

Lithium-Batterien als Luftfracht 2016

Übersetzung der Vorankündigung der IATA zu Änderungen im Bereich des Versandes von Lithium-Batterien, die am 06. November 2015 per Email durch Dave Brennan veröffentlicht wurde

Hintergrund

Beim 25. Treffen des ICAO Gefahrgutgremiums (DGP/25), das vom 19.-30. Oktober 2015 in Montreal stattfand, wurden einige Eingaben, die die Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung von Lithium-Batterien betreffen, beraten. Diese beinhalteten:

- ein Kompletterbot für die Beförderung von Lithium-Ionen-Batterien (UN 3480) als Fracht auf Passagierflugzeugen;
- die Streichung des Teils II der Verpackungsanweisungen 965 und 968;
- die Einschränkung für Lithium-Ionen-Batterien bei der Beförderung auf höchstens 30 % Ladezustands (state of charge/ SoC);
- die Streichung der Erlaubnis, Versandstücke mit Lithium-Ionen-Batterien (UN 3480) vorbereitet nach Teil II der VA 965 und Lithium-Metall-Batterien (UN 3090) vorbereitet nach Teil II der VA 968 in eine Umverpackung zu stellen.

Diese Eingaben basierten auf Prüfungen, die vom Technischen Zentrum der FAA durchgeführt wurden. Diese zeigen, dass Halon, welches als Mittel zur Feuerbekämpfung in Frachtladeräumen von Passagierflugzeugen verwendet wird, ein Feuer unter Umständen nicht bekämpfen kann, wenn dieses große Mengen Lithium-Ionen-Zellen umfasst. Diese Prüfungen zugrunde legend, haben die bedeutendsten Hersteller von Luftfahrzeugen Empfehlungen an die Luftfahrtunternehmen zu deren Luftfahrzeugen herausgegeben, dass Lithium-Ionen-Batterien (UN 3480) nicht als Fracht auf Passagierflugzeugen versandt werden sollen, bis sicherere Methoden der Beförderung etabliert wurden. Und eine weitere Empfehlung war, dass Luftfahrtunternehmen eine Beurteilung des Sicherheitsrisikos vornehmen sollten, um für deren Betrieb entsprechende Maßnahmen zur Risikobegrenzung festzulegen.

Die Mehrheit im DGP war nicht für ein Kompletterbot der Beförderung von Lithium-Ionen-Batterien auf Passagierflugzeugen. Da ein solches als Strafe für die Versender gesehen wurde, die die Vorschriften einhalten, während damit die weitgefächerten Themen zur rechtskonformen Beförderung von Lithium-Batterien nicht aufgegriffen würden. Jedoch unterstützte das DGP die Annahme der Einschränkung auf 30 % des Ladezustands bei UN 3480 und die Begrenzung auf höchstens ein Versandstück pro Sendung bei der Beförderung von Lithium-Ionen-Batterien, vorbereitet in Übereinstimmung mit Teil II der VA 965 und Lithium-Metall-Batterien, vorbereitet in Übereinstimmung mit Teil II der VA 968, die von den meisten Anforderungen der Vorschriften freigestellt sind. Das DGP glaubt, dass

diese Änderungen eine deutliche Verbesserung der Sicherheit von Lithium-Batterien im Luftverkehr darstellen.

Das DGP unterstützte auch die Entwicklung von Leistungsanforderungen für Verpackungen von Lithium-Batterien der UN 3480 und UN 3090. Da diese Leistungsanforderungen erst entwickelt werden müssen, sprach das DGP die Empfehlung aus, dass die Anforderungen an den Ladezustand (SoC) und die Begrenzung der Anzahl der Versandstücke für Lithium-Batterien nach Teil II bereits vor dem 1. Januar 2017, dem Inkrafttreten der 2017 – 2018 Ausgabe der ICAO Technischen Anweisungen durch einen Zusatz zur 2015 – 2016 Ausgabe der ICAO Technischen Anweisungen umgesetzt werden.

DGP/25 hat die Empfehlung ausgesprochen, dass die zusätzlichen Einschränkungen für UN 3480 und UN 3090 mit Gültigkeit ab 1. April 2016 (dieses Datum muss noch bestätigt werden) übernommen werden. Die Empfehlung des DGP/25 muss jedoch noch von der Air Navigation Commission übernommen werden und vom ICAO-Rat genehmigt werden. Der tatsächliche Termin zur Umsetzung ist abhängig vom Termin an dem der ICAO-Rat die Änderungen übernimmt.

Änderungen der Bestimmungen für Lithium-Batterien gültig ab 1. April 2016 (das tatsächliche Datum muss noch bestätigt werden)

1. UN 3480, VA 965, Teil IA und IB. Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien müssen mit einem Ladezustand (SoC) von höchstens 30% deren Auslegungskapazität zur Beförderung übergeben werden. Zellen und/oder Batterien, deren Ladezustand (SoC) höher als 30 % deren Auslegungskapazität ist, dürfen nur mit Genehmigung des Abgangsstaates und des Staates des Luftfahrtunternehmens versandt werden nach den von diesen Behörden schriftlich festgelegten Bedingungen.

Anmerkung:

Eine Anleitung und Verfahrensweise, um die Auslegungskapazität festzustellen, ist im UN Handbuch der Prüfungen und Kriterien, 5. überarbeitete Ausgabe, 1. Zusatz und 2. Zusatz in Abschnitt 38.3.2.3 enthalten.

2. UN 3480, VA 965, Teil II. Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien müssen mit einem Ladezustand (SoC) von höchstens 30% deren Auslegungskapazität zur Beförderung übergeben werden.

Einem Versender ist nicht erlaubt, mehr als ein (1) Versandstück, das in Übereinstimmung mit Teil II vorbereitet wurde, in einer Sendung zur Beförderung zu übergeben.

Nicht mehr als ein (1) Versandstück, vorbereitet in Übereinstimmung mit Teil II der VA 965, darf in eine Umverpackung gestellt werden. Wenn das Versandstück in eine Umverpackung gestellt wird, muss das von dieser Verpackungsanweisung geforderte Lithium-Batterie-Abfertigungskennzeichen entweder deutlich sichtbar oder auf der Außenseite der Umverpackung angebracht sein und die Umverpackung muss mit dem Wort „OVERPACK“ markiert sein.

3. UN 3090, VA 968, Teil II. Einem Versender ist nicht erlaubt, mehr als ein (1) Versandstück, das in Übereinstimmung mit Teil II vorbereitet wurde, in einer Sendung zur Beförderung zu übergeben.

Nicht mehr als ein (1) Versandstück, vorbereitet in Übereinstimmung mit Teil II der VA 968, darf in eine Umverpackung gestellt werden. Wenn das Versandstück in eine Umverpackung gestellt wird, muss das von dieser Verpackungsanweisung geforderte Lithium-Batterie-Abfertigungskennzeichen entweder deutlich sichtbar oder auf der Außenseite der Umverpackung angebracht sein und die Umverpackung muss mit dem Wort „OVERPACK“ markiert sein.

4. Versandstücke, die in Übereinstimmung mit Teil II der VA 965 oder VA 968 vorbereitet wurden, müssen dem Luftfahrtunternehmen getrennt von anderer Fracht übergeben werden. Und sie dürfen nicht in eine Ladeeinheit (ULD) geladen werden, bevor diese dem Luftfahrtunternehmen übergeben werden.

Anmerkung: Andere Änderungen zu den Bestimmungen für Lithium-Batterien mit Ausrüstungen verpackt (UN 3481, VA 966 & UN 3091, VA 969), oder Lithium-Batterien in Ausrüstungen (UN 3481, VA 967 & UN 3091, VA 970) werden in diesem Dokument nicht behandelt. Diese zusätzlichen Änderungen werden getrennt veröffentlicht und werden zum 1. Januar 2017 gültig.

Der vollständige Bericht des DGP/25, sobald verfügbar, zusammen mit den Arbeitspapieren zum DGP/25, finden Sie auf der ICAO Webseite unter:

<http://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/DGP25.aspx>

Wenn Sie Fragen oder Belange haben, die in diesem Dokument nicht angesprochen wurden, so können das IATA Gefahrgut Service Team kontaktieren unter: dangood@iata.org.

<http://www.iata.org/lithiumbatteries>