans les compartiments supérieurs ;
- c) restriction de la recharge de batteries externes en vol ;

- d) limitation du nombre de batteries de rechange par passager (maximum de cinq, sauf autorisation préalable) ;
- e) sensibilisation des passagers par des messages et des consignes visuelles lors de la réservation, de l'enregistrement et de l'embarquement.

2.3 **Problèmes de mise en œuvre**

2.3.1 Les mesures préventives se sont toutefois heurtées à plusieurs obstacles :

- a) l'utilisation de sacs en plastique jetables pour l'isolation a suscité des préoccupations environnementales. On recommande d'utiliser plutôt un ruban ou un emballage de protection, mais des problèmes de conformité et de constance subsistent ;
- b) les directives concernant l'isolation et le rangement n'ont pas été systématiquement respectées en raison des contrariétés pour les passagers et du fait qu'elles n'étaient pas bien comprises ;
- c) des carences dans l'application ont été constatées, l'équipage de cabine et le personnel au sol ayant une capacité limitée à vérifier le nombre de batteries ou leur emplacement, notamment lorsque les passagers sont très nombreux à l'embarquement ;
- d) le manque de fondement scientifique des seuils actuels relatifs au nombre de batteries et aux wattheures. Le Doc 9284 ne limite pas le nombre de batteries par passager, ce qui a donné lieu à des interprétations divergentes de la part des États membres.

2.4 **La concertation et des normes internationales s'imposent**

2.4.1 Pour régler ces problèmes, il est urgent que l'OACI joue un rôle moteur dans la facilitation de discussions internationales visant à :

- a) examiner et évaluer les dispositions existantes de l'OACI à la lumière des incidents causés par des batteries qui se multiplient ;
- b) déterminer s'il est possible d'établir des normes harmonisées à l'échelle mondiale et fondées sur des évaluations des risques pour la sécurité, qui régiraient le nombre de batteries et leur capacité maximale par passager ;
- c) évaluer le risque pour la sécurité que posent le rangement dans les compartiments supérieurs, la recharge en vol et d'autres pratiques de transport ;
- d) encourager les échanges de données et le signalement des incidents entre les États et les parties prenantes du secteur ;
- e) promouvoir la sensibilisation des passagers à la sécurité grâce à des stratégies de communication harmonisées.

2.4.2 La République de Corée estime que les efforts de collaboration déployés par l'OACI, qui mettent à contribution les États membres et des experts du secteur, permettront à la communauté mondiale

de l'aviation de mieux gérer les risques évolutifs liés à la présence en cabine de batteries au lithium, tout en tenant compte du confort des passagers et des réalités technologiques.

— FIN —