

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****TRANSPORTE POR VÍA AÉREA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
DE ALTO PELIGRO NO DECLARADAS O MAL DECLARADAS**

(Nota presentada por el Reino Unido Nueva Zelandia,
Francia, y los Países Bajos)

RESUMEN

En 2016, el Consejo de la OACI concluyó que el control de los riesgos relacionados con el transporte de baterías de litio como carga a bordo de aeronaves no era adecuado y la OACI introdujo medidas para reducir estos riesgos. El Reino Unido reconoce los esfuerzos y logros considerables de la OACI. A pesar de esto, un incendio a bordo debido al transporte de baterías de litio no declaradas o mal declaradas sigue representando un riesgo significativo dada la tendencia prevista al aumento de la producción y uso de baterías de litio, el crecimiento del comercio electrónico y la violación deliberada o sin saberlo de las reglas vigentes. En esta nota se reseña el trabajo del Reino Unido frente al riesgo que plantea el transporte por vía aérea de baterías de litio no declaradas o mal declaradas, y se insta a la OACI y los Estados a seguir dando prioridad a la mitigación del riesgo.

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

- a) pedir que la OACI continúe dando prioridad al programa de trabajo para reducir los riesgos relacionados con la expedición de baterías de litio por vía aérea, y adopte un enfoque intersectorial que incluya a las partes intervinientes pertinentes, tales como expertos en seguridad de la aviación, los que participan en la fabricación de baterías de litio y en la cadena de suministro del transporte aéreo, y otras entidades mundiales que corresponda, para aunar los esfuerzos y garantizar la armonización de las medidas;
- b) pedir que la OACI considere todas las medidas de mitigación además de la elaboración de normas, incluyendo medidas proactivas para crear más conciencia con respecto a los requisitos pertinentes;
- c) instar a los Estados a que cumplan las disposiciones del Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*; y
- d) invitar a los Estados a apoyar a la OACI en el intercambio de datos e información de inteligencia sobre expediciones no declaradas o mal declaradas de mercancías peligrosas de alto peligro, como baterías de litio, y a cooperar en el cumplimiento de las reglas en el caso de expediciones ilegales.

<i>Objetivos estratégicos</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 18 – <i>Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> Anexo 19 – <i>Gestión de la seguridad operacional</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Reino Unido tiene mantiene el compromiso de cumplir sus obligaciones de Estado miembro de la OACI con respecto a las normas de seguridad operacional de la aviación. El Reino Unido, por medio de su Programa estatal de seguridad operacional (SSP) con el apoyo de Plan de seguridad operacional de la Administración de aviación civil (CAA) del Reino Unido, ha adoptado el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), manteniéndose en completa concordancia con Plan europeo para seguridad aérea (EPAS)

1.2 El Sistema de gestión de la reglamentación de la CAA del Reino Unido ha establecido que uno de los riesgos más elevados que enfrenta es el riesgo relacionado con las mercancías peligrosas de alto peligro no declaradas o mal declaradas, comprendidas las baterías de litio, que se trasladan a bordo de aeronaves que transportan pasajeros y miembros de la tripulación. En respuesta, como se indica en el párrafo 3 a continuación, los equipos de seguridad operacional y seguridad de la aviación del Reino Unido se han unido en su determinación de reforzar las iniciativas para mitigar este riesgo a escala nacional e internacional.

1.3 El personal de la Dirección de navegación aérea (ANB) y de la Dirección de transporte aéreo (ATB) de la OACI ha estado trabajando a este respecto por medio de Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas, el Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo y los grupos de trabajo conexos. Esta tarea incluye los requisitos emergentes del Anexo 6 – *Operación de aeronaves* en cuanto a que el explotador lleve a cabo una evaluación de los riesgos de seguridad operacional que representa el transporte de todos los artículos en los compartimientos de carga, y la colaboración con el G-27 de la Sociedad Internacional de Ingenieros Automotrices (SAE) para desarrollar un método de prueba que demuestre que los peligros que puede generar la falla de una sola pila de litio pueden contenerse de manera segura dentro del bulto. El Reino Unido tiene el compromiso de respaldar los esfuerzos de la OACI.

2. PREOCUPACIONES

2.1 Las baterías de litio pueden incendiarse o explotar si su fabricación es deficiente, no se han sometido a las pruebas de seguridad obligatorias, o tienen daños o están maltratadas. La expedición de baterías de litio como tales (es decir, que no van instaladas en un equipo o embaladas con un equipo) está prohibida en el correo y su transporte está limitado a aeronaves de carga. Hay normas internacionales que rigen los ensayos, la declaración, el embalaje, el etiquetado y la manipulación de envíos de baterías de litio.

2.2 La demanda de baterías de litio ha aumentado exponencialmente y, por ende, también ha aumentado inevitablemente la fabricación y suministro de baterías más baratas, de fabricación deficiente y no sometidas a pruebas. El incremento del comercio electrónico con la expectativa de los clientes de que la entrega sea rápida, ha aumentado el volumen de expediciones de baterías de litio por vía aérea en todo el mundo.

2.3 En la cadena de suministro del transporte aéreo participan numerosas entidades entre las que se incluyen los fabricantes, los expedidores, incluidos los proveedores e individuos que intervienen en el comercio electrónico, los transitarios, los operadores postales, los proveedores de servicios de escala y las líneas aéreas.

2.4 La CAA del Reino Unido ha experimentado un aumento en el número de informes relativos a las expediciones de gran volumen de baterías de litio que no fueron declaradas o que fueron mal declaradas como equipo que contiene baterías. Desde 2012, se han notificado a la CAA del Reino Unido nueve incendios relacionados con baterías de litio en la carga o en el correo aéreo.

Afortunadamente, todos estos incendios ocurrieron en tierra antes o después del transporte. Los sistemas de supresión de incendios con halones de las aeronaves no tienen la capacidad para suprimir incendios de grandes cantidades de baterías de metal litio y no pueden detener el embalamiento térmico que se propaga de una pila a otra en el caso de las baterías de ión litio debido a la intensidad del calor que se produce¹.

2.5 En vista del carácter intermodal del transporte en el que participan diversas partes, el sector de la aviación no puede enfrentar individualmente este riesgo y para ello necesita el apoyo de los fabricantes de baterías, los laboratorios de pruebas y las empresas logísticas, además de otras entidades encargadas de reglamentación y normalización².

2.6 El riesgo puede mitigarse únicamente con medidas y colaboración a escala internacional.

2.7 Igual que con todas las otras normas y métodos recomendados (SARPS), las medidas actuales dependen de la conciencia al respecto que tienen las partes intervinientes y del cumplimiento de los requisitos. Sin embargo, se ha demostrado que la conciencia con respecto a los requisitos en la cadena de suministro no es homogénea y que los intentos deliberados de eludir la reglamentación siguen siendo un problema.

3. RESEÑA DE LA ESTRATEGIA DEL REINO UNIDO PARA MITIGAR EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE ALTO PELIGRO NO DECLARADAS O MAL DECLARADAS.

3.1 *Fortalecimiento del cumplimiento.* El Reino Unido, por medio de su programa de vigilancia basada en riesgos, sigue trabajando con los explotadores para detectar y mitigar el riesgo, lo cual incluye alentar a los explotadores a examinar periódicamente sus evaluaciones del riesgo. Además, la Fuerza fronteriza del Reino Unido ha realizado inspecciones de la carga entrante en las que se han identificado expediciones de toneladas de mercancías peligrosas no declaradas o mal declaradas que llegan por vía aérea al Reino Unido. La información de inteligencia de estas inspecciones se comparte con los Estados pertinentes con fines de seguimiento y aplicación de la reglamentación. La CAA y la Fuerza fronteriza del Reino Unido están trabajando a fin de formalizar arreglos para intercambiar información de inteligencia acerca de estos hallazgos y para impartir instrucción sobre mercancías peligrosas a los agentes de aduanas. Se prevé que con esta actividad, se ayudará a identificar y luego a disuadir a los infractores, aunque esto tiene carácter reactivo.

3.2 *Taller sobre baterías de litio.* Para crear conciencia y establecer cooperación con otros intervinientes, y adoptar un enfoque proactivo que permita reducir el riesgo, la CAA del Reino Unido organizó un taller sobre baterías de litio, de dos días de duración (13 y 14 de junio de 2019), en el que se reunieron más de 70 intervinientes de los sectores de fabricación, pruebas, logística, líneas aéreas, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), los encargados de la reglamentación aeronáutica y organismos gubernamentales, comprendida la OACI. El grupo llevó a cabo deliberaciones y evaluaciones acerca de soluciones prácticas para reducir el número de expediciones de baterías de litio por vía aérea que no se ajustan a los requisitos.

3.3 El taller tuvo mucho éxito y convino en recomendaciones sobre los puntos siguientes:

- a) cómo puede crearse conciencia, en los diseñadores de productos, fabricantes y distribuidores, acerca de los requisitos aplicables de las Naciones Unidas con respecto a pruebas y expedición;

¹ [ICAO International Multidisciplinary Lithium Battery Transport Co-ordination Meeting 4-6 February 2014](#)

² Entre los ejemplos, podrían incluirse: UL, TUV SUD, RECHARGE, PRBA.

- b) cómo pueden utilizarse los datos para identificar antes del vuelo las expediciones que se sospecha que son de baterías no declaradas;
- c) cómo puede evitarse que ingresen a la cadena de suministro baterías falsificadas, de fabricación deficiente o no sometidas a pruebas, o cómo pueden interceptarse lo antes posible; y
- d) cómo pueden las partes intervinientes colaborar de manera más eficaz en la investigación y el cumplimiento.

3.4 Las recomendaciones detalladas se compartirán con todas las partes pertinentes, comprendida la OACI, y se informará más a fondo acerca de la estrategia del Reino Unido para atenuar el riesgo.

3.5 En el taller, se observó además que se ha desarrollado nueva tecnología que puede ayudar a detectar automáticamente el transporte de mercancías peligrosas no declaradas, tanto en la carga como en el equipaje de los pasajeros, durante el proceso de inspección de seguridad, con lo cual surge la posibilidad de mitigar de manera significativa el riesgo de seguridad operacional.

3.6 Para lograr mayor protección respecto de las expediciones de mercancías no declaradas o mal declaradas, probablemente no basta con aplicar únicamente reglas o requisitos adicionales. Es necesario considerar también cómo puede fortalecerse el conocimiento respecto de las reglas vigentes y cómo puede reforzarse el cumplimiento mediante la colaboración de todos los intervinientes.

4. CONCLUSIÓN

4.1 A pesar de las medidas introducidas por la OACI, y que el Reino Unido apoya plenamente, los incendios a bordo debidos al transporte de baterías de litio no declaradas o mal declaradas en las aeronaves siguen siendo un riesgo significativo.