

# Gravierende Änderungen

**VERSANDABWICKLUNG** Beim Transport von Lithiumbatterien per Luftfracht sind seit Jahresbeginn einige wichtige Neuerungen zu beachten.



**Knopfzelle ist nicht mehr gleich Knopfzelle: für Knopfzellen mit mehr als 0,3 Gramm Lithium gelten gegebenenfalls andere Versandbedingungen.**

**A**uch für den Lufttransport wird für die Batterieherstellung ab 1. Januar 2013 ein Qualitätsmanagement-System gefordert. In der Gefahrgutliste im Abschnitt 4.2 der IATA-DGR (blaue Seiten) werden die Mengengrenzen vom Bruttogewicht (Angabe „G“ in Spalte J bzw. L) auf das Nettogewicht umgestellt, weshalb das „G“ verschwindet. Unter Nettogewicht ist dann das Gewicht der reinen Batterie zu verstehen.

## Drastisch eingeschränkt

Die gravierendsten Änderungen gibt es bei den Verpackungsanweisungen (VA) 965 und 968. Diese regeln die Verpackungs- und Transportbedingungen für Lithium-Ionen-Batterien (VA 965) und Lithium-Metall-Batterien (VA 968), wenn diese „allein“ transportiert werden. „Allein“ bedeutet, nicht in einem Gerät eingebaut und nicht zusammen mit dem Gerät verpackt.

Aus den bisherigen Teilen I und II werden nun in den VA 965 und 968 die Teile IA, IB und II. Teil IA enthält die Verpackungsbedingungen für die „großen“ Klasse-9-Batterien mit mehr als ein (Zelle) oder zwei (Batterie) Gramm Lithium für Lithium-Metall- und mehr als 20

**In der Gefahrgutliste der IATA-DGR werden die Mengengrenzen auf das Nettogewicht umgestellt.**

(Zelle) oder 100 (Batterie) Wattstunden (Wh) Nennenergie bei Lithium-Ionen-Batterien. Hier ändert sich nicht viel mit Ausnahme der Umstellung von brutto auf netto, man kann also mehr Batterien pro Versandstück befördern. Die Transportbedingungen für die „kleinen“ Batterien nach Teil II werden aber drastisch eingeschränkt. Der Versand

dieser Teil-II-Batterien ist nach wie vor ohne IATA-Zertifikat möglich, es ist nur eine interne Ausbildung erforderlich beziehungsweise müssen klare Anweisungen vorhanden sein.

Es werden nun neue Grenzwerte eingeführt von 2,7 Wh für Lithium-Ionen- und 0,3 Gramm metallisches Lithium für Lithium-Metall-Batterien. Zum Vergleich: jede Handybatterie hat mehr als 2,7 Wh (meist zwischen 3,6 und 6 Wh) und große Knopfzellen können durchaus mehr als 0,3 Gramm Lithium enthalten.

## Zwei Batterien oder acht Zellen

Werden ab 1. Januar 2013 diese neuen Grenzwerte überschritten, dürfen nur noch zwei Batterien oder acht Zellen pro Versandstück eingepackt werden, um in den Genuss der Erleichterungen des Teils II zu kommen. Werden mehr Batterien oder Zellen verpackt, greifen die neuen Regelungen des Teils IB.

Die Grafiken erläutern den Ablauf bei der Identifizierung, welche Variante auf Basis der neuen Vorschriften nun vorliegt. Unterliegt man ab 2013 den Regelungen der neuen Teile IB der VA 965 oder 968, bedeutet dies, dass nur noch IATA-ausgebildetes Personal mit Zertifikat diese Transporte abwickeln darf. Die neue Kennzeichnung gemäß Teil IB wird zu Problemen bei der Abwicklung führen, da Klasse-9-Label und zusätzlich das Abfertigungskennzeichen für „kleine“ Lithium-Batterien (Caution-Label) anzubringen sind. Die anderen Verkehrsträger kennen diese Kennzeichnung nicht, Verwirrung ist damit vorprogrammiert. Für die neuen Teil IB-Transporte ist keine Shipper's Declaration erforderlich, jedoch eine schriftliche Dokumentation mit Beschreibung der Inhalte. Eine weitere Erleichterung für Teil IB besteht darin, dass keine bauartgeprüften Verpackungen verwendet werden müssen.

Last not least müssen alle Luftfrachtbrief-ersteller (AWB) aufpassen, da sich die Einträge im AWB für die Teil II-Batterien ändern werden. Aus „Lithium-ion-batteries, not restricted, PI 965“ beispielsweise wird künftig „Lithium-ion-batteries in compliance with section II of PI 965“. Dies gilt dann analog für alle sechs Verpackungsanweisungen 965 - 970.

**Keine Passagierkontrollen**

Die Batterien in elektronischen Geräten für den persönlichen Gebrauch wie Laptop oder Handy müssen ab 1. Januar 2013 ebenfalls gemäß Handbuch Prüfungen und Kriterien geprüft worden sein (38.3-Test). Wenn das am Flughafen ab sofort kontrolliert werden würde, würde kein Mensch mehr fliegen, zumindest nicht mit seinen Geräten. Die Geräte oder Batterien enthalten keinerlei Hinweise auf diesen UN-Test – und woher soll ein Passagier das wissen. Die Folge: Es wird

**Änderungen 2013**

Da der Gesetzgeber viele Details zum Transport von Lithiumbatterien beim Vorschriftenwechsel zu 2013 geändert hat, zeigen wir die wichtigsten Änderungen in zwei Beiträgen.

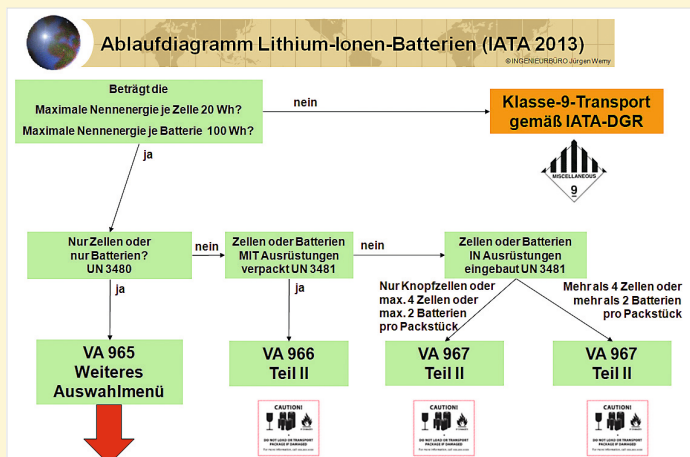
- › 1. Teil (12/2012): UN-Test, ADR, IMDG-Code, gebrauchte und defekte Batterien, Kondensatoren
- › **2. Teil (02/2013): Vorschriften im Luftverkehr**

nicht kontrolliert werden, aber wenn etwas passiert, ist der Passagier der Dumme, wenn er eine Batterie mitführt, für die es keinen Nachweis des UN-Tests gibt.

**Jürgen Werny**

Gefahrgutbeauftragter, München

**Lithium-Ionen-Batterien**



**Lithium-Metall-Batterien**

