

新标出台,旧充电宝还能上飞机吗

工信部明确:只要符合民航现行相关规定,仍可正常携带乘机

求证辟谣

最近,强制性国家标准 GB 47372—2026《移动电源安全技术规范》正式公布。看到新标准,很多消费者第一反应是:旧充电宝还能带上飞机吗?因为去年6月底,中国民用航空局禁止旅客携带没有CCC标识(俗称3C认证)、CCC标识不清晰的充电宝乘坐境内航班,不少消费者当时根据要求更换了充电宝,至今使用不到一年时间。

工信部对此明确回应:新国标实施后,旅客此前已购买的、通过3C认证的充电宝,只要符合民航现行相关规定,仍可正常携带乘机。

但要注意的,即便是按照新标准生产的充电宝,如果使用不当,仍有风险。错误的使用方式是公共场所发生充电宝自燃事件的重要原因。

充电宝并非“用不坏”

新标准所称的“移动电源”包括便携式移动电源和便携式储能电源,分别对应俗称的“充电宝”和“户外电源”。“安全”是新标准最核心的目标,新标准对生产企业提出了提高测试强度、增加关键试验项目等要求,使得移动电源在面对高温、挤压、过充等极端情况时更加稳定可靠。

“对普通消费者来说,新标准中有一条规定很重要——生产企业须给充电宝标注‘建议安全使用年限’。”能源材料研发工程师邱科介绍,虽然新标准主要针对生产企业,但这条规定提醒消费者,充电宝并非“用不坏”。“在新标准出台前,已经有企业主动在产品上标注了建议使用年限或建议充放电循环次数,这些都是为了提醒消费者不能无限期使用充电宝”。

他解释,充电宝的核心部件是锂电池芯。随着时间推移和充放电循环,电芯内部的隔膜会逐渐老化变脆,电解液会慢慢分解损耗。长期使用后,还会出现“析锂”现象,即金属锂在电极上析出,形成细小的锂枝晶,像针一样不断生长,很容易刺破隔膜,造成内部微短路。天然老化的充电宝外观看起来没有问题,可在充电、受热、挤压等环境中,自燃风险大



新华社发

大提高。因此,邱科提醒消费者千万不要忽视充电宝的使用期限,“普通充电宝的安全循环次数在300次至500次,按照使用习惯折算,一般是两三年,长的也不过5年。超过期限,不仅电池容量大幅衰减,而且热失控风险明显上升。”他说,新国标没有规定充电宝的使用年限,而是由生产企业根据产品自行确定;新国标也没有强制规定到期报废,但消费者要有风险意识,应当根据“建议安全使用年限”和自身使用习惯,及时淘汰老旧充电宝。如果发现充电宝出现鼓包现象,或充电缓慢、发热严重,都要及时更换。

错误使用风险大

在各地消防部门通报的案例中,有不少充电宝自燃乃至爆炸事故。根据消防部门复盘,这些事故往往与充电环境、充电时间以及充电宝保存方式等有关。

为此,消防部门多次提醒,避免在高温暴晒环境下充电,不要长时间将充电宝插在电源上,也不要将充电宝遗留在车内,尤其是不能放在阳光直射的车窗前。

邱科解释,锂电池对温度极为敏感,高温环境会加速内部电解液分

解,引发电芯膨胀、压力升高,甚至直接触发“热失控”,导致起火爆炸。在阳光直射、夏季密闭车厢等环境中,充电宝所处的环境温度往往超过60℃,远超安全工作温度,风险极高。

妥善保存也很重要。一方面,要避免碰撞、挤压充电宝。这是因为充电宝内部是多层锂电池芯,电池芯之间有极薄的绝缘隔膜。受到挤压、弯折、撞击后,隔膜破损,造成正负极直接接触,形成内部短路,容易引发剧烈发热甚至爆燃。

另一方面,要避免人为造成充电宝短路。“比如,有的人习惯将充电宝直接放在背包或衣服口袋里,而且包和口袋里还有钥匙、硬币、发卡等金属物品。这些金属物品如果接触到充电接口,都会引发短路。”邱科提醒,“只要将充电宝套在绝缘的塑料袋、棉布袋中,或单独放在包里的一个夹层里,都能有效避免短路。”

他还分析,部分充电宝在民航客舱自燃,极可能是被其他物件挤压、发生意外短路所致,“民航客舱气压偏低,更容易加剧锂电池内部压力变化,让本就存在老化、轻微损伤的电芯稳定性下降,自燃风险比地面环境更高”。他表示,部分国家和地区的航司明确规定,带入客舱的锂电池和充电宝要用绝缘塑料袋包装并全程不离视野,这一点可以供

旅客参考,“一个小举措,能大大提高安全系数”。

拒买“三无”和劣质低价产品

移动电源新标准设置了12个月过渡期,将于2027年4月1日正式实施。企业可以选择执行新标准或原有标准进行生产;过渡期结束后,即从明年4月1日起,必须按照新标准生产和销售产品。

对消费者来说,如何分辨是按照新标准生产的充电宝还是旧标准下的产品呢?工信部给出最简便的分辨方式:

一看执行标准。新标准的产品包装或铭牌上,“执行标准”应标注为 GB 47372—2026。

二看唯一编码。新标准要求移动电源标注专属“身份证号码”,没有这个“身份证号码”的肯定不是新标准移动电源。

三看建议安全使用年限。这是新国标提出要标注的内容。

“需要提醒的是,消费者选购和使用充电宝时,不能‘自欺欺人’,因为能否通过3C认证,是否符合国家标准,直接关系到使用安全。”邱科补充说。他注意到,有部分商家采用加贴3C标识贴纸的方式,将“三无”充电宝或劣质低价充电宝包装成通过3C认证的产品,有的还给出“肯定可以上飞机”等不实承诺。

根据民航局规定,充电宝的3C标识、生产信息、额定容量等关键参数必须印刷在产品上,仅靠加贴贴纸无法通过安检。更重要的是,充电宝质量直接关系到生命财产安全。因此,消费者在选购时务必拒绝“三无”和劣质低价产品,将安全主动权掌握在自己手中。

本报记者 任翀



时评

治理“明知故犯”违法店规 更需政府主动撑腰

王闲乐

海底捞为“强制员工自费买礼物”一事道歉。

4月9日,自称在海底捞工作6年的员工“百毒不侵蒋小姐”发布博文,详述其在海底捞北京某门店长期遭受的违规管理,但凡出现顾客投诉,不分缘由,强制要求员工自费500元购买礼物作为处罚。此外,她还指控门店存在管理粗暴、辱骂员工、克扣法定节假日分红工资、侵犯员工隐私、恶意阻挠调岗并以排班算旷工逼迫离职等问题。

从法律角度,只要被投诉就变相罚款500元的所谓“店规”,肯定是无效的。因为我国劳动法明确规定,用人单位可以通过制定规章制度来规范劳动者行为,但必须符合法律、行政法规的强制性规定,符合公序良俗,不能低于法律对于劳动者保护的最低标准。还要经过职工代表大会或全体职工讨论提出方案和意见,与工会或职工代表平等协商确定,向全体劳动者公示。

舆论发酵后,海底捞4月11日发布说明,承认“蒋小姐”反映情况基本属实,表示会依法对其进行赔偿和道歉,同时对1000多家门店进行内部排查,一旦发现类似情况将依法妥善处理。

留言板

短途补偿还需如何调整

近年来,为缓解机场出租车短途载客等诸多矛盾,有关部门针对上海两大机场出租车短途业务实施了补偿机制,但短途“甩客卖客”乱象仍频发。一些出租车司机坦称他们提前抬表,就是为了享受22公里内免排队的福利,直接返回机场出租车上客点再接一单。

短途补偿政策已进行了多轮调整,但为何仍无法根治问题?对此,读者在上观新闻微信公众号评论区表达了各自的看法。

仰望高山:出租车司机想排队就要愿赌服输,半夜让乘客中途换车,安全谁负责?

Shan:加大处罚力度,严惩不贷。

Nicole Xu:行动不便或语言不通的乘客怎么办?多少人因此不再信任出租车?明月几时有:实时显示停车场排队数据,谁去谁留全凭自愿,还能避免资源浪费。

幸福明月光:不科学的管理制度才是根源。

HK:多听司机建议,不要搞对立。

婷婷与朝暮:推出标记业务,当天有甩客记录的,22公里内也只能排队。张冠张戴:出租车是城市形象窗口,监管部门要履职守护好这张名片。本报记者 黄尔麦 整理

文明餐饮 杜绝浪费

将光盘行动进行到底

