

INTERNATIONAL STANDARD

NORME INTERNATIONALE



Safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport

Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport



THIS PUBLICATION IS COPYRIGHT PROTECTED

Copyright © 2021 IEC, Geneva, Switzerland

All rights reserved. Unless otherwise specified, no part of this publication may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying and microfilm, without permission in writing from either IEC or IEC's member National Committee in the country of the requester. If you have any questions about IEC copyright or have an enquiry about obtaining additional rights to this publication, please contact the address below or your local IEC member National Committee for further information.

Droits de reproduction réservés. Sauf indication contraire, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'IEC ou du Comité national de l'IEC du pays du demandeur. Si vous avez des questions sur le copyright de l'IEC ou si vous désirez obtenir des droits supplémentaires sur cette publication, utilisez les coordonnées ci-après ou contactez le Comité national de l'IEC de votre pays de résidence.

IEC Central Office
3, rue de Varembe
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel.: +41 22 919 02 11
info@iec.ch
www.iec.ch

About the IEC

The International Electrotechnical Commission (IEC) is the leading global organization that prepares and publishes International Standards for all electrical, electronic and related technologies.

About IEC publications

The technical content of IEC publications is kept under constant review by the IEC. Please make sure that you have the latest edition, a corrigendum or an amendment might have been published.

IEC publications search - webstore.iec.ch/advsearchform

The advanced search enables to find IEC publications by a variety of criteria (reference number, text, technical committee, ...). It also gives information on projects, replaced and withdrawn publications.

IEC Just Published - webstore.iec.ch/justpublished

Stay up to date on all new IEC publications. Just Published details all new publications released. Available online and once a month by email.

IEC Customer Service Centre - webstore.iec.ch/csc

If you wish to give us your feedback on this publication or need further assistance, please contact the Customer Service Centre: sales@iec.ch.

IEC online collection - oc.iec.ch

Discover our powerful search engine and read freely all the publications previews. With a subscription you will always have access to up to date content tailored to your needs.

Electropedia - www.electropedia.org

The world's leading online dictionary on electrotechnology, containing more than 22 000 terminological entries in English and French, with equivalent terms in 18 additional languages. Also known as the International Electrotechnical Vocabulary (IEV) online.

A propos de l'IEC

La Commission Electrotechnique Internationale (IEC) est la première organisation mondiale qui élabore et publie des Normes internationales pour tout ce qui a trait à l'électricité, à l'électronique et aux technologies apparentées.

A propos des publications IEC

Le contenu technique des publications IEC est constamment revu. Veuillez vous assurer que vous possédez l'édition la plus récente, un corrigendum ou amendement peut avoir été publié.

Recherche de publications IEC -

webstore.iec.ch/advsearchform

La recherche avancée permet de trouver des publications IEC en utilisant différents critères (numéro de référence, texte, comité d'études, ...). Elle donne aussi des informations sur les projets et les publications remplacées ou retirées.

IEC Just Published - webstore.iec.ch/justpublished

Restez informé sur les nouvelles publications IEC. Just Published détaille les nouvelles publications parues. Disponible en ligne et une fois par mois par email.

Service Clients - webstore.iec.ch/csc

Si vous désirez nous donner des commentaires sur cette publication ou si vous avez des questions contactez-nous: sales@iec.ch.

IEC online collection - oc.iec.ch

Découvrez notre puissant moteur de recherche et consultez gratuitement tous les aperçus des publications. Avec un abonnement, vous aurez toujours accès à un contenu à jour adapté à vos besoins.

Electropedia - www.electropedia.org

Le premier dictionnaire d'électrotechnologie en ligne au monde, avec plus de 22 000 articles terminologiques en anglais et en français, ainsi que les termes équivalents dans 16 langues additionnelles. Egalement appelé Vocabulaire Electrotechnique International (IEV) en ligne.



IEC 62281

Edition 4.1 2021-02
CONSOLIDATED VERSION

INTERNATIONAL STANDARD

NORME INTERNATIONALE



Safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport

Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport

INTERNATIONAL
ELECTROTECHNICAL
COMMISSION

COMMISSION
ELECTROTECHNIQUE
INTERNATIONALE

ICS 29.220.10

ISBN 978-2-8322-9419-2

Warning! Make sure that you obtained this publication from an authorized distributor.
Attention! Veuillez vous assurer que vous avez obtenu cette publication via un distributeur agréé.

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

REDLINE VERSION

VERSION REDLINE



Safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport

Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

CONTENTS

FOREWORD	4
INTRODUCTION	6
1 Scope	7
2 Normative references	7
3 Terms and definitions	7
4 Requirements for safety	11
4.1 General considerations	11
4.2 Quality plan	11
4.3 Packaging	11
5 Type testing, sampling and re-testing	11
5.1 Type testing	11
5.2 Overcharge protection	12
5.3 Battery assemblies	12
5.3.1 General	12
5.3.2 Small battery assemblies	12
5.3.3 Large battery assemblies	12
5.4 Batteries forming an integral part of equipment	12
5.5 Sampling	12
5.6 Re-testing	13
6 Test methods and requirements	14
6.1 General	14
6.1.1 Cautionary notice	14
6.1.2 Ambient temperature	14
6.1.3 Parameter measurement tolerances	14
6.1.4 Pre-discharge and pre-cycling	14
6.2 Evaluation of test criteria	14
6.2.1 Shifting	14
6.2.2 Distortion	14
6.2.3 Short-circuit	15
6.2.4 Excessive temperature rise	15
6.2.5 Leakage	15
6.2.6 Venting	15
6.2.7 Fire	15
6.2.8 Rupture	15
6.2.9 Explosion	15
6.3 Tests and requirements – Overview	16
6.4 Transport tests	16
6.4.1 Test T-1: Altitude	16
6.4.2 Test T-2: Thermal cycling	16
6.4.3 Test T-3: Vibration	17
6.4.4 Test T-4: Shock	18
6.4.5 Test T-5: External short-circuit	18
6.4.6 Test T-6: Impact/crush	19
6.5 Misuse tests	21
6.5.1 Test T-7: Overcharge	21
6.5.2 Test T-8: Forced discharge	21

6.6	Packaging test – Test P-1: Drop test.....	21
6.7	Information to be given in the relevant specification	22
6.8	Test report summary	22
7	Information for safety.....	23
7.1	Packaging.....	23
7.2	Handling of battery cartons	23
7.3	Transport	23
7.3.1	General	23
7.3.2	Air transport.....	23
7.3.3	Sea transport.....	23
7.3.4	Land transport	23
7.3.5	Classification	24
7.4	Storage.....	24
8	Instructions for packaging and handling during transport – Quarantine	24
9	Marking	24
9.1	Marking of primary and secondary (rechargeable) cells and batteries	24
9.2	Marking of the packaging and shipping documents	24
Annex A (informative)	Shock test – adjustment of acceleration for large batteries	25
A.1	General.....	25
A.2	Shock energy depends on mass, acceleration, and pulse duration	25
A.3	The constant acceleration approach.....	26
A.4	The constant energy approach.....	27
Annex B (informative)	Deviations from Chapter 38.3 of the UN Manual	28
B.1	General.....	28
B.2	Summary table of required tests for primary cells and batteries	28
B.3	Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries	29
B.4	Evaluation of a rupture.....	31
B.5	Evaluation of an explosion	31
Bibliography		32
Figure 1	– Example of a test set-up for the impact test.....	20
Figure A.1	– Half sine shock for batteries (constant peak acceleration).....	26
Figure A.2	– Half sine shock for batteries (constant energy)	27
Table 1	– Number of primary test cells and batteries for type testing	13
Table 2	– Number of secondary test cells and batteries for type testing	13
Table 3	– Number of packages with primary or secondary test cells and batteries.....	13
Table 4	– Mass loss limits	15
Table 5	– Transport and packaging tests and requirements	16
Table 6	– Vibration profile (sinusoidal)	17
Table 7	– Shock parameters	18
Table B.1	– Summary table of required tests for primary cells and batteries.....	29
Table B.2	– Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries	30

INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION

**SAFETY OF PRIMARY AND SECONDARY LITHIUM CELLS
AND BATTERIES DURING TRANSPORT**

FOREWORD

- 1) The International Electrotechnical Commission (IEC) is a worldwide organization for standardization comprising all national electrotechnical committees (IEC National Committees). The object of IEC is to promote international co-operation on all questions concerning standardization in the electrical and electronic fields. To this end and in addition to other activities, IEC publishes International Standards, Technical Specifications, Technical Reports, Publicly Available Specifications (PAS) and Guides (hereafter referred to as "IEC Publication(s)"). Their preparation is entrusted to technical committees; any IEC National Committee interested in the subject dealt with may participate in this preparatory work. International, governmental and non-governmental organizations liaising with the IEC also participate in this preparation. IEC collaborates closely with the International Organization for Standardization (ISO) in accordance with conditions determined by agreement between the two organizations.
- 2) The formal decisions or agreements of IEC on technical matters express, as nearly as possible, an international consensus of opinion on the relevant subjects since each technical committee has representation from all interested IEC National Committees.
- 3) IEC Publications have the form of recommendations for international use and are accepted by IEC National Committees in that sense. While all reasonable efforts are made to ensure that the technical content of IEC Publications is accurate, IEC cannot be held responsible for the way in which they are used or for any misinterpretation by any end user.
- 4) In order to promote international uniformity, IEC National Committees undertake to apply IEC Publications transparently to the maximum extent possible in their national and regional publications. Any divergence between any IEC Publication and the corresponding national or regional publication shall be clearly indicated in the latter.
- 5) IEC itself does not provide any attestation of conformity. Independent certification bodies provide conformity assessment services and, in some areas, access to IEC marks of conformity. IEC is not responsible for any services carried out by independent certification bodies.
- 6) All users should ensure that they have the latest edition of this publication.
- 7) No liability shall attach to IEC or its directors, employees, servants or agents including individual experts and members of its technical committees and IEC National Committees for any personal injury, property damage or other damage of any nature whatsoever, whether direct or indirect, or for costs (including legal fees) and expenses arising out of the publication, use of, or reliance upon, this IEC Publication or any other IEC Publications.
- 8) Attention is drawn to the Normative references cited in this publication. Use of the referenced publications is indispensable for the correct application of this publication.
- 9) Attention is drawn to the possibility that some of the elements of this IEC Publication may be the subject of patent rights. IEC shall not be held responsible for identifying any or all such patent rights.

This consolidated version of the official IEC Standard and its amendment has been prepared for user convenience.

IEC 62281 edition 4.1 contains the fourth edition (2019-04) [documents 35/1416/FDIS and 35/1422/RVD] and its amendment 1 (2021-02) [documents 35/1459/FDIS and 35/1463/RVD].

In this Redline version, a vertical line in the margin shows where the technical content is modified by amendment 1. Additions are in green text, deletions are in strikethrough red text. A separate Final version with all changes accepted is available in this publication.

International Standard IEC 62281 has been prepared jointly by IEC technical committee 35: Primary cells and batteries and subcommittee 21A: Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes, of IEC technical committee 21: Secondary cells and batteries.

This fourth edition constitutes a technical revision.

This edition includes the following significant technical changes with respect to the previous edition:

- a) button cell definition revised, moved to coin (cell or battery);
- b) addition of provisions for batteries forming an integral part of equipment (5.4);
- c) all tests for secondary cells and batteries now also contain a requirement for 25 charge and recharge cycles prior to the test;
- d) addition of alternative tables for Table 1 and Table 2 in Annex B;
- e) addition of "forcible" to the rupture criteria;
- f) test report 6.8 merged with test certificate 6.9 and replaced with the items listed in [12];
- g) addition of an informative Annex B with important deviations from the UN Manual of Tests and Criteria, Chapter 38.3.

This document has been drafted in accordance with the ISO/IEC Directives, Part 2.

The committee has decided that the contents of the base publication and its amendment will remain unchanged until the stability date indicated on the IEC web site under "<http://webstore.iec.ch>" in the data related to the specific publication. At this date, the publication will be

- reconfirmed,
- withdrawn,
- replaced by a revised edition, or
- amended.

IMPORTANT – The 'colour inside' logo on the cover page of this publication indicates that it contains colours which are considered to be useful for the correct understanding of its contents. Users should therefore print this document using a colour printer.

INTRODUCTION

Primary lithium cells and batteries were first introduced in military applications in the 1970s. At that time, little commercial interest and no industrial standards existed. Consequently, the United Nations (UN) Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, although usually referring to industrial standards for testing and criteria, introduced a sub-section in the Manual of tests and criteria concerning safety tests relevant to transport of primary lithium cells and batteries. Meanwhile, commercial interest in primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries has grown and several industrial standards exist. However, the existing IEC standards are manifold, not completely harmonized, and not necessarily relevant to transport. They are not suitable to be used as a source of reference in the UN Model Regulations. Therefore this group safety standard has been prepared to harmonize the tests and requirements relevant to transport.

This document applies to primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries containing lithium in any chemical form: lithium metal, lithium alloy or lithium-ion. Lithium-metal and lithium alloy primary electrochemical systems use metallic lithium and lithium alloy, respectively, as the negative electrode. Lithium-ion secondary electrochemical systems use intercalation compounds (intercalated lithium exists in an ionic or quasi-atomic form within the lattice of the electrode material) in the positive and in the negative electrodes.

This document also applies to lithium polymer cells and batteries, which are considered either as primary lithium-metal cells and batteries or as secondary lithium-ion cells and batteries, depending on the nature of the material used in the negative electrode.

The history of transporting primary and secondary lithium cells and batteries is worth noting. Since the 1970s, over ten billion primary lithium cells and batteries have been transported, and since the early 1990s, over one billion secondary (rechargeable) lithium cells and batteries utilizing a lithium-ion system have been transported. As the number of primary and secondary lithium cells and batteries to be transported is increasing, it is appropriate to also include in this document the safety testing of packaging used for the transportation of these products.

This document specifically addresses the safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport and also the safety of the packaging used.

The UN Manual of Tests and Criteria [12]¹ distinguishes between lithium metal and lithium alloy cells and batteries on the one hand, and lithium ion and lithium polymer cells and batteries on the other hand. While it defines that lithium metal and lithium alloy cells and batteries can be either primary (non-rechargeable) or rechargeable, it always considers lithium ion cells and batteries as rechargeable. However, test methods in the UN Manual of Tests and Criteria are the same for both secondary lithium metal and lithium alloy cells and batteries and lithium ion and lithium polymer cells and batteries. The concept is only needed to distinguish between small and large battery assemblies. Battery assemblies assembled from (primary or secondary) lithium metal and lithium alloy batteries are distinguished by the aggregate lithium content of all anodes (measured in grams), while battery assemblies assembled from lithium ion or lithium polymer batteries are distinguished by their "nominal" energy (measured in Watt-hours).

¹ Numbers in square brackets refer to the Bibliography.

SAFETY OF PRIMARY AND SECONDARY LITHIUM CELLS AND BATTERIES DURING TRANSPORT

1 Scope

This International Standard specifies test methods and requirements for primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries to ensure their safety during transport other than for recycling or disposal. Requirements specified in this document do not apply in those cases where special provisions given in the relevant regulations, listed in 7.3, provide exemptions.

NOTE Different standards may apply for lithium-ion traction battery systems used for electrically propelled road vehicles.

2 Normative references

There are no normative references in this document.

3 Terms and definitions

For the purposes of this document, the following terms and definitions apply.

ISO and IEC maintain terminological databases for use in standardization at the following addresses:

- IEC Electropedia: available at <http://www.electropedia.org/>
- ISO Online browsing platform: available at <http://www.iso.org/obp>

3.1

aggregate lithium content

total lithium content of the cells comprising a battery

3.2

battery

one or more cells electrically connected and fitted in a case, with terminals, markings and protective devices etc., as necessary for use

Note 1 to entry: This definition is different from the definition used in the UN Manual of Tests and Criteria [12]. This document was, however, carefully prepared so that the test set-up for each test is harmonized with the UN Manual

Note 2 to entry: A cell used in equipment where the equipment is providing the functions of a case, terminals, markings and protective devices etc., as necessary for use in the equipment, is, for the purposes of this document, considered to be a battery.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004 [1], 482-01-04, modified – Reference to "electrically connected" has been added.]

3.3

battery assembly

battery comprising two or more batteries

3.4

coin cell or battery

lithium button cell or battery

small round cell or battery where the overall height is less than the diameter, containing non-aqueous electrolyte

Note 1 to entry: The nominal voltage of lithium batteries is typically greater than 2 V.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-40, modified – The definition "small round cell or battery" replaces the original "cell with a cylindrical shape", "containing non-aqueous electrolyte" was added, the term "lithium button" was added]

3.5

cell

basic functional unit, consisting of an assembly of electrodes, electrolyte, container, terminals and, usually, separators that is a source of electric energy obtained by direct conversion of chemical energy

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-01]

3.6

component cell

cell contained in a battery

3.7

cycle

<of a secondary (rechargeable) cell or battery> set of operations that is carried out on a secondary (rechargeable) cell or battery and is repeated regularly in the same sequence

Note 1 to entry: These operations may consist of a sequence of a discharge followed by a charge or a charge followed by a discharge under specified conditions. This sequence may include rest periods.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-05-28, modified – The words "secondary (rechargeable)" have been added.]

3.8

cylindrical cell or battery

round cell or battery in which the overall height is equal to or greater than the diameter

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-39, modified – The words "round cell or battery" replace the original "cell with a cylindrical shape", the term "cylindrical battery" has been added.]

3.9

depth of discharge

DOD

percentage of rated capacity discharged from a battery

Note 1 to entry: This note applies to the French language only.

3.10

first cycle

initial cycle of a secondary (rechargeable) cell or battery following completion of all manufacturing, formation and quality control processes

3.11

fully charged, adj

state of charge of a secondary (rechargeable) cell or battery corresponding to 0 % depth of discharge

3.12**fully discharged**, adj

state of charge of a cell or battery corresponding to 100 % depth of discharge

3.13**large battery**

battery with a gross mass of more than 12 kg

3.14**large cell**

cell with a gross mass of more than 500 g

3.15**lithium cell**

<primary or secondary (rechargeable)> cell containing a non-aqueous electrolyte and a negative electrode of lithium or containing lithium

Note 1 to entry: Depending on the design features chosen, a lithium cell may be primary or secondary (rechargeable).

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-06, modified – The domain "primary or secondary (rechargeable)" has been added.]

3.16**lithium content**

mass of lithium in the negative electrode of a lithium metal or lithium alloy cell or battery in the undischarged or fully charged state

3.17**lithium ion cell or battery**

rechargeable non-aqueous cell or battery in which the positive and negative electrodes are both intercalation compounds constructed with no metallic lithium in either electrode

Note 1 to entry: Intercalated lithium exists in an ionic or quasi-atomic form with the lattice of the electrode material.

Note 2 to entry: A lithium polymer cell or battery that uses lithium ion chemistries, as described herein, is considered as a lithium ion cell or battery.

3.18**nominal energy**

energy value of a cell or battery determined under specified conditions and declared by the manufacturer

Note 1 to entry: The nominal energy is calculated by multiplying the nominal voltage by rated capacity.

Note 2 to entry: The term "rated energy" could be more appropriate.

3.19**nominal voltage**

suitable approximate value of the voltage used to designate or identify a cell, a battery or an electrochemical system

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-31]

3.20**open-circuit voltage**

voltage across the terminals of a cell or battery when no external current is flowing

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-32, modified – "when no external current is flowing" replaces "when the discharge current is zero".]

3.21

primary cell or battery

cell or battery that is not designed to be electrically recharged

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-02, modified – Addition of "or battery".]

3.22

prismatic cell or battery

cell or battery having rectangular sides and bases

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-38, modified – Omission of "having the shape of a parallelepiped".]

3.23

protective devices

devices such as fuses, diodes or other electric or electronic current limiters designed to interrupt the current flow, block the current flow in one direction or limit the current flow in an electrical circuit

3.24

rated capacity

capacity value of a cell or battery determined under specified conditions and declared by the manufacturer

Note 1 to entry: The following IEC standards provide guidance and methodology for determining the rated capacity: IEC 61960-3 [5], IEC 62133-2 [6], IEC 62660-1 [7].

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-15, modified – Inclusion of "a cell or battery", addition of Note 1 to entry.]

3.25

secondary (rechargeable) cell or battery

cell or battery which is designed to be electrically recharged

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-03, modified – Addition of "rechargeable" and "or battery".]

3.26

small battery

battery with a gross mass of not more than 12 kg

3.27

small cell

cell with a gross mass of not more than 500 g

3.28

type

<for cells or batteries> particular electrochemical system and physical design of cells or batteries

3.29

undischarged, adj

state of charge of a primary cell or battery corresponding to 0 % depth of discharge

4 Requirements for safety

4.1 General considerations

Lithium cells and batteries are categorized by their chemical composition (electrodes, electrolyte) and internal construction (bobbin, spiral, stacked). They are available in various shapes. It is necessary to consider all relevant safety aspects at the battery design stage, recognizing the fact that they may differ considerably, depending on the specific lithium system, power output and battery configuration.

The following design concepts for safety are common to all lithium cells and batteries:

- a) To prevent by design an abnormal temperature rise above the critical value defined by the manufacturer.
- b) To control by design temperature increases in the cell or battery e.g. by limiting the current flow or by adequate thermal management.
- c) To design lithium cells and batteries so as to relieve excessive internal pressure or to preclude a violent rupture under conditions of transport.
- d) To design lithium cells and batteries so as to prevent a short-circuit under normal conditions of transport and intended use.
- e) To equip primary lithium batteries containing cells or strings of cells connected in parallel with effective means, as may be necessary, to prevent dangerous reverse current flow (e.g. diodes, fuses, etc.).

4.2 Quality plan

The manufacturer shall implement a documented quality plan (i.e. quality reports, inspection records, management structure) defining the procedures for the inspection of materials, components, cells and batteries during the course of manufacture, to be applied to the total process of producing a specific type of battery. Manufacturers should understand their process capabilities and should institute the necessary process controls as they relate to product safety and reliability.

4.3 Packaging

Lithium cells and batteries shall be packaged so as to prevent an external short-circuit under normal transport conditions.

NOTE Additional requirements for packaging of dangerous goods are given in UN Model Regulations:2017 [13], section 6.1. See also regulations mentioned in 7.3.

5 Type testing, sampling and re-testing

5.1 Type testing

Lithium metal and lithium ion cells or batteries which differ from a tested type by

- a) for primary cells and batteries, a change of more than 0,1 g or 20 % by mass, whichever is greater, to the electrodes or to the electrolyte, or
- b) for rechargeable cells and batteries, a change in nominal energy (in Wh) of more than 20 % or an increase in nominal voltage of more than 20 %, or
- c) a change that would lead to failure of any of the tests,

shall be considered a different type and shall be subject to the required tests.

NOTE The type of change that might be considered to differ from a tested type, such that it might lead to failure of any of the test results, may include, but is not limited to

- 1) a change in the material of the anode, the cathode, the separator or the electrolyte,

- 2) a change of protective devices, including hardware and software,
- 3) a change of safety design in cells or batteries, such as a venting valve,
- 4) a change in the number of component cells, and
- 5) a change in connecting mode of component cells, and,
- 6) for batteries which are to be tested according to test T-4 with a peak acceleration less than $150 g_n$, a change in the mass which could adversely impact the result of the T-4 test and lead to a failure.

5.2 Overcharge protection

Secondary batteries not equipped with battery overcharge protection that are designed for use only in a battery assembly or in equipment, which affords such protection, are not subject to the requirements of test T-7.

5.3 Battery assemblies

5.3.1 General

Generally, battery assemblies, including battery packs, battery modules, and other units that may be assembled from batteries, are tested like batteries.

5.3.2 Small battery assemblies

When testing a battery assembly in which the aggregate lithium content of all anodes, when fully charged, is not more than 500 g, or in the case of a lithium ion battery, with a nominal energy of not more than 6 200 Wh, assembled from batteries that have passed all applicable tests, one battery assembly in a fully charged state shall be tested under tests T-3, T-4 and T-5, and, in addition, test T-7 in the case of a secondary battery assembly.

NOTE The term "fully charged" is used in [12] although it applies only to secondary battery assemblies. For primary battery assemblies, the term "undischarged" would be more appropriate.

5.3.3 Large battery assemblies

A battery assembly with an aggregate lithium content of more than 500 g, or in the case of a lithium ion battery, with a nominal energy of more than 6 200 Wh, does not need to be tested if it is of a type that has been verified as preventing:

- overcharge, and
- short circuits; and
- over discharge between the batteries.

5.4 Batteries forming an integral part of equipment

Cells or batteries that are an integral part of the equipment they are intended to power, and which are transported only when installed in the equipment, may be tested in accordance with the applicable tests when installed in the equipment.

5.5 Sampling

Each different type shall be tested by taking random samples. The number of samples for testing primary cells and batteries is given in Table 1. The number of samples for testing secondary cells and batteries is given in Table 2. The number of samples for testing packages of primary and secondary cells and batteries is given in Table 3.

Table 1 – Number of primary test cells and batteries for type testing

Tests	Discharge state	Cells or single-cell batteries ^a	Multi-cell batteries
Tests T-1 to T-5	Undischarged	10	4
	Fully discharged	10	4
Test T-6	Undischarged	5	5 component cells
	Fully discharged	5	5 component cells
Test T-8	Fully discharged	10	10 component cells
Total for all tests		40	8 batteries and 20 component cells
^a Single-cell batteries containing one tested component cell do not require re-testing unless the change could result in a failure of any of the tests.			

See also Clause B.2 in Annex B.

Table 2 – Number of secondary test cells and batteries for type testing

Tests	Cycles and discharge state	Cells	Single-cell batteries ^a		Multi-cell batteries	
			Small	Large	Small	Large
Tests T-1 to T-5	At first cycle, fully charged	5	5	5	4	2
	After 25 cycles, fully charged	5	5	5	4	2
Test T-6	At first cycle, at 50 % DOD	5	5	5	5 component cells	5 component cells
	After 25 cycles, at 50 % DOD	5	5	5	5 component cells	5 component cells
Test T-7	At first cycle, fully charged	N/A ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
	After 25 cycles, fully charged	N/A ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
Test T-8	At first cycle, fully discharged	10	10	10	10 component cells ^d	10 component cells ^d
	After 25 cycles, fully discharged	10	10	10	10 component cells ^d	10 component cells ^d
Total for all tests		40	48	44	16 batteries and 30 component cells	8 batteries and 30 component cells
^a Single-cell batteries containing one tested component cell do not require re-testing unless the change could result in a failure of any of the tests, except for test T-7 where only batteries are tested.						
^b N/A = not applicable.						
^c See 5.2.						
^d Multi-cell batteries are considered to be protected against overdischarge of their component cells. Otherwise they would have to be tested as well.						

See also Clause B.3 in Annex B.

Table 3 – Number of packages with primary or secondary test cells and batteries

Number of samples for test P-1	1 package as supplied for transport
--------------------------------	-------------------------------------

5.6 Re-testing

In the event that a primary or secondary lithium cell or battery type does not meet the test requirements, steps shall be taken to correct the deficiency or deficiencies that caused the failure before such a cell or battery type is re-tested.

6 Test methods and requirements

6.1 General

6.1.1 Cautionary notice

WARNING – These tests call for the use of procedures which may result in injury if adequate precautions are not taken.

The execution of these tests shall only be conducted by appropriately qualified and experienced technicians using adequate protection.

6.1.2 Ambient temperature

Unless otherwise specified, the tests shall be carried out in an ambient temperature of $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

6.1.3 Parameter measurement tolerances

The overall accuracy of controlled or measured values, relative to the specified or actual parameters, shall be within the following tolerances:

- a) $\pm 1\%$ for voltage;
- b) $\pm 1\%$ for current;
- c) $\pm 2\text{ °C}$ for temperature;
- d) $\pm 0,1\%$ for time;
- e) $\pm 1\%$ for dimension;
- f) $\pm 1\%$ for capacity.

These tolerances comprise the combined accuracy of the measuring instruments, the measurement techniques used, and all other sources of error in the test procedure.

6.1.4 Pre-discharge and pre-cycling

Where, prior to testing, it is required to discharge primary test cells or test batteries, they shall be discharged to their respective depth of discharge on a resistive load with which the rated capacity is obtained, or at a constant current specified by the manufacturer.

Where, prior to testing, it is required to cycle secondary (rechargeable) test cells or test batteries, they shall be cycled using the charge and discharge conditions specified by the manufacturer for optimum performance and safety.

6.2 Evaluation of test criteria

6.2.1 Shifting

Shifting is considered to have occurred during a test if one or more test cells or batteries are released from the packaging, do not retain their original orientation, or are affected in such a way that the occurrence of an external short-circuit or crushing cannot be excluded.

6.2.2 Distortion

Distortion is considered to have occurred if a physical dimension changes by more than 10 %.

6.2.3 Short-circuit

A short-circuit is considered to have occurred during a test if the open circuit voltage of the cell or battery directly after the test is less than 90 % of its voltage immediately prior to the test. This requirement is not applicable to test cells and batteries at fully discharged states.

6.2.4 Excessive temperature rise

An excessive temperature rise is considered to have occurred during a test if the external case temperature of the test cell or battery rises above 170 °C.

6.2.5 Leakage

Leakage is considered to have occurred during a test if there is visible escape of electrolyte or other material from the test cell or battery or the loss of material (except battery casing, handling devices or labels) from the test cell or battery such that the mass loss exceeds the limits in Table 4.

In order to quantify mass loss $\Delta m / m$, the following equation is provided:

$$\Delta m / m = \frac{m_1 - m_2}{m_1} \times 100 \%$$

where

m_1 is the mass before a test;

m_2 is the mass after that test.

Table 4 – Mass loss limits

Mass of cell or battery m	Mass loss limit $\Delta m / m$
$m < 1 \text{ g}$	0,5 %
$1 \text{ g} \leq m \leq 75 \text{ g}$	0,2 %
$m > 75 \text{ g}$	0,1 %

6.2.6 Venting

Venting is considered to have occurred during a test if gas has escaped from a cell or battery through a feature designed for this purpose, in order to relieve excessive internal pressure. This gas may include entrapped materials.

6.2.7 Fire

A fire is considered to have occurred if, during a test, flames are emitted from the test cell or battery.

6.2.8 Rupture

A rupture is considered to have occurred if a cell container or battery case has mechanically failed, resulting in expulsion of gas or spillage of liquids but not forcible ejection of solid materials.

6.2.9 Explosion

An explosion is considered to have occurred if a cell container or battery case opens violently and solid components are forcibly expelled.

6.3 Tests and requirements – Overview

Table 5 contains an overview of the tests and requirements for transport, misuse and packaging tests.

Table 5 – Transport and packaging tests and requirements

Test number	Designation	Requirements
Transport tests	T-1	Altitude
	T-2	Thermal cycling
	T-3	Vibration
	T-4	Shock
	T-5	External short-circuit
	T-6	Impact/crush
Misuse tests	T-7	Overcharge
	T-8	Forced discharge
Packaging tests	P-1	Drop
Tests T-1 to T-5 shall be conducted in sequence on the same cell or battery.		
Key NC: No short-circuit ND: No distortion NE: No explosion NF: No fire NL: No leakage NR: No rupture NS: No shifting NT: No excessive temperature rise NV: No venting See 6.2 for a detailed description of the test criteria.		

6.4 Transport tests

6.4.1 Test T-1: Altitude

a) Purpose

This test simulates air transport under low pressure conditions.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be stored at a pressure of 11,6 kPa or less for at least 6 h at ambient temperature.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.2 Test T-2: Thermal cycling

a) Purpose

This test assesses seal integrity of cells and batteries and internal electrical connections. The test is conducted using temperature cycling.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be stored for at least 6 h at a test temperature of 72 °C, followed by storage for at least 6 h at a test temperature of –40 °C. The maximum time for

transfer to each temperature shall be 30 min. Each test cell and battery shall undergo this procedure 10 times. This is then followed by storage for at least 24 h at ambient temperature.

For large cells and batteries the duration of exposure to the test temperatures shall be at least 12 h instead of 6 h.

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the altitude test.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.3 Test T-3: Vibration

a) Purpose

This test simulates vibration during transport.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be firmly secured to the platform of the vibration machine without distorting them in such a manner as to faithfully transmit the vibration. Test cells and batteries shall be subjected to sinusoidal vibration according to Table 6 which shows a different upper acceleration amplitude for large batteries than it shows for cells and small batteries. This cycle shall be repeated 12 times for a total of 3 h for each of three mutually perpendicular mounting positions. One of the directions shall be perpendicular to the terminal face.

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the thermal cycling test.

Table 6 – Vibration profile (sinusoidal)

Frequency range		Amplitudes	Duration of logarithmic sweep cycle (7 Hz – 200 Hz – 7 Hz)	Axis	Number of cycles
From	To				
$f_1 = 7 \text{ Hz}$	f_2	$a_1 = 1 g_n$	15 min	X	12
f_2	f_3	$s = 0,8 \text{ mm}$		Y	12
f_3	$f_4 = 200 \text{ Hz}$	a_2		Z	12
and back to $f_1 = 7 \text{ Hz}$				Total	36
NOTE 1 Vibration amplitude is the maximum absolute value of displacement or acceleration. For example, a displacement amplitude of 0,8 mm corresponds to a peak-to-peak displacement of 1,6 mm.					
NOTE 2 $g_n = 9,806 \text{ 65 m / s}^2$.					
Key					
f_1, f_4		lower and upper frequency			
f_2, f_3		cross-over frequencies:			
f_2		$\approx 17,62 \text{ Hz}$			
f_3		$\approx 49,84 \text{ Hz}$ for cells and small batteries			
f_3		$\approx 24,92 \text{ Hz}$ for large batteries			
a_1, a_2		acceleration amplitude:			
a_2		$= 8 g_n$ for cells and small batteries			
a_2		$= 2 g_n$ for large batteries			
s		displacement amplitude			

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.4 Test T-4: Shock

a) Purpose

This test simulates rough handling during transport.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be secured to the testing machine by means of a rigid mount which will support all mounting surfaces of each test cell or battery.

Each test cell or single cell battery shall be subjected to a half-sine shock of peak acceleration of $150 g_n$ and pulse duration of 6 ms. Alternatively, large cells may be subjected to a half-sine shock of peak acceleration of $50 g_n$ and pulse duration of 11 ms.

Each multi-cell battery shall be subjected to a half-sine shock of peak acceleration depending on the mass of the battery. The pulse duration shall be 6 ms for small batteries and 11 ms for large batteries. The formulas in Table 7 are provided to calculate the appropriate minimum peak accelerations.

Each test cell or battery shall be subjected to 3 shocks in each direction of three mutually perpendicular mounting positions of the cell or battery for a total of 18 shocks.

Table 7 – Shock parameters

Test sample	Wave form	Minimum peak acceleration	Pulse duration	Number of shocks per half axis
Small cells or single-cell batteries	Half sine	$A_1 = 150 g_n$	6 ms	3
Large cells or single-cell batteries	Half sine	$A_2 = 50 g_n$	11 ms	3
Small multi-cell batteries	Half sine	$A_3 = \min \left(\sqrt{\frac{100\,850 \text{ kg}}{m}} ; 150 \right) g_n$	6 ms	3
Large multi-cell batteries	Half sine	$A_4 = \min \left(\sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} ; 50 \right) g_n$	11 ms	3
NOTE 1 For explanations, see Annex A.				
NOTE 2 $g_n = 9,806\,65 \text{ m} / \text{s}^2$.				
Key				
A_1, A_2, A_3, A_4 minimum peak acceleration				
m test sample mass				

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the vibration test.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.5 Test T-5: External short-circuit

a) Purpose

This test simulates conditions resulting in an external short-circuit.

b) Test procedure

The test cell or battery shall be heated for a period of time necessary to reach a homogeneous stabilized temperature of $57 \text{ }^\circ\text{C} \pm 4 \text{ }^\circ\text{C}$, measured on the external case. This period of time depends on the size and design of the cell or battery and should be assessed and documented. If this assessment is not feasible, the exposure time shall be

at least 6 h for small cells and small batteries, and 12 hours for large cells and large batteries. Then the cell or battery at $57\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ shall be subjected to a short circuit² condition with a total external resistance of less than $0,1\ \Omega$.

This short circuit condition is continued for at least one hour after the cell or battery external case temperature has returned to $57\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$, or in the case of large multi-cell batteries, has decreased by half of the maximum temperature increase observed during the test and remains below that value.

The short circuit and cooling down phases shall be conducted at least at ambient temperature.

The test shall be conducted using the test samples previously subjected to the shock test.

c) Requirements

There shall be no excessive temperature rise, no rupture, no explosion and no fire during this test and within the 6 h of observation.

6.4.6 Test T-6: Impact/crush

a) Purpose

This test simulates mechanical abuse from an impact or crush that may result in an internal short-circuit.

b) Test procedure – Impact

The impact test is applicable to cylindrical cells not less than 18,0 mm in diameter.

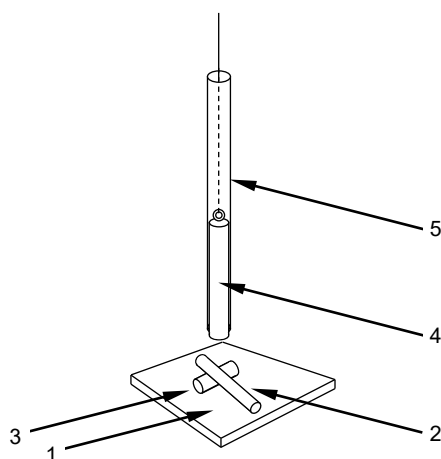
NOTE Diameter here refers to the design parameter.

EXAMPLE: The diameter of 18650 cells is 18,0 mm.

The test cell or component cell is placed on a flat smooth surface. A stainless-steel bar (type 316 or equivalent) with a diameter of $15,8\text{ mm} \pm 0,1\text{ mm}$ and a length of at least 60 mm or of the longest dimension of the cell, whichever is greater, is placed across the centre of the test sample. A mass of $9,1\text{ kg} \pm 0,1\text{ kg}$ is dropped from a height of $61\text{ cm} \pm 2,5\text{ cm}$ at the intersection of the bar and the test sample in a controlled manner using a near frictionless, vertical sliding track or channel with minimal drag on the falling mass. The vertical track or channel used to guide the falling mass shall be oriented 90 degrees from the horizontal supporting surface.

The test sample is to be impacted with its longitudinal axis parallel to the flat surface and perpendicular to the longitudinal axis of the stainless-steel bar lying across the centre of the test sample (see Figure 1).

² In [12] the term “one short circuit” is used in order to indicate that each test sample is subjected to only one short-circuit condition. Where the relevant specification indicates that the internal resistance of the test sample is in the order of $0,1\ \Omega$, a lower total external resistance is advisable.



IEC

NOTE Figure 1 shows a flat smooth surface (1) and a stainless-steel bar (2) which is placed across the centre of the test sample (3). A mass (4) is dropped at the intersection in a controlled manner using a vertical sliding channel (5).

Figure 1 – Example of a test set-up for the impact test

Each test cell or component cell shall be subjected to one impact only.

The test sample shall be observed for a further 6 h.

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not been previously subjected to other tests.

c) Test procedure – Crush

The crush test is applicable to prismatic, flexible³, coin/button cells and cylindrical cells less than 18,0 mm in diameter.

NOTE Here, diameter refers to the design parameter.

EXAMPLE The diameter of 18650 cells is 18,0 mm.

A cell or component cell is to be crushed between two flat surfaces. The crushing is to be gradual with a speed of approximately 1,5 cm/s at the first point of contact. The crushing is to be continued until one of the three conditions below is reached:

- 1) the applied force reaches $13 \text{ kN} \pm 0,78 \text{ kN}$;

EXAMPLE The force can be applied by a hydraulic ram with a 32 mm diameter piston until a pressure of 17 MPa is reached on the hydraulic ram.

- 2) the voltage of the cell drops by at least 100 mV; or
- 3) the cell is deformed by 50 % or more of its original thickness.

As soon as one of the above conditions has been obtained, the pressure shall be released.

A prismatic or flexible cell shall be crushed by applying the force to the widest side. A button/coin cell shall be crushed by applying the force on its flat surfaces. For cylindrical cells, the crush force shall be applied perpendicular to the longitudinal axis.

Each test cell or component cell is to be subjected to one crush only.

The test sample shall be observed for a further 6 h.

³ The term "flexible cell" is used in this document in place of the term "pouch cell" which was used in Edition 2 (2012) of this document. It is also used in place of the terms "cell with a laminate film case" and "laminate film cell".

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not previously been subjected to other tests.

d) Requirements

There shall be no excessive temperature rise, no explosion and no fire during this test and within the 6 h of observation.

6.5 Misuse tests

6.5.1 Test T-7: Overcharge

a) Purpose

This test evaluates the ability of a secondary (rechargeable) battery to withstand an overcharge condition.

b) Test procedure

The charge current shall be twice the manufacturer's recommended maximum continuous charge current. The minimum voltage of the test shall be as follows:

- 1) when the manufacturer's recommended charge voltage is not more than 18 V, the minimum voltage of the test shall be the lesser of two times the maximum charge voltage of the battery or 22 V;
- 2) when the manufacturer's recommended charge voltage is more than 18 V, the minimum voltage of the test shall be not less than 1,2 times the maximum charge voltage.

The test shall be conducted at ambient temperature. The charging condition shall be maintained for at least 24 h.

The test may be conducted using undamaged test batteries previously used in tests T-1 to T-5 for purposes of testing on cycled batteries.

c) Requirements

There shall be no explosion and no fire during this test and within 7 days after the test.

6.5.2 Test T-8: Forced discharge

a) Purpose

This test evaluates the ability of a primary or a secondary (rechargeable) cell to withstand a forced discharge condition.

b) Test procedure

Each cell shall be forced discharged at ambient temperature by connecting it in series with a 12 V direct current power supply at an initial current equal to the maximum continuous discharge current specified by the manufacturer.

The specified discharge current is obtained by connecting a resistive load of appropriate size and rating in series with the test cell and the direct current power supply. Each cell shall be forced discharged for a time interval equal to its rated capacity divided by the initial test current.

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not previously been subjected to other tests.

c) Requirements

There shall be no explosion and no fire during this test and within 7 days after the test.

6.6 Packaging test – Test P-1: Drop test

a) Purpose

This test assesses the ability of the packaging to prevent damage during rough handling.

NOTE Additional tests for packaging of dangerous goods are given in UN Model Regulations:2017 [13], section 6.1.5. See also the regulations mentioned in 7.3.

b) Test procedure

A package (typically the final outer packaging, not palletized loads) filled with cells or batteries as offered for transport shall be dropped from a height of 1,2 m onto a concrete surface in such a manner that any of its corners first touches the ground.

The test shall be conducted using test cells or batteries that have not been previously subjected to a transport test.

c) Requirements

There shall be no shifting, no distortion, no leakage, no venting, no short-circuit, no excessive temperature rise, no rupture, no explosion and no fire of the test cells or batteries during this test.

6.7 Information to be given in the relevant specification

When this document is referred to in a relevant specification, the following parameters shall be given in so far as they are applicable:

	Clause and/or subclause
a) (aggregate) lithium content	5.3 6.8 (f)(iii)
b) nominal energy	5.1 5.3
c) Pre-discharge current or resistive load and end-point voltage specified by the manufacturer for primary cells and batteries;	6.1.4
d) Charge and discharge conditions specified by the manufacturer for optimum performance and safety of secondary (rechargeable) cells and batteries;	6.1.4
e) Manufacturer's recommended maximum continuous charge current;	6.5.1
f) Manufacturer's recommended charge voltage;	6.5.1
g) Maximum charge voltage;	6.5.1
h) Maximum continuous discharge current specified by the manufacturer;	6.5.2
i) Rated capacity specified by the manufacturer.	6.5.2

6.8 Test report summary

A test report summary including the following items shall be made available:

- a) Name of cell, battery, or product manufacturer, as applicable;
- b) Cell, battery, or product manufacturer's contact information to include address, phone number, email address and website for more information;
- c) Name of the test laboratory to include address, phone number, email address and website for more information;
- d) A unique test report identification number;
- e) Date of test report;
- f) Description of cell or battery to include at a minimum:
 - (i) Lithium ion or lithium metal cell or battery;
 - (ii) Mass of cell or battery;
 - (iii) Watt-hour rating, or lithium content;
 - (iv) Physical description of the cell/battery; and
 - (v) ~~Model numbers~~ Cell or battery model number or, alternatively, if the test summary is established for a product containing a cell or battery, the product model number.
- g) List of tests conducted and results (i.e. pass/fail);

- h) Reference to assembled battery testing requirements, if applicable (i.e. 5.3.2 and 5.3.3);
- i) Reference to the relevant edition of this document; and
- j) Signature with name and title of signatory as an indication of the validity of information provided.

NOTE It is understood that a test report summary may contain data of a range of models, provided they are of the type tested as described in 5.1.

7 Information for safety

7.1 Packaging

The purpose of the packaging is to avoid mechanical damage during transport, handling and stacking. It is particularly important that the packaging prevents crushing of the cells or batteries during rough handling, as well as the development of unintentional electrical short-circuit and corrosion of the terminals. Crushing or external short-circuit can result in leakage, venting, rupture, explosion or fire.

Whenever lithium cells or batteries are transported, it is recommended for safety reasons to use the original packaging or packaging that complies with the requirements listed in 4.3 and 6.6.

7.2 Handling of battery cartons

Battery cartons should be handled with care. Rough handling might result in batteries being short-circuited or damaged. This can cause leakage, rupture, explosion or fire.

7.3 Transport

7.3.1 General

Regulations concerning international transport of lithium batteries are based on the Recommendations on the Transport of Dangerous Goods [12, 13] issued by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

Regulations for transport are subject to change. For the transport of lithium batteries, the latest editions of the regulations listed in 7.3.2 to 7.3.5 shall be consulted.

7.3.2 Air transport

Regulations concerning air transport of lithium batteries are specified in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air published by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and in the Dangerous Goods Regulations published by the International Air Transport Association (IATA) [9].

7.3.3 Sea transport

Regulations concerning sea transport of lithium batteries are specified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code published by the International Maritime Organization (IMO) [11].

7.3.4 Land transport

Regulations concerning road and railroad transport are specified on a national or multilateral basis. While an increasing number of regulators adopt the UN Model Regulations, it is recommended that country-specific transport regulations be consulted before shipping.

7.3.5 Classification

Classification of lithium cells and batteries for transport under the regulations mentioned in 7.3.2 to 7.3.4 is based on the UN Manual of Tests and Criteria, chapter 38.3, basically describing the same tests as this document. Lithium cells and batteries that have not passed all required tests are generally not allowed for transport.

NOTE 1 The UN Model Regulations [13] in 2.9.4.(a) contain requirements regarding retesting of a type after a change of the test methods.

NOTE 2 The UN Model Regulations [13] in 2.9.4.(a) require that multi-cell batteries be of a type proved to meet the test requirements irrespective of whether the component cells of which they are composed are of a tested type.

7.4 Storage

- a) Store batteries in well ventilated, dry and cool conditions

High temperature or high humidity may cause deterioration of the battery performance and/or surface corrosion.

- b) Do not stack battery cartons on top of each other exceeding a height specified by the manufacturer

If too many battery cartons are stacked, batteries in the lowest cartons may be deformed and electrolyte leakage may occur.

- c) Avoid storing batteries in direct sun or in places where they get exposed to rain

When batteries get wet, their insulation resistance may be impaired and self-discharge and corrosion may occur. Heat may cause deterioration.

- d) Store batteries in their original packing

When batteries are unpacked and mixed they may be short-circuited or damaged.

8 Instructions for packaging and handling during transport – Quarantine

Packages that have been crushed, punctured, torn open to reveal contents, or otherwise damaged shall not be transported. Such packages shall be isolated until the shipper has been consulted, has provided instructions and, if appropriate, has arranged to have the product inspected and repacked.

9 Marking

9.1 Marking of primary and secondary (rechargeable) cells and batteries

The marking of primary lithium cells and batteries should comply with IEC 60086-4 [4]. The marking of secondary (rechargeable) lithium cells and batteries should comply with IEC 61960-3 [5].

9.2 Marking of the packaging and shipping documents

Marking of packages and transport documents is regulated. See 7.3.

Annex A (informative)

Shock test – adjustment of acceleration for large batteries

A.1 General

The adjustment of shock acceleration to the test sample mass is based on proposals made by the UN Informal Working Group on Testing Large Lithium Batteries [14].

Hybrid vehicle traction batteries typically range between 14 kg and 80 kg with full-electric vehicle batteries often exceeding 100 kg mass. Their capacity typically ranges from 300 Wh to 2 500 Wh for hybrid batteries and in excess of 6 200 Wh for full-electric vehicle batteries. Plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) batteries occupy any capacity and mass in between.

Constant acceleration conditions are inappropriate for these hybrid or electric vehicle (HEV) battery assemblies as well as other large format batteries, and most importantly, the forces required for HEV battery assemblies during the testing are well beyond any forces that would be encountered during transport.

Therefore, the shock conditions were changed from constant acceleration to constant energy for lithium batteries exceeding a specified mass.

A.2 Shock energy depends on mass, acceleration, and pulse duration

Half-sine shocks are usually specified by a peak acceleration and a duration, for example a half-sine shock with a peak acceleration $A = 50 g_n$ and a duration of $D = 11$ ms. There is a frequency associated with this duration since it is half of one period of a sine wave with frequency $f = 1 / (2D)$.

$$a(t) = A \sin(2\pi ft) \quad (\text{A.1})$$

where

$$f = \frac{1}{2D}.$$

The velocity change during the half sine pulse is very important. Assume zero initial velocity and integrate over the half cycle to get the final velocity, which is the velocity change [3].

$$\Delta V = \frac{A}{\pi f} = \frac{2}{\pi} AD \quad (\text{A.2})$$

The energy that acts upon the test sample during such a half-sine shock equals

$$E = \frac{1}{2} m (\Delta V)^2 = 2m(AD)^2 / \pi^2 \quad (\text{A.3})$$

where

E is the energy acting upon the test sample during a half-sine shock;

m is the mass of the test sample;

V is the velocity change during the half-sine shock pulse;

A is the peak acceleration; and

D is the duration of the half-sine shock pulse.

EXAMPLE If we consider a test sample with a mass m just above 12 kg, then the energy acting upon this sample during a half-sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$ and duration $D = 11$ ms is $E = 2 \times 12 \text{ kg} \times (50 g_n \times 11 \text{ ms})^2 / \pi^2 = 70,7421 \text{ J}$ with $g_n = 9,80665 \text{ m/s}^2$.

In this case, the peak acceleration can also be expressed as $A = \sqrt{\frac{E\pi^2}{2mD^2}} = \sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} g_n$.

It may be easier to get a feeling for these figures if the shock energy is expressed in terms of drop height h .

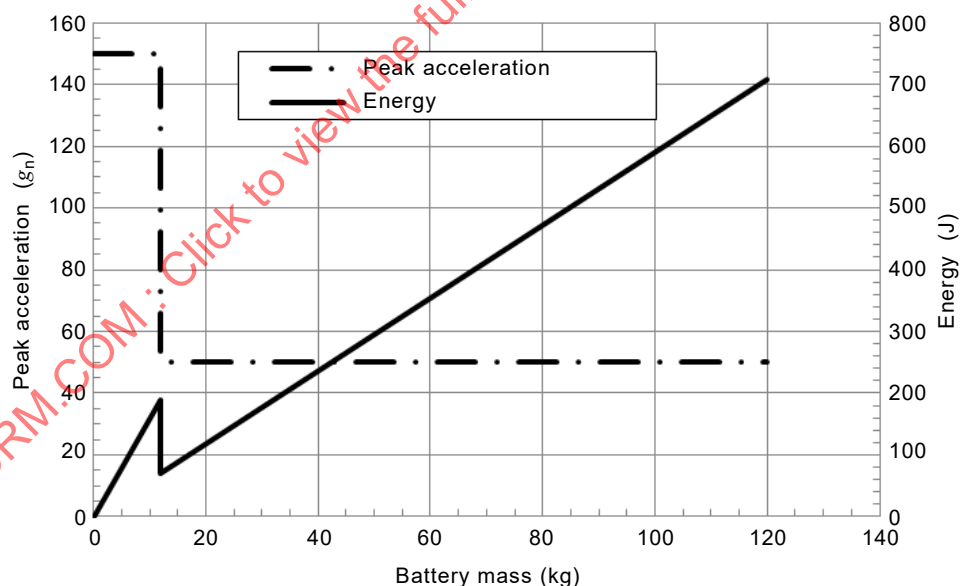
$$E = m \times g_n \times h \quad (\text{A.4})$$

Therefore, a test sample with a mass slightly above 12 kg would have to be dropped from a height of approximately 0,6 m in order to generate during 11 ms a shock energy corresponding to a half sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$.

A.3 The constant acceleration approach

The test method described in Edition 2 (2012) of this document was a constant acceleration approach. A large cell with more than 500 g gross mass and a large battery with more than 12 kg gross mass were both shock tested with a half sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$ and duration $D = 11$ ms while small ones were tested with a peak acceleration $A = 150 g_n$ and duration $D = 6$ ms. Figure A.1 shows the peak acceleration A on the left ordinate of the chart and the energy E on its right ordinate over the battery mass. A similar chart would be valid for cells.

NOTE The UN Manual of Tests and Criteria [12] uses a different definition for battery. With this definition, the shock test method for a cell would also apply to a single cell battery. The battery definition is currently under discussion in the UN Informal Working Group on testing large lithium batteries.



IEC

Figure A.1 – Half sine shock for batteries (constant peak acceleration)

A.4 The constant energy approach

The test method described in this document is an approach where the shock energy for (multi-cell, see NOTE in A.3) batteries rises from zero to the value corresponding to a $50 g_n$, 11 ms shock pulse. For a battery mass exceeding 12 kg, the shock energy remains constant. Figure A.2 shows the peak acceleration A on the left ordinate of the chart and the energy E on its right ordinate over the battery mass. The shock test method for cells (and single cell batteries, see NOTE in A.3) remains as it was before.

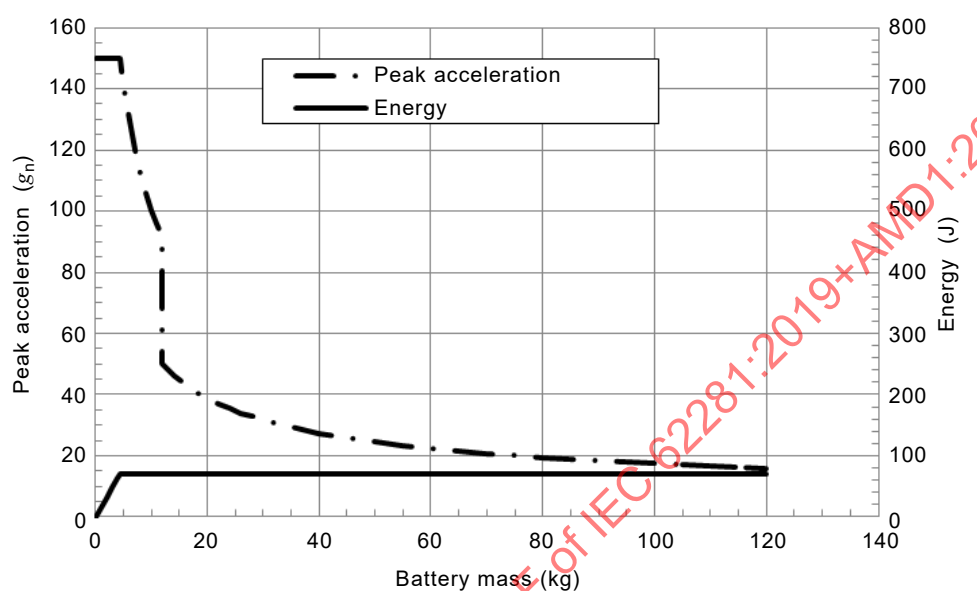


Figure A.2 – Half sine shock for batteries (constant energy)

Annex B (informative)

Deviations from Chapter 38.3 of the UN Manual

B.1 General

This document has been carefully harmonized with Chapter 38.3 of the UN Manual [12]. However, there are some items which cannot be harmonized for different reasons. These include:

- a) definitions that are not in compliance with the IEV (IEC 60050 series);
- b) test procedures which have been proven to be impractical;
- c) test procedures which are found elsewhere in the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods and were considered to be substantive for reasons of due diligence.

Important deviations are listed in this Annex in order to improve comparability.

B.2 Summary table of required tests for primary cells and batteries

The summary table of required tests for primary cells and batteries was modified. Table B.1 was replaced with Table 1 by exchanging rows and columns and by deleting additions that are mentioned elsewhere in the text.

Table B.1 – Summary table of required tests for primary cells and batteries

Primary cells and batteries										
		T.1	T.2	T.3	T.4	T.5	T.6	T.7	T.8	Sum ^c
Cells not transported separately	undischarged state						5			20
	fully discharged state						5		10	
Cells	undischarged state	10					5			40
	fully discharged state	10					5		10	
Single cell batteries ^a	undischarged state	10					5			40
	fully discharged state	10					5		10	
Small batteries	undischarged state	4								8
	fully discharged state	4								
Large Batteries	undischarged state	4								8
	fully discharged state	4								
Batteries assembled with tested batteries ≤ 500 g Li	undischarged state			1						1
Batteries assembled with tested batteries > 500 g ^b Li										0
^a A single-cell battery containing one tested cell does not require testing unless a change in cell design could result in the failure of any test. ^b If the assembled battery is of a type that has been verified as preventing: (i) overcharge; (ii) short circuits; and (iii) over discharge between the batteries. ^c The sum represents the number of tests required, not the number of cells or batteries tested.										

B.3 Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries

The summary table of required tests for rechargeable cells and batteries was modified. Table B.2 was replaced with Table 2 by exchanging rows and columns and by deleting additions that are mentioned elsewhere in the text.

Table B.2 – Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries

Rechargeable cells and batteries										
		T.1	T.2	T.3	T.4	T.5	T.6	T.7 ^a	T.8	Sum ^d
Cells not transported separately from a battery	first cycle, 50 % charged state						5			30
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Cells	first cycle, fully charged state	5								40
	25th cycle, fully charged state	5								
	first cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Single cell batteries ^b	first cycle, fully charged state	5						4		48
	25th cycle, fully charged state	5								
	first cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, fully charged state							4		
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Small batteries	first cycle, fully charged state	4						4		16
	25th cycle, fully charged state	4						4		
Large batteries	first cycle, fully charged state	2						2		8
	25th cycle, fully charged state	2						2		
Batteries assembled with tested batteries ≤ 6 200 Wh or ≤ 500 g Li	fully charged state			1				1		2
Batteries assembled with tested batteries > 6 200 Wh or > 500 g Li ^c										0

^a Batteries or single cell batteries not equipped with battery overcharge protection that are designed for use only as a component in another battery or in equipment, which affords such protection, are not subject to the requirements of this test;

- ^b Except for the T.7 Overcharge test, a single cell battery containing one tested cell does not require testing unless a change in cell design could result in the failure of any test;
- ^c If the assembled battery is of a type that has been verified as preventing:
 - (i) Overcharge;
 - (ii) Short circuits; and
 - (iii) Over discharge between the batteries.
- ^d The sum represents the number of tests required, not the number of cells or batteries tested.

B.4 Evaluation of a rupture

Evaluation of a rupture was modified by adding the word "forcible" in 6.2.8

This deviates from 38.3.2.3 in [12], where the word "forcible" is missing.

B.5 Evaluation of an explosion

Evaluation of an explosion was made practicable by omission of the wire mesh screen in 6.2.9

This deviates from 38.3.2.3 in [12], where a quantitative measure of explosion energy is required that can be demonstrated to be equivalent to the wire mesh screen.

Bibliography

- [1] IEC 60050-482, *International Electrotechnical Vocabulary – Part 482: Primary and secondary cells and batteries*
- [2] IEC 60068-2-6, *Environmental testing – Part 2-6: Tests – Test Fc: Vibration (sinusoidal)*
- [3] IEC 60068-2-27, *Environmental testing – Part 2-27: Tests – Test Ea and guidance: Shock*
- [4] IEC 60086-4, *Primary batteries – Part 4: Safety of lithium batteries*
- [5] IEC 61960-3, *Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes – Secondary lithium cells and batteries for portable applications – Part 3: Prismatic and cylindrical lithium secondary cells and batteries made from them*
- [6] IEC 62133-2, *Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes – Part 2: Safety requirements for portable sealed secondary lithium cells, and for batteries made from them, for use in portable applications*
- [7] IEC 62660-1, *Secondary lithium-ion cells for the propulsion of electric road vehicles – Part 1: Performance testing*
- [8] ISO/IEC GUIDE 51, *Safety aspects – Guidelines for their inclusion in standards*
- [9] IATA, International Air Transport Association, Quebec: *Dangerous Goods Regulations* (revised annually)
- [10] ICAO, International Civil Aviation Organisation, Montreal: *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*
- [11] IMO, International Maritime Organization, London: *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*
- [12] United Nations: ~~*Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Manual of Tests and Criteria, Sixth revised edition, Section 38.3: Lithium Batteries (2015) and Amendment 1 (2017)*~~ *Manual of Tests and Criteria, Seventh revised edition, Section 38.3: Lithium Batteries (2019)*
- [13] United Nations, *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations*, ~~*Twentieth*~~ *Twentyfirst* revised edition (~~2017~~2019)
- [14] UN/SCETDG/46/INF.11, UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Forty-sixth session, Geneva, 1-9 December 2014, *Report on the third meeting of the informal working group on testing large lithium batteries*

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	37
INTRODUCTION	39
1 Domaine d'application	40
2 Références normatives	40
3 Termes et définitions	40
4 Exigences de sécurité	44
4.1 Considérations générales	44
4.2 Plan qualité	44
4.3 Emballage	44
5 Essais de type, échantillonnage et contre-essai	44
5.1 Essais de type	44
5.2 Protection contre la surcharge	45
5.3 Assemblages de batteries	45
5.3.1 Généralités	45
5.3.2 Assemblages de petites batteries	45
5.3.3 Assemblages de grandes batteries	45
5.4 Batteries faisant partie intégrante du matériel	46
5.5 Échantillonnage	46
5.6 Contre-essai	48
6 Méthodes d'essai et exigences	48
6.1 Généralités	48
6.1.1 Notice d'avertissement	48
6.1.2 Température ambiante	48
6.1.3 Tolérances de mesure des paramètres	48
6.1.4 Prédécharge et précycle	48
6.2 Évaluation des critères d'essai	49
6.2.1 Déplacement	49
6.2.2 Déformation	49
6.2.3 Court-circuit	49
6.2.4 Élévation excessive de la température	49
6.2.5 Fuite	49
6.2.6 Dégazage	49
6.2.7 Feu	50
6.2.8 Rupture	50
6.2.9 Explosion	50
6.3 Essais et exigences – Récapitulatif	50
6.4 Essais de transport	50
6.4.1 Essai T-1: Altitude	50
6.4.2 Essai T-2: Cycle thermique	51
6.4.3 Essai T-3: Vibrations	51
6.4.4 Essai T-4: Chocs	52
6.4.5 Essai T-5: Court-circuit externe	53
6.4.6 Essai T-6: Impact/écrasement	54
6.5 Essais d'utilisation abusive	55
6.5.1 Essai T-7: Surcharge	55
6.5.2 Essai T-8: Décharge forcée	56

6.6	Essai d'emballage – Essai P-1: Essai de chute	56
6.7	Informations à indiquer dans la spécification applicable	56
6.8	Résumé de rapport d'essai	57
7	Informations pour la sécurité	58
7.1	Emballage.....	58
7.2	Manutention de cartons de batteries	58
7.3	Transport	58
7.3.1	Généralités	58
7.3.2	Transport aérien	58
7.3.3	Transport maritime	58
7.3.4	Transport terrestre.....	58
7.3.5	Classification	58
7.4	Stockage.....	59
8	Instructions pour l'emballage et la manutention pendant le transport – Quarantaine.....	59
9	Marquage	59
9.1	Marquage des éléments et des batteries de piles et d'accumulateurs.....	59
9.2	Marquage de l'emballage et des documents d'expédition	59
Annexe A (informative) Essai de chocs – ajustement de l'accélération pour les grandes batteries		60
A.1	Généralités	60
A.2	Influence de la masse, de l'accélération et de la durée d'impulsion sur l'énergie de choc	60
A.3	Approche par accélération constante	61
A.4	Approche par énergie constante	62
Annexe B (informative) Écarts par rapport au Chapitre 38.3 du Manuel des Nations Unies		63
B.1	Généralités	63
B.2	Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles.....	63
B.3	Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs.....	64
B.4	Évaluation d'une rupture	66
B.5	Évaluation d'une explosion	66
Bibliographie.....		67
Figure 1 – Exemple de montage d'essai pour l'essai d'impact.....		54
Figure A.1 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (accélération maximale constante).....		62
Figure A.2 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (énergie constante).....		62
Tableau 1 – Nombre d'éléments et de batteries de piles d'essai pour les essais de type.....		46
Tableau 2 – Nombre d'éléments et de batteries d'accumulateurs d'essai pour les essais de type.....		47
Tableau 3 – Nombre d'emballages avec éléments et batteries de piles ou d'accumulateurs.....		47
Tableau 4 – Limites de la perte de masse		49
Tableau 5 – Essais et exigences de transport et d'emballage		50
Tableau 6 – Profil de vibrations (sinusoïdales).....		52

Tableau 7 – Paramètres de choc	53
Tableau B.1 – Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles.....	64
Tableau B.2 – Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs.....	65

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

COMMISSION ÉLECTROTECHNIQUE INTERNATIONALE

SÉCURITÉ DES PILES ET DES ACCUMULATEURS AU LITHIUM PENDANT LE TRANSPORT

AVANT-PROPOS

- 1) La Commission Électrotechnique Internationale (IEC) est une organisation mondiale de normalisation composée de l'ensemble des comités électrotechniques nationaux (Comités nationaux de l'IEC). L'IEC a pour objet de favoriser la coopération internationale pour toutes les questions de normalisation dans les domaines de l'électricité et de l'électronique. À cet effet, l'IEC – entre autres activités – publie des Normes internationales, des Spécifications techniques, des Rapports techniques, des Spécifications accessibles au public (PAS) et des Guides (ci-après dénommés "Publication(s) de l'IEC"). Leur élaboration est confiée à des comités d'études, aux travaux desquels tout Comité national intéressé par le sujet traité peut participer. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'IEC, participent également aux travaux. L'IEC collabore étroitement avec l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), selon des conditions fixées par accord entre les deux organisations.
- 2) Les décisions ou accords officiels de l'IEC concernant les questions techniques représentent, dans la mesure du possible, un accord international sur les sujets étudiés, étant donné que les Comités nationaux de l'IEC intéressés sont représentés dans chaque comité d'études.
- 3) Les Publications de l'IEC se présentent sous la forme de recommandations internationales et sont agréées comme telles par les Comités nationaux de l'IEC. Tous les efforts raisonnables sont entrepris afin que l'IEC s'assure de l'exactitude du contenu technique de ses publications; l'IEC ne peut pas être tenue responsable de l'éventuelle mauvaise utilisation ou interprétation qui en est faite par un quelconque utilisateur final.
- 4) Dans le but d'encourager l'uniformité internationale, les Comités nationaux de l'IEC s'engagent, dans toute la mesure possible, à appliquer de façon transparente les Publications de l'IEC dans leurs publications nationales et régionales. Toutes divergences entre toutes Publications de l'IEC et toutes publications nationales ou régionales correspondantes doivent être indiquées en termes clairs dans ces dernières.
- 5) L'IEC elle-même ne fournit aucune attestation de conformité. Des organismes de certification indépendants fournissent des services d'évaluation de conformité et, dans certains secteurs, accèdent aux marques de conformité de l'IEC. L'IEC n'est responsable d'aucun des services effectués par les organismes de certification indépendants.
- 6) Tous les utilisateurs doivent s'assurer qu'ils sont en possession de la dernière édition de cette publication.
- 7) Aucune responsabilité ne doit être imputée à l'IEC, à ses administrateurs, employés, auxiliaires ou mandataires, y compris ses experts particuliers et les membres de ses comités d'études et des Comités nationaux de l'IEC, pour tout préjudice causé en cas de dommages corporels et matériels, ou de tout autre dommage de quelque nature que ce soit, directe ou indirecte, ou pour supporter les coûts (y compris les frais de justice) et les dépenses découlant de la publication ou de l'utilisation de cette Publication de l'IEC ou de toute autre Publication de l'IEC, ou au crédit qui lui est accordé.
- 8) L'attention est attirée sur les références normatives citées dans cette publication. L'utilisation de publications référencées est obligatoire pour une application correcte de la présente publication.
- 9) L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments de la présente Publication de l'IEC peuvent faire l'objet de droits de brevet. L'IEC ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de brevets et de ne pas avoir signalé leur existence.

Cette version consolidée de la Norme IEC officielle et de son amendement a été préparée pour la commodité de l'utilisateur.

L'IEC 62281 édition 4.1 contient la quatrième édition (2019-04) [documents 35/1416/FDIS et 35/1422/RVD] et son amendement 1 (2021-02) [documents 35/1459/FDIS et 35/1463/RVD].

Dans cette version Redline, une ligne verticale dans la marge indique où le contenu technique est modifié par l'amendement 1. Les ajouts sont en vert, les suppressions sont en rouge, barrées. Une version Finale avec toutes les modifications acceptées est disponible dans cette publication.

La Norme internationale IEC 62281 a été établie conjointement par le comité d'études 35 de l'IEC: Piles, et le sous-comité 21A: Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide, du comité d'études 21 de l'IEC: Accumulateurs.

Cette quatrième édition constitue une révision technique.

Cette édition inclut les modifications techniques majeures suivantes par rapport à l'édition précédente:

- a) la définition de l'élément bouton révisée, a été intégrée à celle de (élément ou batterie) bouton;
- b) ajout de dispositions pour les batteries faisant partie intégrante du matériel (5.4);
- c) tous les essais pour accumulateurs intègrent désormais une exigence de 25 cycles de charge et de recharge avant l'essai.
- d) ajout dans l'Annexe B de tableaux alternatifs au Tableau 1 et au Tableau 2;
- e) ajout de "violent" aux critères de rupture;
- f) le rapport d'essai en 6.8 a été fusionné avec le certificat d'essai en 6.9 et remplacé par les éléments énumérés dans [12];
- g) ajout d'une Annexe B informative indiquant d'importants écarts par rapport au Manuel d'épreuves et de critères et de l'Organisation des Nations unies, Chapitre 38.3.

Ce document a été rédigé selon les directives ISO/IEC, Partie 2.

Le comité a décidé que le contenu de la publication de base et de son amendement ne sera pas modifié avant la date de stabilité indiquée sur le site web de l'IEC sous "<http://webstore.iec.ch>" dans les données relatives à la publication recherchée. A cette date, la publication sera

- reconduite,
- supprimée,
- remplacée par une édition révisée, ou
- amendée.

IMPORTANT – Le logo "colour inside" qui se trouve sur la page de couverture de cette publication indique qu'elle contient des couleurs qui sont considérées comme utiles à une bonne compréhension de son contenu. Les utilisateurs devraient, par conséquent, imprimer cette publication en utilisant une imprimante couleur.

INTRODUCTION

Les piles au lithium ont d'abord été introduites dans les applications militaires dans les années 1970. À cette époque, elles présentaient peu d'intérêt commercial et il n'existait aucune norme industrielle. En conséquence, le Comité d'experts sur le Transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations unies, bien que se référant habituellement aux normes industrielles pour les essais et les critères d'acceptation, a introduit un sous-paragraphe dans le Manuel d'épreuves et de critères, traitant des essais de sécurité relatifs aux transports des piles au lithium. Pendant ce temps, l'intérêt commercial des piles et des accumulateurs au lithium s'est développé et plusieurs normes industrielles ont vu le jour. Bien que les normes IEC existantes soient nombreuses, elles ne sont pas complètement harmonisées et ne traitent pas nécessairement du transport. Elles ne sont pas appropriées pour être utilisées comme source de référence dans le règlement type des Nations Unies. En conséquence, la présente norme générique de sécurité a été établie afin d'harmoniser les essais et les exigences concernant le transport.

La présente Norme internationale s'applique aux piles et aux accumulateurs contenant du lithium sous quelque forme que ce soit: lithium-métal, alliage de lithium ou ion-lithium. Les piles utilisent des systèmes électrochimiques à base de lithium-métal et d'alliage de lithium comme électrode négative. Les accumulateurs utilisent les systèmes électrochimiques ion-lithium mettant en œuvre des composés d'intercalation (le lithium intercalé existant sous forme ionique ou quasi atomique dans la trame du matériau de l'électrode) dans les électrodes positives et négatives.

Le présent document s'applique également aux éléments et aux batteries de piles et d'accumulateurs au lithium polymère, qui sont définis soit comme des piles au lithium-métal, soit comme des accumulateurs ion-lithium selon la nature du matériau utilisé dans l'électrode négative.

L'histoire du transport des éléments et des batteries de piles et d'accumulateurs au lithium mérite d'être notée. Depuis les années 1970, plus de 10 milliards de piles au lithium ont été transportées, et depuis le début des années 1990 plus de 1 milliard d'accumulateurs au lithium utilisant le système ion-lithium ont été transportés. Le nombre de piles et d'accumulateurs à transporter étant en augmentation, il est également souhaitable d'inclure, dans le présent document, les essais de sécurité des emballages utilisés pour le transport de ces produits.

Le présent document concerne spécifiquement la sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport ainsi que la sécurité des emballages utilisés.

Le Manuel d'épreuves et de critères [12]¹ de l'Organisation des Nations unies fait la distinction entre les éléments et les batteries au lithium-métal et à l'alliage de lithium d'une part, et les éléments et les batteries ion-lithium et au lithium polymère, d'autre part. Tout en définissant que les éléments et les batteries au lithium-métal et à l'alliage de lithium peuvent constituer des piles ou des accumulateurs, il définit toujours les éléments et les batteries ion-lithium comme des accumulateurs. Cependant, les méthodes d'essai spécifiées dans le Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU sont identiques tant pour les éléments et les batteries d'accumulateurs au lithium-métal et à l'alliage de lithium que pour les éléments et les batteries d'accumulateurs ion-lithium et au lithium polymère. Ce concept n'est nécessaire que pour différencier les assemblages de petites batteries des assemblages de grandes batteries. Les assemblages de batteries constitués à partir de batteries (piles ou accumulateurs) au lithium-métal et à l'alliage de lithium sont différenciés par le contenu total de lithium de toutes les anodes (mesuré en grammes). Les assemblages de batteries constitués à partir de batteries ion-lithium ou au lithium polymère sont différenciés par leur énergie "nominale" (mesurée en wattheures).

¹ Les chiffres entre crochets se réfèrent à la Bibliographie.

SÉCURITÉ DES PILES ET DES ACCUMULATEURS AU LITHIUM PENDANT LE TRANSPORT

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie les méthodes d'essai et les exigences pour les éléments et les batteries de piles et d'accumulateurs au lithium afin de garantir leur sécurité pendant les opérations de transport autres que celles relatives à leur recyclage ou leur mise au rebut. Les exigences spécifiées dans le présent document ne s'appliquent pas aux cas bénéficiant d'exemptions accordées par des dispositions spéciales prévues dans les réglementations applicables énumérées en 7.3.

NOTE Différentes normes peuvent s'appliquer aux systèmes de batteries de traction ion-lithium utilisés pour les véhicules routiers électriques.

2 Références normatives

Le présent document ne contient aucune référence normative.

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

- IEC Electropedia: disponible à l'adresse <http://www.electropedia.org/>
- ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <http://www.iso.org/obp>

3.1

contenu total de lithium

contenu total en lithium des éléments constituant une batterie

3.2

batterie

un ou plusieurs éléments connectés électriquement et équipés d'un boîtier, de bornes, de marquage et de dispositifs de protection, etc., selon les besoins de l'utilisation

Note 1 à l'article: Cette définition diffère de celle spécifiée dans le Manuel d'épreuves et de critères [12] de l'ONU. Le présent document a cependant été établie avec soin de manière à harmoniser le montage d'essai utilisé pour chaque essai avec les spécifications du Manuel de l'ONU.

Note 2 à l'article: Pour les besoins du présent document, un élément utilisé dans le matériel et qui assure les fonctions d'un boîtier, de bornes, de marquage et de dispositifs de protection, etc., selon les besoins de l'utilisation dans le matériel, est considéré comme une batterie.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004 [1], 482-01-04, modifié – La référence à "connectés électriquement" a été ajoutée]

3.3

assemblage de batteries

batterie comportant deux batteries ou plus

3.4

élément ou batterie bouton au lithium

petit élément ou petite batterie de forme ronde dont la hauteur totale est inférieure au diamètre, contenant de l'électrolyte non aqueux

Note 1 à l'article: La tension nominale des batteries au lithium est généralement supérieure à 2 V.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-40, modifié – L'expression "petit élément ou petite batterie de forme ronde" remplace l'expression originale "élément de forme cylindrique", l'expression "contenant de l'électrolyte non aqueux" a été ajoutée, le terme "bouton au lithium" a été ajoutée]

3.5

élément

unité fonctionnelle de base, consistant en un assemblage d'électrodes, d'électrolyte, de conteneur, de bornes et généralement de séparateurs, qui est une source d'énergie électrique obtenue par transformation directe d'énergie chimique

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-01]

3.6

élément composant

élément contenu dans une batterie

3.7

cycle

<d'un accumulateur ou d'une batterie d'accumulateurs> ensemble d'opérations qui est conduit sur un accumulateur ou une batterie d'accumulateurs et est répété régulièrement selon la même séquence

Note 1 à l'article: Ces opérations consistent en un ensemble d'une décharge suivie d'une charge ou d'une charge suivie d'une décharge dans des conditions spécifiées. Cette séquence peut comprendre des périodes de repos.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-05-28, modifié – Le terme "batterie d'accumulateurs" a été ajouté]

3.8

élément ou batterie cylindrique

élément ou batterie de forme ronde dans laquelle la hauteur totale est supérieure ou égale au diamètre

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-39, modifié – L'expression "'élément ou batterie de forme ronde'" remplace l'expression originale "élément de forme cylindrique", le terme "batterie cylindrique" a été ajouté.]

3.9

profondeur de décharge

DOD

pourcentage de la capacité assignée déchargée d'une batterie

Note 1 à l'article: Le terme abrégé "DOD" est dérivé du terme anglais développé correspondant "depth of discharge".

3.10

premier cycle

cycle initial d'un accumulateur effectué après l'achèvement de toutes les opérations de fabrication, formation et contrôle de qualité

3.11

complètement chargé(e), adj

état de charge d'un élément ou d'une batterie d'accumulateurs correspondant à 0 % de profondeur de décharge

3.12

complètement déchargé(e), adj

état de charge d'un élément ou d'une batterie correspondant à 100 % de profondeur de décharge

3.13

grande batterie

batterie de masse brute supérieure à 12 kg

3.14

grand élément

élément de masse brute supérieure à 500 g

3.15

élément au lithium

<de pile ou d'accumulateur> élément contenant un électrolyte non aqueux et dont l'électrode négative est constituée de lithium ou en contient

Note 1 à l'article: Selon les caractéristiques de conception choisies, un élément au lithium peut constituer une pile ou un accumulateur.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-06, modifié – Le domaine "de pile ou d'accumulateur" a été ajouté.]

3.16

contenu de lithium

masse de lithium contenue dans l'électrode négative d'un élément ou d'une batterie au lithium-métal ou alliage de lithium, à l'état non déchargé ou complètement chargé

3.17

élément ou batterie ion-lithium

élément ou batterie d'accumulateurs non aqueux comprenant des électrodes positive et négative dans lesquelles sont intercalés des composés ne contenant pas de lithium métallique

Note 1 à l'article: Le lithium intercalé existe sous forme ionique ou quasi atomique dans la trame du matériau de l'électrode.

Note 2 à l'article: Un élément ou une batterie au lithium polymère qui utilise des composés chimiques ion-lithium, comme décrit dans le présent document, est considéré comme un élément ou une batterie ion-lithium.

3.18

énergie nominale

valeur de l'énergie d'un élément ou d'une batterie, déterminée dans des conditions spécifiées et déclarée par le fabricant

Note 1 à l'article: L'énergie nominale est calculée en multipliant la tension nominale par la capacité assignée.

Note 2 à l'article: Le terme "énergie assignée" peut être plus approprié.

3.19

tension nominale

valeur approchée appropriée d'une tension, utilisée pour désigner ou identifier un élément, une batterie ou un système électrochimique

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-31]

3.20**tension en circuit ouvert**

tension électrique aux bornes d'un élément ou d'une batterie quand aucun courant externe ne circule

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-32, modifié – L'expression "quand aucun courant externe ne circule" remplace "quand le courant de décharge est nul".]

3.21**(élément ou batterie) de pile**

élément ou batterie qui n'est pas conçu(e) pour être rechargé(e) électriquement

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-02, modifié – Ajout de "ou batterie"]

3.22**élément parallélépipédique****batterie parallélépipédique**

élément ou batterie dont les faces et la base sont rectangulaires

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-38, modifié – Omission de "ayant la forme d'un parallélépipède".]

3.23**dispositifs de protection**

dispositifs tels que fusibles, diodes ou autre limiteur de courant, électrique ou électronique, conçus pour interrompre le courant, bloquer le courant dans une direction ou limiter le courant dans un circuit électrique

3.24**capacité assignée**

valeur de la capacité d'un élément ou d'une batterie, déterminée dans des conditions spécifiées et déclarée par le fabricant

Note 1 à l'article: Les normes IEC suivantes fournissent des recommandations et une méthodologie pour la détermination de la capacité assignée: IEC 61960-3 [5], IEC 62133-2 [6], IEC 62660-1 [7].

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-15, modifié – Inclusion de "d'un élément ou d'une batterie", ajout de la Note 1 à l'article.]

3.25**accumulateur ou batterie (d'accumulateurs)**

élément ou batterie qui est conçu(e) pour être rechargé(e) électriquement

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-03, modifié – Ajout de "d'accumulateurs" et de "ou batterie".]

3.26**petite batterie**

batterie dont la masse brute ne dépasse pas 12 kg

3.27**petit élément**

élément dont la masse brute ne dépasse pas 500 g

3.28**type** (pour éléments ou batteries)

<pour éléments ou batteries> système électrochimique particulier et conception physique d'éléments ou de batteries

3.29

non déchargé(e), adj

état de charge d'un élément ou d'une batterie de piles correspondant à une profondeur de décharge de 0 %

4 Exigences de sécurité

4.1 Considérations générales

Les éléments et les batteries au lithium sont classés en fonction de leur composition chimique (électrodes, électrolyte) et de leur construction interne (bobine, spirale, empilement). Ils sont disponibles sous différentes formes. Il est nécessaire de prendre en compte tous les aspects relatifs à la sécurité au moment de la conception de la batterie, sachant qu'ils peuvent varier fortement, en fonction des spécificités du système lithium, de la puissance de sortie et de la configuration de la batterie.

Les concepts de sécurité suivants sont communs à tous les éléments et à toutes les batteries au lithium:

- Pour éviter, par la conception, une élévation anormale de température au-delà d'un seuil crucial défini par le fabricant.
- Pour contrôler, par la conception, l'élévation de température dans les éléments ou dans les batteries, par exemple en limitant le courant ou par une gestion thermique adaptée.
- Pour concevoir les éléments et les batteries au lithium de façon à libérer une pression interne excessive ou à éviter une rupture violente pendant le transport.
- Pour concevoir les éléments et les batteries au lithium de façon à éviter un court-circuit pendant les conditions normales de transport et d'utilisation prévue.
- Pour équiper les piles au lithium contenant des éléments ou des séries d'éléments connectés en parallèle, chaque fois que cela peut être nécessaire, de moyens efficaces, permettant d'éviter un courant inverse dangereux (par exemple diodes, fusibles, etc.).

4.2 Plan qualité

Le fabricant doit mettre en œuvre un plan qualité documenté (c'est-à-dire, des rapports sur la qualité, des enregistrements d'examen, une structure de gestion) définissant les procédures relatives à l'examen des matériaux, des composants, des éléments et des batteries au cours de la fabrication, à appliquer à l'ensemble du processus de fabrication d'un type spécifique de batterie. Il convient que les fabricants aient une bonne compréhension de leurs capacités en matière de processus et prennent les mesures de maîtrise des processus nécessaires lorsqu'il s'agit de la sécurité et de la fiabilité des produits.

4.3 Emballage

Les éléments et les batteries au lithium doivent être emballés de manière à éviter un court-circuit externe dans les conditions normales de transport.

NOTE Des exigences supplémentaires pour l'emballage des marchandises dangereuses sont données dans le règlement type des Nations Unies 2017 [13], section 6.1. Voir aussi les réglementations mentionnées en 7.3.

5 Essais de type, échantillonnage et contre-essai

5.1 Essais de type

Les éléments ou les batteries au lithium-métal et ion-lithium qui diffèrent d'un type, déjà soumis à l'essai de type, par

- une variation de plus de 0,1 g ou 20 % de la masse des électrodes ou de l'électrolyte (prendre la plus grande valeur), pour les éléments et les batteries de piles, ou

- b) une variation de l'énergie nominale (en Wh) de plus de 20 % ou une augmentation de la tension nominale de plus de 20 %, pour les éléments et les batteries d'accumulateurs, ou
- c) une variation susceptible de conduire à l'échec de l'un quelconque des essais,

doivent être considérés comme d'un type différent et doivent être soumis aux essais exigés.

NOTE Le type de variation pouvant être considéré comme différent d'un type déjà soumis à l'essai de type et tel qu'il peut affecter l'un quelconque des résultats d'essai, peut correspondre, entre autres, à

- 1) une modification dans le matériau de l'anode, de la cathode, du séparateur ou de l'électrolyte,
- 2) une modification des dispositifs de protection, y compris matériels et logiciels,
- 3) une modification de la conception de sécurité dans les éléments ou les batteries, par exemple une soupape de dégazage,
- 4) une modification du nombre d'éléments composants, et
- 5) une modification du mode de connexion des éléments composants, et,
- 6) pour les batteries qui doivent être soumises à l'essai selon l'essai T-4 avec une accélération maximale inférieure à $150 g_n$, une variation de masse qui peut compromettre le résultat de l'essai T-4 et provoquer un échec.

5.2 Protection contre la surcharge

Les batteries d'accumulateurs non équipées d'une protection contre la surcharge de batterie et qui sont conçues pour n'être utilisées que dans un assemblage de batteries ou dans le matériel, qui assure ce type de protection, ne sont pas soumises aux exigences de l'essai T-7.

5.3 Assemblages de batteries

5.3.1 Généralités

De façon générale, les assemblages de batteries, y compris les blocs de batterie, les modules de batteries et autres unités qui peuvent être constituées de batteries, sont soumis à l'essai comme des batteries.

5.3.2 Assemblages de petites batteries

Pour ce qui concerne les essais d'un assemblage de batteries dont le contenu total de lithium de toutes les anodes, à l'état complètement chargé, n'est pas supérieur à 500 g, ou dans le cas d'une batterie ion-lithium avec une énergie nominale ne dépassant pas 6 200 Wh, qui est constitué de batteries ayant satisfait à tous les essais applicables, un assemblage de batteries à l'état complètement chargé doit être soumis aux essais T-3, T-4 et T-5, et, en outre, à l'essai T-7 dans le cas d'un assemblage de batteries d'accumulateurs.

NOTE Le terme "complètement chargé" est utilisé en [12] bien qu'il ne s'applique qu'aux assemblages de batteries d'accumulateurs. Pour les assemblages de batteries de piles, le terme "non déchargé" est plus adapté.

5.3.3 Assemblages de grandes batteries

Un assemblage de batteries avec un contenu total de lithium supérieur à 500 g ou, dans le cas d'une batterie ion-lithium, avec une énergie nominale supérieure à 6 200 Wh, n'a pas besoin d'être soumis à l'essai s'il s'agit d'un type reconnu, par vérification, comme étant capable d'éviter:

- la surcharge, et
- les courts-circuits; et
- les surdécharges entre les batteries.

5.4 Batteries faisant partie intégrante du matériel

Les éléments ou batteries qui font partie intégrante du matériel qu'ils sont destinés à alimenter et qui sont transportés seulement lorsqu'ils sont installés dans le matériel, peuvent être soumis à l'essai conformément aux essais applicables lorsqu'ils sont installés dans le matériel.

5.5 Échantillonnage

Chaque type différent doit être soumis à l'essai sur des échantillons prélevés au hasard. Le Tableau 1 donne le nombre d'échantillons pour les essais des éléments et des batteries de piles. Le Tableau 2 donne le nombre d'échantillons pour les essais des éléments et des batteries d'accumulateurs. Le Tableau 3 donne le nombre d'échantillons pour les essais des emballages des éléments et batteries de piles ou d'accumulateurs.

Tableau 1 – Nombre d'éléments et de batteries de piles d'essai pour les essais de type

Essais	État de décharge	Éléments ou batteries à un seul élément ^a	Batteries à plusieurs éléments
Essais T-1 à T-5	Non déchargé	10	4
	Complètement déchargé	10	4
Essai T-6	Non déchargé	5	5 éléments composants
	Complètement déchargé	5	5 éléments composants
Essai T-8	Complètement déchargé	10	10 éléments composants
Total pour tous les essais		40	8 batteries et 20 éléments composants
^a Les batteries à un seul élément contenant un élément composant soumis à l'essai n'ont pas besoin d'un contre-essai à moins que la variation ne puisse provoquer l'échec d'un des essais.			

Voir aussi l'Article B.2 dans l'Annexe B.

**Tableau 2 – Nombre d'éléments et de batteries d'accumulateurs
d'essai pour les essais de type**

Essais	Cycles et état de décharge	Éléments	Batteries à un seul élément ^a		Batteries à plusieurs éléments	
			Petites	Grandes	Petites	Grandes
Essais T-1 à T-5	Au premier cycle, complètement chargé	5	5	5	4	2
	Après 25 cycles, complètement chargé	5	5	5	4	2
Essai T-6	Au premier cycle, à 50 % DOD	5	5	5	5 éléments composants	5 éléments composants
	Après 25 cycles, à 50 % DOD	5	5	5	5 éléments composants	5 éléments composants
Essai T-7	Au premier cycle, complètement chargé	n/a ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
	Après 25 cycles, complètement chargé	n/a ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
Essai T-8	Au premier cycle, complètement déchargé	10	10	10	10 éléments composants ^d	10 éléments composants ^d
	Après 25 cycles, complètement déchargé	10	10	10	10 éléments composants ^d	10 éléments composants ^d
Total pour tous les essais		40	48	44	16 batteries et 30 éléments composants	8 batteries et 30 éléments composants
^a Les batteries à un seul élément contenant un élément composant soumis à l'essai n'ont pas besoin d'un contre-essai à moins que la variation ne puisse provoquer l'échec d'un des essais, sauf pour l'essai T-7 au cours duquel seules les batteries sont soumises à l'essai. ^b n/a = non applicable. ^c Voir 5.2. ^d Les batteries à plusieurs éléments sont considérées comme protégées contre la surdécharge de leurs éléments composants. Sinon, elles doivent également être soumises à l'essai.						

Voir aussi l'Article B.3 dans l'Annexe B.

**Tableau 3 – Nombre d'emballages avec éléments
et batteries de piles ou d'accumulateurs**

Nombre d'échantillons pour l'essai P-1	1 emballage tel que fourni pour le transport
--	--

5.6 Contre-essai

Dans l'éventualité où un type d'élément ou de batterie de piles ou d'accumulateurs au lithium ne satisfait pas aux exigences de l'essai, des mesures doivent être prises pour corriger la ou les déficiences qui ont causé l'échec avant qu'un tel type d'élément ou de batterie ne soit de nouveau soumis à l'essai.

6 Méthodes d'essai et exigences

6.1 Généralités

6.1.1 Notice d'avertissement

MISE EN GARDE – Ces essais font appel à l'utilisation de procédures qui peuvent conduire à des dommages si des précautions appropriées ne sont pas prises.

Ces essais ne doivent être effectués que par des techniciens qualifiés et expérimentés utilisant des protections adéquates.

6.1.2 Température ambiante

Sauf spécification contraire, les essais doivent être réalisés à une température ambiante de $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

6.1.3 Tolérances de mesure des paramètres

L'exactitude globale des valeurs contrôlées ou mesurées, par rapport aux paramètres spécifiés ou réels, doit respecter les tolérances suivantes:

- a) $\pm 1\%$ pour la tension;
- b) $\pm 1\%$ pour le courant;
- c) $\pm 2\text{ °C}$ pour la température;
- d) $\pm 0,1\%$ pour le temps;
- e) $\pm 1\%$ pour les dimensions;
- f) $\pm 1\%$ pour la capacité.

Ces tolérances comprennent l'exactitude combinée des appareils de mesure, des techniques de mesure utilisées et de toutes les autres sources d'erreur liées à la procédure d'essai.

6.1.4 Prédécharge et précycle

Lorsqu'il est exigé, avant un essai, de décharger les éléments ou les batteries de piles d'essai, ceux-ci doivent être déchargés à la profondeur de décharge appropriée à l'aide d'une charge résistive permettant d'obtenir la capacité assignée, ou avec le courant constant spécifié par le fabricant.

Lorsqu'il est exigé, avant un essai, de cycliser les éléments ou les batteries d'accumulateurs d'essai, ils doivent être cyclés en utilisant les conditions de charge et de décharge spécifiées par le fabricant en vue de l'obtention de performances et d'une sécurité optimales.

6.2 Évaluation des critères d'essai

6.2.1 Déplacement

Il est estimé qu'un déplacement s'est produit durant l'essai si un ou plusieurs éléments ou batteries d'essai sortent de l'emballage, ne conservent pas leur orientation d'origine, ou se trouvent placés de telle sorte qu'un court-circuit externe ou un écrasement ne peut être exclu.

6.2.2 Déformation

Il est estimé qu'une déformation s'est produite si une dimension varie de plus de 10 %.

6.2.3 Court-circuit

Il est estimé qu'un court-circuit s'est produit durant l'essai si la tension en circuit ouvert de l'élément ou de la batterie après l'essai est inférieure à 90 % de la tension juste avant l'essai. Cette exigence n'est pas applicable aux éléments et batteries d'essai à l'état complètement déchargé.

6.2.4 Élévation excessive de la température

Il est estimé qu'une élévation excessive de la température s'est produite durant l'essai si la température externe du boîtier de l'élément ou de la batterie d'essai augmente au-delà de 170 °C.

6.2.5 Fuite

Il est estimé qu'il y a eu fuite durant l'essai si de l'électrolyte ou toute autre matière s'est visiblement échappé(e) de l'élément ou de la batterie d'essai ou si la perte de matière (à l'exception du boîtier de la batterie, des dispositifs de manutention ou des étiquettes) subie par l'élément ou la batterie d'essai est telle que la perte de masse dépasse les limites données dans le Tableau 4.

Pour quantifier la perte de masse $\Delta m / m$, appliquer l'équation suivante:

$$\Delta m / m = \frac{m_1 - m_2}{m_1} \times 100 \%$$

où

m_1 est la masse avant l'essai;

m_2 est la masse après l'essai.

Tableau 4 – Limites de la perte de masse

Masse de l'élément ou de la batterie m	Limite de la perte de masse $\Delta m / m$
$m < 1 \text{ g}$	0,5 %
$1 \text{ g} \leq m \leq 75 \text{ g}$	0,2 %
$m > 75 \text{ g}$	0,1 %

6.2.6 Dégazage

Il est estimé qu'un dégazage s'est produit durant l'essai si du gaz s'est échappé d'un élément ou d'une batterie à travers un dispositif conçu à cet effet, afin d'éviter d'atteindre une pression interne excessive. Ce gaz peut entraîner avec lui des matières.

6.2.7 Feu

Il est estimé qu'un feu s'est produit si, durant l'essai, il y a émission de flammes provenant de l'élément ou de la batterie d'essai.

6.2.8 Rupture

Il est estimé qu'une rupture s'est produite si un boîtier d'élément ou de batterie a cédé mécaniquement, entraînant une expulsion de gaz ou un écoulement de liquides mais pas d'éjection violente de matériaux solides.

6.2.9 Explosion

Il est estimé qu'une explosion s'est produite si un boîtier d'élément ou de batterie s'ouvre violemment et que des composants solides sont violemment projetés.

6.3 Essais et exigences – Récapitulatif

Le Tableau 5 est un récapitulatif des essais et des exigences pour les essais de transport, d'utilisation abusive et d'emballage.

Tableau 5 – Essais et exigences de transport et d'emballage

Numéro d'essai		Désignation	Exigences
Essais de transport	T-1	Altitude	NL, NV, NC, NR, NE, NF
	T-2	Cycle thermique	NL, NV, NC, NR, NE, NF
	T-3	Vibrations	NL, NV, NC, NR, NE, NF
	T-4	Chocs	NL, NV, NC, NR, NE, NF
	T-5	Court-circuit externe	NT, NR, NE, NF
	T-6	Impact/écrasement	NT, NE, NF
Essais d'utilisation abusive	T-7	Surcharge	NE, NF
	T-8	Décharge forcée	NE, NF
Essais d'emballage	P-1	Chute	NS, ND, NL, NV, NC, NT, NR, NE, NF
Les essais T-1 à T-5 doivent être réalisés en série sur les mêmes éléments ou batteries.			
Légende NC: Pas de court-circuit (<i>No short-circuit</i>) ND: Pas de déformation (<i>No distortion</i>) NE: Pas d'explosion (<i>No explosion</i>) NF: Pas de feu (<i>No fire</i>) NL: Pas de fuite (<i>No leakage</i>) NR: Pas de rupture (<i>No rupture</i>) NS: Pas de déplacement (<i>No shifting</i>) NT: Pas d'élévation excessive de température (<i>No excessive temperature rise</i>) NV: Pas de dégazage (<i>No venting</i>) Pour une description détaillée des critères d'essai, voir 6.2.			

6.4 Essais de transport

6.4.1 Essai T-1: Altitude

a) But

Cet essai simule un transport aérien à basse pression.

b) Procédure d'essai

Les éléments et les batteries d'essai doivent être maintenus à une pression inférieure ou égale à 11,6 kPa pendant au moins 6 h à température ambiante.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir de fuite, de dégazage, de court-circuit, de rupture, d'explosion ou de feu pendant cet essai.

6.4.2 Essai T-2: Cycle thermique**a) But**

Cet essai évalue l'intégrité du scellement des éléments et des batteries ainsi que des connexions électriques internes. L'essai repose sur un cycle thermique.

b) Procédure d'essai

Les éléments et les batteries d'essai doivent être maintenus pendant au moins 6 h à une température d'essai de 72 °C, suivi d'un maintien pendant au moins 6 h à une température d'essai de -40 °C. Le temps maximal de transfert entre chaque température doit être de 30 min. Chaque élément et batterie d'essai doit être soumis 10 fois à cette procédure. Cet essai est suivi d'une période de stockage d'au moins 24 h à température ambiante.

Pour les grands éléments et les grandes batteries, la durée d'exposition aux températures d'essai doit être d'au moins 12 h au lieu de 6 h.

L'essai doit être réalisé en utilisant les éléments et les batteries d'essai préalablement soumis à l'essai d'altitude.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir de fuite, de dégazage, de court-circuit, de rupture, d'explosion ou de feu pendant cet essai.

6.4.3 Essai T-3: Vibrations**a) But**

Cet essai simule les vibrations pendant le transport.

b) Procédure d'essai

Les éléments et les batteries d'essai doivent être fermement fixés à la table de vibration, sans les déformer de quelque manière que ce soit afin de transmettre fidèlement les vibrations. Les éléments et les batteries d'essai doivent être soumis à des vibrations sinusoïdales conformément au Tableau 6 qui indique pour les grandes batteries une amplitude d'accélération supérieure différente de celle pour les éléments et les petites batteries. Ce cycle doit être répété 12 fois pour un total de 3 h selon les trois positions de montage mutuellement perpendiculaires. Une des directions doit être perpendiculaire à la face des bornes.

L'essai doit être réalisé en utilisant les éléments et les batteries d'essai préalablement soumis à l'essai de cycle thermique.

Tableau 6 – Profil de vibrations (sinusoïdales)

Plage de fréquences		Amplitudes	Durée de cycle de balayage logarithmique (7 Hz – 200 Hz – 7 Hz)	Axe	Nombre de cycles
De	À				
$f_1 = 7 \text{ Hz}$	f_2	$a_1 = 1 g_n$	15 min	X	12
f_2	f_3	$s = 0,8 \text{ mm}$		Y	12
f_3	$f_4 = 200 \text{ Hz}$	a_2		Z	12
et retour à $f_1 = 7 \text{ Hz}$				Total	36
NOTE 1 L'amplitude de vibration est la valeur absolue maximale de déplacement ou d'accélération. Par exemple, un déplacement d'une amplitude de 0,8 mm correspond à un déplacement crête à crête de 1,6 mm.					
NOTE 2 $g_n = 9,806\ 65 \text{ m / s}^2$.					
Légende					
f_1, f_4 fréquence inférieure et fréquence supérieure					
f_2, f_3 fréquences croisées:					
$f_2 \approx 17,62 \text{ Hz}$					
$f_3 \approx 49,84 \text{ Hz}$ pour les éléments et les petites batteries					
$f_3 \approx 24,92 \text{ Hz}$ pour les grandes batteries					
a_1, a_2 amplitude d'accélération:					
$a_2 = 8 g_n$ pour les éléments et les petites batteries					
$a_2 = 2 g_n$ pour les grandes batteries					
s amplitude de déplacement					

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir de fuite, de dégazage, de court-circuit, de rupture, d'explosion ou de feu pendant cet essai.

6.4.4 Essai T-4: Chocs

a) But

Cet essai simule une manutention brutale pendant le transport.

b) Procédure d'essai

Les éléments et les batteries d'essai doivent être fermement fixés à la machine d'essai au moyen d'un montage rigide lequel maintient toutes les surfaces de montage de chaque élément ou batterie d'essai.

Chaque élément d'essai ou batterie d'essai à un seul élément doit être soumis(e) à un choc semi-sinusoïdal d'accélération maximale de 150 gn et à une durée d'impulsion de 6 ms. En variante, de grands éléments peuvent être soumis à un choc semi-sinusoïdal d'accélération maximale de 50 gn et à une durée d'impulsion de 11 ms.

Chaque batterie à plusieurs éléments doit être soumise à un choc semi-sinusoïdal d'accélération maximale selon la masse de la batterie. La durée d'impulsion doit être de 6 ms pour les petites batteries et de 11 ms pour les grandes batteries. Les formules du Tableau 7 sont fournies pour calculer les valeurs minimales des accélérations maximales appropriées.

Chaque élément ou batterie d'essai doit être soumis(e) à trois chocs dans chaque direction des trois positions de montage mutuellement perpendiculaires de l'élément ou de la batterie d'essai, soit un total de 18 chocs.

Tableau 7 – Paramètres de choc

Échantillon d'essai	Forme d'onde	Valeur minimale d'accélération maximale	Durée d'impulsion	Nombre de chocs par demi-axe
Petits éléments ou batteries à un seul élément	Semi-sinusoïdale	$A_1 = 150 g_n$	6 ms	3
Grands éléments ou batteries à un seul élément	Semi-sinusoïdale	$A_2 = 50 g_n$	11 ms	3
Petites batteries à plusieurs éléments	Semi-sinusoïdale	$A_3 = \min \left(\sqrt{\frac{100\,850 \text{ kg}}{m}} ; 150 \right) g_n$	6 ms	3
Grandes batteries à plusieurs éléments	Semi-sinusoïdale	$A_4 = \min \left(\sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} ; 50 \right) g_n$	11 ms	3
NOTE 1 Voir l'Annexe A pour des explications.				
NOTE 2 $g_n = 9,806\,65 \text{ m/s}^2$.				
Légende				
A_1, A_2, A_3, A_4 valeur minimale d'accélération maximale				
m masse de l'échantillon d'essai				

L'essai doit être réalisé en utilisant les éléments et les batteries d'essai préalablement soumis à l'essai de vibration.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir de fuite, de dégazage, de court-circuit, de rupture, d'explosion ou de feu pendant cet essai.

6.4.5 Essai T-5: Court-circuit externe

a) But

Cet essai simule les conditions résultant d'un court-circuit externe.

b) Procédure d'essai

L'élément ou la batterie d'essai doit être chauffé(e) jusqu'à atteindre une température stabilisée homogène de $57 \text{ °C} \pm 4 \text{ °C}$, mesurée sur le boîtier externe. La durée nécessaire à cet effet dépend de la dimension et de la conception de l'élément ou de la batterie, et il convient que cette durée soit évaluée et documentée. Si cette évaluation est impossible, la durée d'exposition doit être d'au moins 6 h pour les petits éléments et les petites batteries, et de 12 h pour les grands éléments et les grandes batteries. L'élément ou la batterie à $57 \text{ °C} \pm 4 \text{ °C}$ doit alors être soumis(e) à un court-circuit² avec une résistance externe totale de moins de 0,1 Ω .

Cette mise en court-circuit est maintenue pendant au moins une heure lorsque la température externe du boîtier de l'élément ou de la batterie est revenue à $57 \text{ °C} \pm 4 \text{ °C}$, ou dans le cas de grandes batteries à plusieurs éléments, lorsque cette température a diminué de la moitié de l'augmentation maximale de température observée au cours de l'essai, et qu'elle reste inférieure à cette valeur.

Les phases de court-circuit et de refroidissement doivent être réalisées au moins à température ambiante.

² En [12] le terme "un court-circuit" est utilisé pour indiquer que chaque échantillon d'essai est soumis à une seule mise en court-circuit. Si la spécification applicable indique que la résistance interne de l'échantillon d'essai est de l'ordre de 0,1 Ω , il est conseillé d'appliquer une valeur inférieure de résistance externe totale.

L'essai doit être réalisé en utilisant les échantillons d'essai préalablement soumis à l'essai de chocs.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir d'élévation excessive de température, de rupture, d'explosion ou de feu pendant l'essai, ni dans les 6 h qui suivent.

6.4.6 Essai T-6: Impact/écrasement

a) But

Cet essai simule un mauvais traitement mécanique résultant d'un impact ou d'un écrasement qui peut occasionner un court-circuit interne.

b) Procédure d'essai – Impact

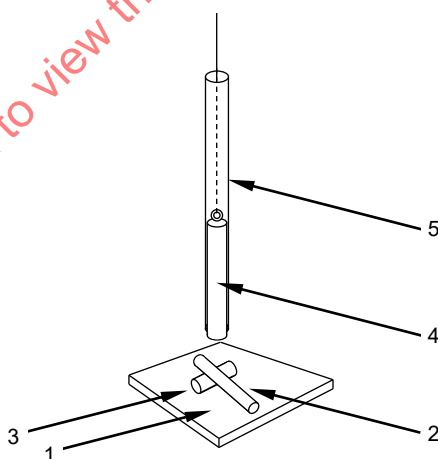
L'essai d'impact est applicable aux éléments cylindriques de diamètre supérieur ou égal à 18,0 mm.

NOTE Dans le cas présent, le diamètre fait référence au paramètre de conception.

EXEMPLE: Le diamètre des éléments 18650 est de 18,0 mm.

L'élément d'essai ou l'élément composant est placé sur une surface lisse plane. Un barreau d'acier inoxydable (type 316 ou équivalent) d'un diamètre de $15,8 \text{ mm} \pm 0,1 \text{ mm}$ et d'une longueur d'au moins 60 mm ou égale à la plus grande longueur de l'élément (prendre la plus grande valeur), est placé en travers et au milieu de l'échantillon d'essai. Une masse de $9,1 \text{ kg} \pm 0,1 \text{ kg}$ est lâchée d'une hauteur de $61 \text{ cm} \pm 2,5 \text{ cm}$ à l'intersection du barreau et de l'échantillon d'essai de manière contrôlée en utilisant un rail ou une goulotte de guidage vertical quasiment sans frottement, présentant une traînée minime sur la masse de chute. Le rail ou la goulotte de guidage vertical utilisé(e) pour guider la masse de chute doit être tourné(e) de 90 degrés par rapport à la surface horizontale d'appui.

L'échantillon d'essai doit être soumis à l'impact avec son axe longitudinal parallèle à la surface plane et perpendiculaire à l'axe longitudinal du barreau d'acier inoxydable posé en travers et au milieu de l'échantillon d'essai (voir la Figure 1).



IEC

NOTE La Figure 1 représente une surface lisse plane (1) et un barreau d'acier inoxydable (2) qui est placé en travers et au milieu de l'échantillon d'essai (3). Une masse (4) est lâchée à l'intersection de manière contrôlée en utilisant une goulotte de guidage vertical (5).

Figure 1 – Exemple de montage d'essai pour l'essai d'impact

Chaque élément d'essai ou élément composant doit être soumis à un seul impact.

L'échantillon d'essai doit être observé pendant au moins 6 h.

L'essai doit être réalisé en utilisant des éléments d'essai ou des éléments composants n'ayant pas été préalablement soumis à d'autres essais.

c) Procédure d'essai – Écrasement

L'essai d'écrasement est applicable aux éléments parallélépipédiques, aux éléments flexibles³, aux éléments bouton ainsi qu'aux éléments cylindriques de diamètre inférieur à 18,0 mm.

NOTE Dans le cas présent, le diamètre fait référence au paramètre de conception.

EXEMPLE Le diamètre des éléments 18650 est de 18,0 mm.

Un élément ou un élément composant doit être écrasé entre deux surfaces planes. L'écrasement doit être appliqué progressivement à une vitesse d'environ 1,5 cm/s au niveau du premier point de contact. L'écrasement doit être poursuivi jusqu'à la réalisation de l'une des trois conditions suivantes:

- 1) la force appliquée atteint $13 \text{ kN} \pm 0,78 \text{ kN}$;

EXEMPLE La force peut être appliquée avec un vérin hydraulique équipé d'un piston de 32 mm de diamètre jusqu'à atteindre une pression de 17 MPa sur le vérin hydraulique.

- 2) la tension de l'élément chute d'au moins 100 mV; ou
- 3) l'élément est déformé de 50 % ou plus par rapport à son épaisseur d'origine.

Dès la réalisation de l'une des conditions ci-dessus, la pression doit être relâchée.

Un élément parallélépipédique ou flexible doit être écrasé en appliquant la force sur la face la plus large. Un élément bouton doit être écrasé en appliquant la force sur ses surfaces planes. Pour les éléments cylindriques, la force d'écrasement doit être appliquée perpendiculairement à l'axe longitudinal.

Chaque élément d'essai ou élément composant doit être soumis à un seul écrasement.

L'échantillon d'essai doit être observé pendant au moins 6 h.

L'essai doit être réalisé en utilisant des éléments d'essai ou des éléments composants n'ayant pas été préalablement soumis à d'autres essais.

d) Exigences

Il ne doit pas y avoir d'élévation excessive de température, d'explosion ou de feu pendant l'essai, ni dans les 6 h qui suivent.

6.5 Essais d'utilisation abusive**6.5.1 Essai T-7: Surcharge****a) But**

Cet essai permet de vérifier l'aptitude d'un accumulateur à supporter une surcharge.

b) Procédure d'essai

Le courant de charge doit être égal à deux fois le courant permanent maximal de charge recommandé par le fabricant. La tension minimale d'essai doit être comme suit:

- 1) quand la tension de charge recommandée par le fabricant ne dépasse pas 18 V, la tension minimale d'essai doit être égale à deux fois la tension de charge maximale de la batterie ou 22 V (prendre la plus petite valeur);
- 2) quand la tension de charge recommandée par le fabricant est supérieure à 18 V, la tension minimale d'essai ne doit pas être inférieure à 1,2 fois la tension maximale de charge.

L'essai doit être réalisé à température ambiante. Les conditions de charge doivent être maintenues pendant au moins 24 h.

L'essai peut être réalisé avec des batteries d'essai non endommagées préalablement utilisées pour les essais T-1 à T-5 pour les besoins des essais de cycle des batteries.

³ Le terme "élément flexible" est utilisé dans le présent document à la place du terme "élément en sachet" qui était utilisé dans l'Édition 2 (2012) du présent document. Il est également utilisé à la place des termes "élément avec boîtier stratifié" et "élément stratifié".

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir d'explosion ou de feu pendant l'essai, ni dans les 7 jours qui suivent.

6.5.2 Essai T-8: Décharge forcée

a) But

Cet essai permet de vérifier l'aptitude d'un élément de pile ou d'accumulateur à supporter une décharge forcée.

b) Procédure d'essai

Chaque élément doit être soumis à une décharge forcée à température ambiante en le connectant en série à une source d'alimentation en courant continu de 12 V avec un courant initial égal au courant permanent maximal de décharge spécifié par le fabricant.

Le courant de décharge spécifié est obtenu en connectant une charge résistive de dimension et de valeurs assignées appropriées en série avec l'élément d'essai et l'alimentation en courant continu. Chaque élément doit être soumis à une décharge forcée pendant un intervalle de temps égal à la valeur de la capacité assignée divisée par la valeur du courant d'essai initial.

L'essai doit être réalisé en utilisant des éléments d'essai ou des éléments composants n'ayant pas été préalablement soumis à d'autres essais.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir d'explosion ou de feu pendant l'essai, ni dans les 7 jours qui suivent.

6.6 Essai d'emballage – Essai P-1: Essai de chute

a) But

Cet essai permet de vérifier l'aptitude de l'emballage à éviter les dommages causés par des manutentions brutales.

NOTE Des essais supplémentaires pour les emballages de marchandises dangereuses sont donnés dans le règlement type des Nations Unies: 2017 [13], section 6.1.5. Voir aussi les réglementations mentionnées en 7.3.

b) Procédure d'essai

Un emballage (généralement l'emballage extérieur, pas une palette) rempli d'éléments ou de batteries dans sa configuration de transport doit être lâché d'une hauteur de 1,2 m sur une surface bétonnée de manière que l'un de ses angles touche le sol en premier.

L'essai doit être réalisé avec des éléments ou des batteries d'essai n'ayant pas été soumis préalablement à un essai de transport.

c) Exigences

Il ne doit pas y avoir de déplacement, de déformation, de fuite, de dégazage, de court-circuit, d'élévation excessive de température, de rupture, d'explosion, ou de feu des éléments ou des batteries d'essai pendant cet essai.

6.7 Informations à indiquer dans la spécification applicable

Quand il est fait référence au présent document dans une spécification applicable, les paramètres suivants doivent être donnés dans la mesure où ils sont applicables:

	Article et/ ou paragraphe
a) contenu (total) de lithium	5.3 6.8 (f)(iii)
b) énergie nominale	5.1 5.3
c) courant de prédécharge ou charge résistive et tension finale spécifiés par le fabricant pour les piles et les batteries;	6.1.4
d) conditions de charge et de décharge spécifiées par le fabricant pour des performances et une sécurité optimales pour les accumulateurs;	6.1.4
e) courant permanent maximal de charge recommandé par le fabricant;	6.5.1
f) tension de charge recommandée par le fabricant;	6.5.1
g) tension de charge maximale;	6.5.1
h) courant permanent maximal de décharge spécifié par le fabricant;	6.5.2
i) capacité assignée spécifiée par le fabricant.	6.5.2

6.8 Résumé de rapport d'essai

Un résumé de rapport d'essai contenant les éléments suivants doit être mis à disposition:

- a) Le nom du fabricant de l'élément, de la batterie ou du produit, selon le cas;
- b) Les coordonnées du fabricant de l'élément, de la batterie ou du produit, indiquant l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse électronique et le site web pour de plus amples informations;
- c) Le nom du laboratoire d'essai indiquant l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse électronique et le site web pour de plus amples informations;
- d) Un numéro d'identification unique du rapport d'essai;
- e) La date du rapport d'essai;
- f) La description de l'élément ou de la batterie, comprenant au minimum:
 - (i) L'élément ou batterie ion-lithium et au lithium-métal;
 - (ii) La masse de l'élément ou de la batterie;
 - (iii) La puissance assignée en wattheures ou le contenu de lithium;
 - (iv) La description physique de l'élément/de la batterie; et
 - (v) Les numéros de modèle de l'élément ou de la batterie ou, en variante, si le résumé de rapport d'essai est établi pour un produit contenant un élément ou une batterie, le numéro de modèle du produit.
- g) La liste des essais effectués et leurs résultats (c'est-à-dire, réussite/échec);
- h) La référence aux exigences d'essai de la batterie assemblée, le cas échéant (c'est-à-dire, 5.3.2 et 5.3.3);
- i) La référence à l'édition applicable du présent document; et
- j) La signature accompagnée du nom et de la fonction du signataire comme indication de la validité des renseignements fournis.

NOTE Il est entendu qu'un résumé de rapport d'essai peut contenir des données d'une gamme de modèles, à condition que ces modèles soient du même type que ceux soumis aux essais de type décrits en 5.1.

7 Informations pour la sécurité

7.1 Emballage

Le but de l'emballage est d'éviter un dommage mécanique pendant le transport, les manutentions et l'empilement. Il est particulièrement important que l'emballage évite l'écrasement des éléments ou des batteries lors de manutentions brutales, ainsi que la mise en court-circuit accidentelle et la corrosion des bornes. Un écrasement ou un court-circuit externe peut provoquer une fuite, un dégazage, une rupture, une explosion ou un feu.

Chaque fois que des éléments ou des batteries au lithium sont transportés, il est recommandé pour des raisons de sécurité d'utiliser l'emballage d'origine ou un emballage qui réponde aux exigences énumérées en 4.3 et en 6.6.

7.2 Manutention de cartons de batteries

Il convient de manutentionner les cartons de batteries avec précaution. Une manutention brutale peut provoquer un court-circuit ou un dommage aux batteries. Cela peut provoquer une fuite, une rupture, une explosion ou un feu.

7.3 Transport

7.3.1 Généralités

Les réglementations concernant le transport international des batteries au lithium sont fondées sur les recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses [12, 13] publiées par le Comité d'experts sur le Transport des marchandises dangereuses des Nations Unies.

Les réglementations pour le transport sont sujettes à modification. Pour le transport des batteries au lithium, les dernières éditions des réglementations énumérées de 7.3.2 à 7.3.5 doivent être consultées.

7.3.2 Transport aérien

Les réglementations concernant le transport aérien des batteries au lithium sont spécifiées dans les Instructions techniques pour le transport en sécurité des marchandises dangereuses par air publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et dans les Réglementations sur les marchandises dangereuses, publiées par l'Association du transport aérien international (IATA) [9].

7.3.3 Transport maritime

Les réglementations concernant le transport maritime des batteries au lithium sont spécifiées dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), publié par l'Organisation maritime internationale (OMI) [11].

7.3.4 Transport terrestre

Les réglementations concernant les transports routiers et ferroviaires sont spécifiées sur une base nationale ou multilatérale. Tandis qu'un nombre croissant d'organismes de réglementation adoptent le règlement type des Nations Unies, il est recommandé de consulter les réglementations nationales de transport avant une expédition.

7.3.5 Classification

La classification des éléments et des batteries au lithium pour le transport en vertu des réglementations indiquées de 7.3.2 à 7.3.4 est fondée sur le Manuel d'épreuves et de critères des Nations Unies, chapitre 38.3, décrivant essentiellement les mêmes essais que ceux du

présent document. Les éléments et les batteries au lithium n'ayant pas satisfait à tous les essais exigés ne sont généralement pas autorisés pour le transport.

NOTE 1 Le règlement type des Nations Unies [13] en 2.9.4.(a) spécifie des exigences relatives au contre-essai d'un type après une modification des méthodes d'essai.

NOTE 2 Le règlement type des Nations Unies [13] en 2.9.4.(a) exige que le type des batteries à plusieurs éléments satisfasse aux exigences d'essai, que les éléments composants dont elles sont constituées soient d'un type soumis à l'essai de type ou non.

7.4 Stockage

- a) Conserver les batteries dans un local bien ventilé et sec, à une température modérée
Une température élevée ou une forte humidité peut causer la détérioration des performances de la batterie et/ou une corrosion de surface.
- b) Ne pas empiler les cartons de batteries les uns sur les autres au-delà d'une hauteur spécifiée par le fabricant
Si trop de cartons de batteries sont empilés, les batteries dans les cartons les plus bas peuvent être déformées et des fuites d'électrolyte peuvent se produire.
- c) Éviter de conserver les batteries directement au soleil ou à un endroit pouvant être exposé à la pluie
Quand des batteries prennent l'humidité, leur résistance d'isolement peut être affaiblie et une autodécharge ou une corrosion peut se produire. La chaleur peut causer une détérioration.
- d) Conserver les batteries dans leur emballage d'origine
Quand les batteries sont déballées et mélangées, elles peuvent être court-circuitées ou endommagées.

8 Instructions pour l'emballage et la manutention pendant le transport – Quarantaine

Les emballages qui ont été écrasés, percés, déchirés au point de laisser apparaître leur contenu, ou qui ont subi d'autres dommages, ne doivent pas être transportés. De tels emballages doivent être isolés jusqu'à ce que l'expéditeur ait été consulté, ait fourni des instructions et, si nécessaire, se soit organisé pour inspecter le produit et le réemballer.

9 Marquage

9.1 Marquage des éléments et des batteries de piles et d'accumulateurs

Il convient que le marquage des éléments et des batteries de piles au lithium soit conforme à l'IEC 60086-4 [4]. Il convient que le marquage des éléments et des batteries d'accumulateurs au lithium soit conforme à l'IEC 61960-3 [5].

9.2 Marquage de l'emballage et des documents d'expédition

Le marquage des emballages et des documents de transport est réglementé. Voir 7.3.

Annexe A (informative)

Essai de chocs – ajustement de l'accélération pour les grandes batteries

A.1 Généralités

L'ajustement de l'accélération de choc à la masse de l'échantillon d'essai est fondé sur des propositions du Groupe de travail informel de l'ONU sur les épreuves sur grandes batteries au lithium [14].

Les batteries de traction des véhicules hybrides pèsent généralement entre 14 kg et 80 kg, la masse des batteries des véhicules tout-électrique dépassant souvent 100 kg. Leur capacité s'étend généralement de 300 Wh à 2 500 Wh pour les batteries hybrides et au-delà de 6 200 Wh pour les batteries des véhicules tout-électrique. Les capacités et les masses des batteries des véhicules électriques hybrides rechargeables (PHEV - *plug-in hybrid electric vehicle*) sont comprises entre ces valeurs.

Les conditions d'accélération constante sont inadaptées à ces assemblages de batteries de véhicules électriques ou hybrides (HEV - *hybrid or electric vehicle*), ainsi qu'à d'autres batteries de grand format, et avant tout, les forces exigées pour les assemblages de batteries de HEV au cours des essais sont bien supérieures à celles observées au cours du transport.

Les conditions de choc ont donc été modifiées d'une accélération constante à une énergie constante pour les batteries au lithium dont la masse dépasse une valeur spécifiée.

A.2 Influence de la masse, de l'accélération et de la durée d'impulsion sur l'énergie de choc

Les chocs semi-sinusoïdaux sont généralement spécifiés par une accélération maximale et une durée, par exemple un choc semi-sinusoïdal avec une accélération maximale $A = 50 g_n$ et une durée $D = 11$ ms. Une fréquence est associée à cette durée puisqu'il s'agit de la moitié de la période d'une onde sinusoïdale pour une fréquence $f = 1 / (2D)$.

$$a(t) = A \sin(2\pi ft) \quad (\text{A.1})$$

où

$$f = \frac{1}{2D}$$

La variation de la vitesse au cours de l'impulsion semi-sinusoïdale est très importante. Prendre pour hypothèse une vitesse initiale nulle et l'intégrer au cours du demi-cycle pour obtenir la vitesse finale, qui correspond à la variation de la vitesse [3].

$$\Delta V = \frac{A}{\pi f} = \frac{2}{\pi} AD \quad (\text{A.2})$$

L'énergie qui agit sur l'échantillon d'essai au cours d'un tel choc semi-sinusoïdal est égale à

$$E = \frac{1}{2} m (\Delta V)^2 = 2 m (AD)^2 / \pi^2 \quad (\text{A.3})$$

où

E est l'énergie agissant sur l'échantillon d'essai au cours d'un choc semi-sinusoïdal;

m est la masse de l'échantillon d'essai;

V est la variation de la vitesse au cours de l'impulsion de choc semi-sinusoïdale;

A est l'accélération maximale; et

D est la durée de l'impulsion de choc semi-sinusoïdale.

EXEMPLE Soit un échantillon d'essai d'une masse m supérieure à 12 kg, alors l'énergie agissant sur cet échantillon au cours d'un choc semi-sinusoïdal d'une accélération maximale $A = 50 g_n$ et d'une durée $D = 11$ ms est égale à $E = 2 \times 12 \text{ kg} \times (50 g_n \times 11 \text{ ms})^2 / \pi^2 = 70,7421 \text{ J}$ avec $g_n = 9,80665 \text{ m / s}^2$.

Dans ce cas, l'accélération maximale peut également être exprimée ainsi: $A = \sqrt{\frac{E\pi^2}{2mD^2}} = \sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} g_n$.

Il peut être plus simple d'appréhender ces chiffres si l'énergie de choc est exprimée comme la hauteur de chute h .

$$E = m \times g_n \times h \quad (\text{A.4})$$

Un échantillon d'essai, d'une masse légèrement supérieure à 12 kg, doit donc être lâché d'une hauteur approximativement égale à 0,6 m, afin de générer pendant 11 ms une énergie de choc correspondant à un choc semi-sinusoïdal d'une accélération maximale $A = 50 g_n$.

A.3 Approche par accélération constante

La méthode d'essai décrite dans l'Édition 2 (2012) du présent document consistait en une approche par accélération constante. Un grand élément d'une masse brute supérieure à 500 g et une grande batterie d'une masse brute supérieure à 12 kg ont été soumis à l'essai de choc avec un choc semi-sinusoïdal d'une accélération maximale $A = 50 g_n$ et d'une durée $D = 11$ ms alors que les petits éléments et les petites batteries ont été soumis à l'essai avec une accélération maximale $A = 150 g_n$ et une durée $D = 6$ ms. La Figure A.1 représente l'accélération maximale A sur l'axe de gauche sur le graphique et l'énergie E sur l'axe de droite, en fonction de la masse de la batterie. Un graphique similaire serait valide pour les éléments.

NOTE Le Manuel d'épreuves et de critères [12] de l'ONU utilise une définition différente pour les batteries. Selon cette définition, la méthode d'essai de choc pour un élément s'applique aussi à une batterie à un seul élément. La définition de "batterie" est actuellement étudiée par le Groupe de travail informel de l'ONU sur les épreuves sur grandes batteries au lithium.

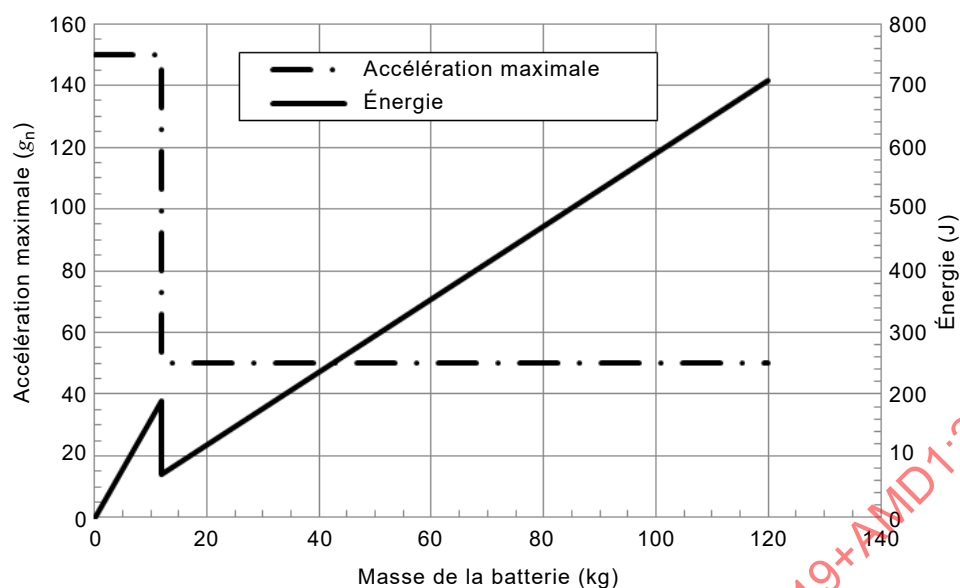


Figure A.1 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (accélération maximale constante)

A.4 Approche par énergie constante

La méthode d'essai décrite du présent document consiste en une approche dans laquelle l'énergie de choc pour les batteries (à plusieurs éléments, voir la NOTE en A.3) passe de zéro à la valeur correspondant à une impulsion de choc de 50 g_n , et de 11 ms. Pour une batterie dont la masse dépasse 12 kg, l'énergie de choc reste constante. La Figure A.2 représente l'accélération maximale A sur l'axe de gauche sur le graphique et l'énergie E sur l'axe de droite, en fonction de la masse de la batterie. La méthode d'essai de choc pour les éléments (et les batteries à un seul élément, voir la NOTE en A.3) reste telle quelle.

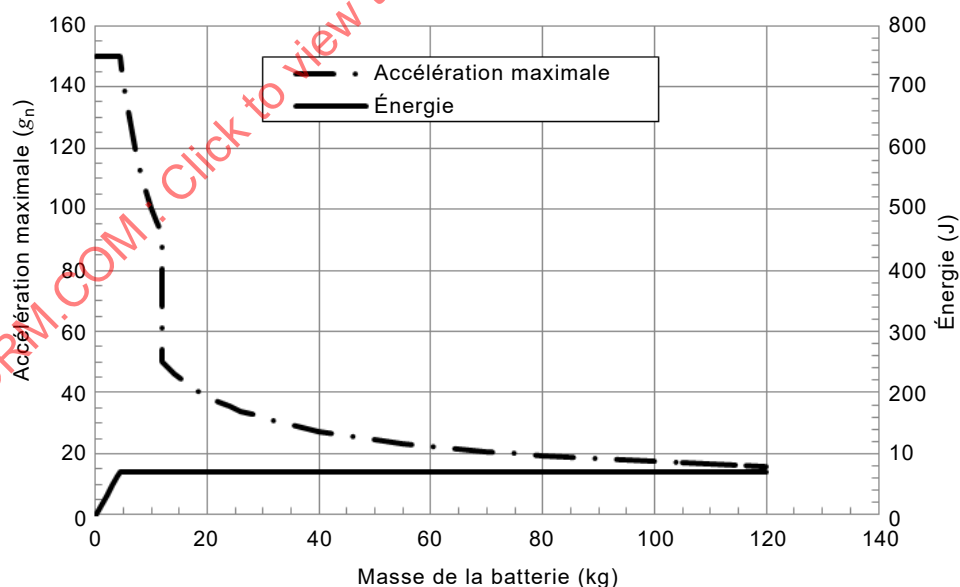


Figure A.2 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (énergie constante)

Annexe B (informative)

Écarts par rapport au Chapitre 38.3 du Manuel des Nations Unies

B.1 Généralités

Le présent document a été soigneusement harmonisé avec le Chapitre 38.3 du Manuel des Nations Unies [12]. Cependant, certains points ne peuvent pas être harmonisés pour différentes raisons. Il s'agit:

- a) des définitions qui ne sont pas conformes à l'IEV (la série IEC 60050);
- b) des procédures d'essai qui se sont révélées irréalisables;
- c) des procédures d'essai qui se trouvent hors du chapitre 38.3 des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses et qui ont été jugées significatives pour des raisons de diligence raisonnable.

La présente Annexe énumère d'importants écarts à des fins d'amélioration de la comparabilité.

B.2 Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles

Des modifications ont été apportées au Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles. Le Tableau B.1 a été remplacé par le Tableau 1 en changeant des lignes et des colonnes et en supprimant des ajouts mentionnés ailleurs dans le texte.

**Tableau B.1 – Tableau récapitulatif des essais exigés
pour les éléments et batteries de piles**

Éléments et batteries de piles										
		T.1	T.2	T.3	T.4	T.5	T.6	T.7	T.8	Somme ^c
Éléments non transportés séparément	à l'état non déchargé						5			20
	à l'état complètement déchargé						5		10	
Éléments	à l'état non déchargé	10					5			40
	à l'état complètement déchargé	10					5		10	
Batteries à un seul élément ^a	à l'état non déchargé	10					5			40
	à l'état complètement déchargé	10					5		10	
Petites batteries	à l'état non déchargé	4								8
	à l'état complètement déchargé	4								
Grandes batteries	à l'état non déchargé	4								8
	à l'état complètement déchargé	4								
Batteries assemblées avec des batteries soumises à l'essai ≤ 500 g Li	à l'état non déchargé			1						1
Batteries assemblées avec des batteries soumises à l'essai > 500 g ^b Li										0
^a Les batteries à un seul élément dont l'élément est soumis aux essais n'ont pas besoin de subir les essais à moins qu'une modification de la conception de l'élément puisse provoquer l'échec d'un essai. ^b Si la batterie assemblée est d'un type reconnu, par vérification, comme étant capable d'éviter: (i) la surcharge; (ii) les courts-circuits; et (iii) les surdécharges entre les batteries. ^c La "somme" représente le nombre d'essais exigés, et non le nombre d'éléments ou de batteries soumis(es) à l'essai.										

B.3 Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs

Des modifications ont été apportées au tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs. Le Tableau B.2 a été remplacé par le Tableau 2 en changeant des lignes et des colonnes et en supprimant des ajouts mentionnés ailleurs dans le texte.

Tableau B.2 – Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs

[illegible]

- ^a Les batteries ou les batteries à un seul élément non équipées d'une protection contre la surcharge de batterie et qui sont conçues pour n'être utilisées que comme composant dans une autre batterie ou dans le matériel, qui assure ce type de protection, ne sont pas soumises aux exigences de cet essai.
- ^b Sauf pour l'essai T.7 Surcharge, les batteries à un seul élément dont l'élément est soumis aux essais n'ont pas besoin de subir les essais à moins qu'une modification de la conception de l'élément puisse provoquer l'échec d'un essai.
- ^c Si la batterie assemblée est d'un type reconnu, par vérification, comme étant capable d'éviter:
 - (i) La surcharge;
 - (ii) Les courts-circuits; et
 - (iii) Les surdécharges entre les batteries.
- ^d La "somme" représente le nombre d'essais exigés, et non le nombre d'éléments ou de batteries soumis(es) à l'essai.

B.4 Évaluation d'une rupture

L'évaluation d'une rupture a été modifiée en ajoutant le mot "violent" ("forcible", en anglais) au texte en 6.2.8.

Cela s'écarte du 38.3.2.3 de [12], où le mot "violent" ("forcible" en anglais) est absent.

B.5 Évaluation d'une explosion

L'évaluation d'une explosion a été rendue raisonnablement possible par l'omission des écrans grillagés en 6.2.9.

Cela s'écarte du 38.3.2.3 de [12], où une mesure quantitative de l'énergie d'explosion est exigée et peut être démontrée comme étant équivalente à l'écran grillagé.

Bibliographie

- [1] IEC 60050-482, *Vocabulaire Électrotechnique International – Partie 482: Piles et accumulateurs électriques*
- [2] IEC 60068-2-6, *Essais d'environnement – Partie 2-6: Essais – Essai Fc: Vibrations (sinusoïdales)*
- [3] IEC 60068-2-27, *Essais d'environnement – Partie 2-27: Essais - Essai Ea et guide: Chocs*
- [4] IEC 60086-4, *Piles électriques – Partie 4: Sécurité des piles au lithium*
- [5] IEC 61960-3, *Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Accumulateurs au lithium pour applications portables – Partie 3: Éléments et batteries d'accumulateurs au lithium, parallélépipédiques et cylindriques*
- [6] IEC 62133-2, *Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide – Exigences de sécurité pour les accumulateurs portables étanches, et pour les batteries qui en sont constituées, destinés à l'utilisation dans des applications portables – Partie 2: Systèmes au lithium*
- [7] IEC 62660-1, *Éléments d'accumulateurs lithium-ion pour la propulsion des véhicules routiers électriques – Partie 1: Essais de performance*
- [8] Guide ISO/IEC 51, *Aspects liés à la sécurité – Principes directeurs pour les inclure dans les normes*
- [9] IATA, Association du Transport Aérien International, Québec: *Réglementations sur les marchandises dangereuses* (révisées annuellement)
- [10] OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal: *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*
- [11] OMI, Organisation maritime internationale, Londres: *Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG)*
- [12] Nations Unies, ~~*Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères, Sixième édition révisée, Section 38.3: Piles et batteries au lithium (2015) et Amendement 1 (2017)*~~ *Manuel d'épreuves et de critères, Septième édition révisée, Section 38.3: Piles et batteries au lithium (2019)*
- [13] Nations Unies, *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, Vingtième-et-unième édition révisée (2017/2019)*
- [14] UN/SCETDG/46/INF.11, Sous-comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, Quarante-sixième session, Genève, 1-9 décembre 2014, *Report on the third meeting of the informal working group on testing large lithium batteries* (disponible en anglais seulement)

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

FINAL VERSION**VERSION FINALE****Safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport****Sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport**

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

CONTENTS

FOREWORD	4
INTRODUCTION	6
1 Scope	7
2 Normative references	7
3 Terms and definitions	7
4 Requirements for safety	11
4.1 General considerations	11
4.2 Quality plan	11
4.3 Packaging	11
5 Type testing, sampling and re-testing	11
5.1 Type testing	11
5.2 Overcharge protection	12
5.3 Battery assemblies	12
5.3.1 General	12
5.3.2 Small battery assemblies	12
5.3.3 Large battery assemblies	12
5.4 Batteries forming an integral part of equipment	12
5.5 Sampling	12
5.6 Re-testing	13
6 Test methods and requirements	14
6.1 General	14
6.1.1 Cautionary notice	14
6.1.2 Ambient temperature	14
6.1.3 Parameter measurement tolerances	14
6.1.4 Pre-discharge and pre-cycling	14
6.2 Evaluation of test criteria	14
6.2.1 Shifting	14
6.2.2 Distortion	14
6.2.3 Short-circuit	15
6.2.4 Excessive temperature rise	15
6.2.5 Leakage	15
6.2.6 Venting	15
6.2.7 Fire	15
6.2.8 Rupture	15
6.2.9 Explosion	15
6.3 Tests and requirements – Overview	16
6.4 Transport tests	16
6.4.1 Test T-1: Altitude	16
6.4.2 Test T-2: Thermal cycling	16
6.4.3 Test T-3: Vibration	17
6.4.4 Test T-4: Shock	18
6.4.5 Test T-5: External short-circuit	18
6.4.6 Test T-6: Impact/crush	19
6.5 Misuse tests	21
6.5.1 Test T-7: Overcharge	21
6.5.2 Test T-8: Forced discharge	21

6.6	Packaging test – Test P-1: Drop test.....	21
6.7	Information to be given in the relevant specification	22
6.8	Test report summary	22
7	Information for safety.....	23
7.1	Packaging.....	23
7.2	Handling of battery cartons	23
7.3	Transport.....	23
7.3.1	General	23
7.3.2	Air transport.....	23
7.3.3	Sea transport.....	23
7.3.4	Land transport	23
7.3.5	Classification	24
7.4	Storage.....	24
8	Instructions for packaging and handling during transport – Quarantine	24
9	Marking	24
9.1	Marking of primary and secondary (rechargeable) cells and batteries	24
9.2	Marking of the packaging and shipping documents	24
Annex A	(informative) Shock test – adjustment of acceleration for large batteries	25
A.1	General.....	25
A.2	Shock energy depends on mass, acceleration, and pulse duration	25
A.3	The constant acceleration approach.....	26
A.4	The constant energy approach.....	27
Annex B	(informative) Deviations from Chapter 38.3 of the UN Manual	28
B.1	General.....	28
B.2	Summary table of required tests for primary cells and batteries	28
B.3	Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries.....	29
B.4	Evaluation of a rupture.....	31
B.5	Evaluation of an explosion	31
Bibliography		32
Figure 1	– Example of a test set-up for the impact test.....	20
Figure A.1	– Half sine shock for batteries (constant peak acceleration).....	26
Figure A.2	– Half sine shock for batteries (constant energy)	27
Table 1	– Number of primary test cells and batteries for type testing	13
Table 2	– Number of secondary test cells and batteries for type testing	13
Table 3	– Number of packages with primary or secondary test cells and batteries.....	13
Table 4	– Mass loss limits.....	15
Table 5	– Transport and packaging tests and requirements	16
Table 6	– Vibration profile (sinusoidal).....	17
Table 7	– Shock parameters	18
Table B.1	– Summary table of required tests for primary cells and batteries.....	29
Table B.2	– Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries	30

INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION

**SAFETY OF PRIMARY AND SECONDARY LITHIUM CELLS
AND BATTERIES DURING TRANSPORT**

FOREWORD

- 1) The International Electrotechnical Commission (IEC) is a worldwide organization for standardization comprising all national electrotechnical committees (IEC National Committees). The object of IEC is to promote international co-operation on all questions concerning standardization in the electrical and electronic fields. To this end and in addition to other activities, IEC publishes International Standards, Technical Specifications, Technical Reports, Publicly Available Specifications (PAS) and Guides (hereafter referred to as "IEC Publication(s)"). Their preparation is entrusted to technical committees; any IEC National Committee interested in the subject dealt with may participate in this preparatory work. International, governmental and non-governmental organizations liaising with the IEC also participate in this preparation. IEC collaborates closely with the International Organization for Standardization (ISO) in accordance with conditions determined by agreement between the two organizations.
- 2) The formal decisions or agreements of IEC on technical matters express, as nearly as possible, an international consensus of opinion on the relevant subjects since each technical committee has representation from all interested IEC National Committees.
- 3) IEC Publications have the form of recommendations for international use and are accepted by IEC National Committees in that sense. While all reasonable efforts are made to ensure that the technical content of IEC Publications is accurate, IEC cannot be held responsible for the way in which they are used or for any misinterpretation by any end user.
- 4) In order to promote international uniformity, IEC National Committees undertake to apply IEC Publications transparently to the maximum extent possible in their national and regional publications. Any divergence between any IEC Publication and the corresponding national or regional publication shall be clearly indicated in the latter.
- 5) IEC itself does not provide any attestation of conformity. Independent certification bodies provide conformity assessment services and, in some areas, access to IEC marks of conformity. IEC is not responsible for any services carried out by independent certification bodies.
- 6) All users should ensure that they have the latest edition of this publication.
- 7) No liability shall attach to IEC or its directors, employees, servants or agents including individual experts and members of its technical committees and IEC National Committees for any personal injury, property damage or other damage of any nature whatsoever, whether direct or indirect, or for costs (including legal fees) and expenses arising out of the publication, use of, or reliance upon, this IEC Publication or any other IEC Publications.
- 8) Attention is drawn to the Normative references cited in this publication. Use of the referenced publications is indispensable for the correct application of this publication.
- 9) Attention is drawn to the possibility that some of the elements of this IEC Publication may be the subject of patent rights. IEC shall not be held responsible for identifying any or all such patent rights.

This consolidated version of the official IEC Standard and its amendment has been prepared for user convenience.

IEC 62281 edition 4.1 contains the fourth edition (2019-04) [documents 35/1416/FDIS and 35/1422/RVD] and its amendment 1 (2021-02) [documents 35/1459/FDIS and 35/1463/RVD].

This Final version does not show where the technical content is modified by amendment 1. A separate Redline version with all changes highlighted is available in this publication.

International Standard IEC 62281 has been prepared jointly by IEC technical committee 35: Primary cells and batteries and subcommittee 21A: Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes, of IEC technical committee 21: Secondary cells and batteries.

This fourth edition constitutes a technical revision.

This edition includes the following significant technical changes with respect to the previous edition:

- a) button cell definition revised, moved to coin (cell or battery);
- b) addition of provisions for batteries forming an integral part of equipment (5.4);
- c) all tests for secondary cells and batteries now also contain a requirement for 25 charge and recharge cycles prior to the test;
- d) addition of alternative tables for Table 1 and Table 2 in Annex B;
- e) addition of "forcible" to the rupture criteria;
- f) test report 6.8 merged with test certificate 6.9 and replaced with the items listed in [12];
- g) addition of an informative Annex B with important deviations from the UN Manual of Tests and Criteria, Chapter 38.3.

This document has been drafted in accordance with the ISO/IEC Directives, Part 2.

The committee has decided that the contents of the base publication and its amendment will remain unchanged until the stability date indicated on the IEC web site under "<http://webstore.iec.ch>" in the data related to the specific publication. At this date, the publication will be

- reconfirmed,
- withdrawn,
- replaced by a revised edition, or
- amended.

INTRODUCTION

Primary lithium cells and batteries were first introduced in military applications in the 1970s. At that time, little commercial interest and no industrial standards existed. Consequently, the United Nations (UN) Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, although usually referring to industrial standards for testing and criteria, introduced a sub-section in the Manual of tests and criteria concerning safety tests relevant to transport of primary lithium cells and batteries. Meanwhile, commercial interest in primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries has grown and several industrial standards exist. However, the existing IEC standards are manifold, not completely harmonized, and not necessarily relevant to transport. They are not suitable to be used as a source of reference in the UN Model Regulations. Therefore this group safety standard has been prepared to harmonize the tests and requirements relevant to transport.

This document applies to primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries containing lithium in any chemical form: lithium metal, lithium alloy or lithium-ion. Lithium-metal and lithium alloy primary electrochemical systems use metallic lithium and lithium alloy, respectively, as the negative electrode. Lithium-ion secondary electrochemical systems use intercalation compounds (intercalated lithium exists in an ionic or quasi-atomic form within the lattice of the electrode material) in the positive and in the negative electrodes.

This document also applies to lithium polymer cells and batteries, which are considered either as primary lithium-metal cells and batteries or as secondary lithium-ion cells and batteries, depending on the nature of the material used in the negative electrode.

The history of transporting primary and secondary lithium cells and batteries is worth noting. Since the 1970s, over ten billion primary lithium cells and batteries have been transported, and since the early 1990s, over one billion secondary (rechargeable) lithium cells and batteries utilizing a lithium-ion system have been transported. As the number of primary and secondary lithium cells and batteries to be transported is increasing, it is appropriate to also include in this document the safety testing of packaging used for the transportation of these products.

This document specifically addresses the safety of primary and secondary lithium cells and batteries during transport and also the safety of the packaging used.

The UN Manual of Tests and Criteria [12]¹ distinguishes between lithium metal and lithium alloy cells and batteries on the one hand, and lithium ion and lithium polymer cells and batteries on the other hand. While it defines that lithium metal and lithium alloy cells and batteries can be either primary (non-rechargeable) or rechargeable, it always considers lithium ion cells and batteries as rechargeable. However, test methods in the UN Manual of Tests and Criteria are the same for both secondary lithium metal and lithium alloy cells and batteries and lithium ion and lithium polymer cells and batteries. The concept is only needed to distinguish between small and large battery assemblies. Battery assemblies assembled from (primary or secondary) lithium metal and lithium alloy batteries are distinguished by the aggregate lithium content of all anodes (measured in grams), while battery assemblies assembled from lithium ion or lithium polymer batteries are distinguished by their "nominal" energy (measured in Watt-hours).

¹ Numbers in square brackets refer to the Bibliography.

SAFETY OF PRIMARY AND SECONDARY LITHIUM CELLS AND BATTERIES DURING TRANSPORT

1 Scope

This International Standard specifies test methods and requirements for primary and secondary (rechargeable) lithium cells and batteries to ensure their safety during transport other than for recycling or disposal. Requirements specified in this document do not apply in those cases where special provisions given in the relevant regulations, listed in 7.3, provide exemptions.

NOTE Different standards may apply for lithium-ion traction battery systems used for electrically propelled road vehicles.

2 Normative references

There are no normative references in this document.

3 Terms and definitions

For the purposes of this document, the following terms and definitions apply.

ISO and IEC maintain terminological databases for use in standardization at the following addresses:

- IEC Electropedia: available at <http://www.electropedia.org/>
- ISO Online browsing platform: available at <http://www.iso.org/obp>

3.1

aggregate lithium content

total lithium content of the cells comprising a battery

3.2

battery

one or more cells electrically connected and fitted in a case, with terminals, markings and protective devices etc., as necessary for use

Note 1 to entry: This definition is different from the definition used in the UN Manual of Tests and Criteria [12]. This document was, however, carefully prepared so that the test set-up for each test is harmonized with the UN Manual.

Note 2 to entry: A cell used in equipment where the equipment is providing the functions of a case, terminals, markings and protective devices etc., as necessary for use in the equipment, is, for the purposes of this document, considered to be a battery.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004 [1], 482-01-04, modified – Reference to "electrically connected" has been added.]

3.3

battery assembly

battery comprising two or more batteries

3.4

coin cell or battery

lithium button cell or battery

small round cell or battery where the overall height is less than the diameter, containing non-aqueous electrolyte

Note 1 to entry: The nominal voltage of lithium batteries is typically greater than 2 V.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-40, modified – The definition "small round cell or battery" replaces the original "cell with a cylindrical shape", "containing non-aqueous electrolyte" was added, the term "lithium button" was added]

3.5

cell

basic functional unit, consisting of an assembly of electrodes, electrolyte, container, terminals and, usually, separators that is a source of electric energy obtained by direct conversion of chemical energy

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-01]

3.6

component cell

cell contained in a battery

3.7

cycle

<of a secondary (rechargeable) cell or battery> set of operations that is carried out on a secondary (rechargeable) cell or battery and is repeated regularly in the same sequence

Note 1 to entry: These operations may consist of a sequence of a discharge followed by a charge or a charge followed by a discharge under specified conditions. This sequence may include rest periods.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-05-28, modified – The words "secondary (rechargeable)" have been added.]

3.8

cylindrical cell or battery

round cell or battery in which the overall height is equal to or greater than the diameter

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-39, modified – The words "round cell or battery" replace the original "cell with a cylindrical shape", the term "cylindrical battery" has been added.]

3.9

depth of discharge

DOD

percentage of rated capacity discharged from a battery

Note 1 to entry: This note applies to the French language only.

3.10

first cycle

initial cycle of a secondary (rechargeable) cell or battery following completion of all manufacturing, formation and quality control processes

3.11

fully charged, adj

state of charge of a secondary (rechargeable) cell or battery corresponding to 0 % depth of discharge

3.12**fully discharged**, adj

state of charge of a cell or battery corresponding to 100 % depth of discharge

3.13**large battery**

battery with a gross mass of more than 12 kg

3.14**large cell**

cell with a gross mass of more than 500 g

3.15**lithium cell**

<primary or secondary (rechargeable)> cell containing a non-aqueous electrolyte and a negative electrode of lithium or containing lithium

Note 1 to entry: Depending on the design features chosen, a lithium cell may be primary or secondary (rechargeable).

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-06, modified – The domain "primary or secondary (rechargeable)" has been added.]

3.16**lithium content**

mass of lithium in the negative electrode of a lithium metal or lithium alloy cell or battery in the undischarged or fully charged state

3.17**lithium ion cell or battery**

rechargeable non-aqueous cell or battery in which the positive and negative electrodes are both intercalation compounds constructed with no metallic lithium in either electrode

Note 1 to entry: Intercalated lithium exists in an ionic or quasi-atomic form with the lattice of the electrode material.

Note 2 to entry: A lithium polymer cell or battery that uses lithium ion chemistries, as described herein, is considered as a lithium ion cell or battery.

3.18**nominal energy**

energy value of a cell or battery determined under specified conditions and declared by the manufacturer

Note 1 to entry: The nominal energy is calculated by multiplying the nominal voltage by rated capacity.

Note 2 to entry: The term "rated energy" could be more appropriate.

3.19**nominal voltage**

suitable approximate value of the voltage used to designate or identify a cell, a battery or an electrochemical system

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-31]

3.20**open-circuit voltage**

voltage across the terminals of a cell or battery when no external current is flowing

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-32, modified – "when no external current is flowing" replaces "when the discharge current is zero".]

3.21

primary cell or battery

cell or battery that is not designed to be electrically recharged

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-02, modified – Addition of "or battery".]

3.22

prismatic cell or battery

cell or battery having rectangular sides and bases

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-38, modified – Omission of "having the shape of a parallelepiped".]

3.23

protective devices

devices such as fuses, diodes or other electric or electronic current limiters designed to interrupt the current flow, block the current flow in one direction or limit the current flow in an electrical circuit

3.24

rated capacity

capacity value of a cell or battery determined under specified conditions and declared by the manufacturer

Note 1 to entry: The following IEC standards provide guidance and methodology for determining the rated capacity: IEC 61960-3 [5], IEC 62133-2 [6], IEC 62660-1 [7].

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-03-15, modified – Inclusion of "a cell or battery", addition of Note 1 to entry.]

3.25

secondary (rechargeable) cell or battery

cell or battery which is designed to be electrically recharged

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-03, modified – Addition of "rechargeable" and "or battery".]

3.26

small battery

battery with a gross mass of not more than 12 kg

3.27

small cell

cell with a gross mass of not more than 500 g

3.28

type

<for cells or batteries> particular electrochemical system and physical design of cells or batteries

3.29

undischarged, adj

state of charge of a primary cell or battery corresponding to 0 % depth of discharge

4 Requirements for safety

4.1 General considerations

Lithium cells and batteries are categorized by their chemical composition (electrodes, electrolyte) and internal construction (bobbin, spiral, stacked). They are available in various shapes. It is necessary to consider all relevant safety aspects at the battery design stage, recognizing the fact that they may differ considerably, depending on the specific lithium system, power output and battery configuration.

The following design concepts for safety are common to all lithium cells and batteries:

- a) To prevent by design an abnormal temperature rise above the critical value defined by the manufacturer.
- b) To control by design temperature increases in the cell or battery e.g. by limiting the current flow or by adequate thermal management.
- c) To design lithium cells and batteries so as to relieve excessive internal pressure or to preclude a violent rupture under conditions of transport.
- d) To design lithium cells and batteries so as to prevent a short-circuit under normal conditions of transport and intended use.
- e) To equip primary lithium batteries containing cells or strings of cells connected in parallel with effective means, as may be necessary, to prevent dangerous reverse current flow (e.g. diodes, fuses, etc.).

4.2 Quality plan

The manufacturer shall implement a documented quality plan (i.e. quality reports, inspection records, management structure) defining the procedures for the inspection of materials, components, cells and batteries during the course of manufacture, to be applied to the total process of producing a specific type of battery. Manufacturers should understand their process capabilities and should institute the necessary process controls as they relate to product safety and reliability.

4.3 Packaging

Lithium cells and batteries shall be packaged so as to prevent an external short-circuit under normal transport conditions.

NOTE Additional requirements for packaging of dangerous goods are given in UN Model Regulations:2017 [13], section 6.1. See also regulations mentioned in 7.3.

5 Type testing, sampling and re-testing

5.1 Type testing

Lithium metal and lithium ion cells or batteries which differ from a tested type by

- a) for primary cells and batteries, a change of more than 0,1 g or 20 % by mass, whichever is greater, to the electrodes or to the electrolyte, or
- b) for rechargeable cells and batteries, a change in nominal energy (in Wh) of more than 20 % or an increase in nominal voltage of more than 20 %, or
- c) a change that would lead to failure of any of the tests,

shall be considered a different type and shall be subject to the required tests.

NOTE The type of change that might be considered to differ from a tested type, such that it might lead to failure of any of the test results, may include, but is not limited to

- 1) a change in the material of the anode, the cathode, the separator or the electrolyte,

- 2) a change of protective devices, including hardware and software,
- 3) a change of safety design in cells or batteries, such as a venting valve,
- 4) a change in the number of component cells, and
- 5) a change in connecting mode of component cells, and,
- 6) for batteries which are to be tested according to test T-4 with a peak acceleration less than $150 g_n$, a change in the mass which could adversely impact the result of the T-4 test and lead to a failure.

5.2 Overcharge protection

Secondary batteries not equipped with battery overcharge protection that are designed for use only in a battery assembly or in equipment, which affords such protection, are not subject to the requirements of test T-7.

5.3 Battery assemblies

5.3.1 General

Generally, battery assemblies, including battery packs, battery modules, and other units that may be assembled from batteries, are tested like batteries.

5.3.2 Small battery assemblies

When testing a battery assembly in which the aggregate lithium content of all anodes, when fully charged, is not more than 500 g, or in the case of a lithium ion battery, with a nominal energy of not more than 6 200 Wh, assembled from batteries that have passed all applicable tests, one battery assembly in a fully charged state shall be tested under tests T-3, T-4 and T-5, and, in addition, test T-7 in the case of a secondary battery assembly.

NOTE The term "fully charged" is used in [12] although it applies only to secondary battery assemblies. For primary battery assemblies, the term "undischarged" would be more appropriate.

5.3.3 Large battery assemblies

A battery assembly with an aggregate lithium content of more than 500 g, or in the case of a lithium ion battery, with a nominal energy of more than 6 200 Wh, does not need to be tested if it is of a type that has been verified as preventing:

- overcharge, and
- short circuits; and
- over discharge between the batteries.

5.4 Batteries forming an integral part of equipment

Cells or batteries that are an integral part of the equipment they are intended to power, and which are transported only when installed in the equipment, may be tested in accordance with the applicable tests when installed in the equipment.

5.5 Sampling

Each different type shall be tested by taking random samples. The number of samples for testing primary cells and batteries is given in Table 1. The number of samples for testing secondary cells and batteries is given in Table 2. The number of samples for testing packages of primary and secondary cells and batteries is given in Table 3.

Table 1 – Number of primary test cells and batteries for type testing

Tests	Discharge state	Cells or single-cell batteries ^a	Multi-cell batteries
Tests T-1 to T-5	Undischarged	10	4
	Fully discharged	10	4
Test T-6	Undischarged	5	5 component cells
	Fully discharged	5	5 component cells
Test T-8	Fully discharged	10	10 component cells
Total for all tests		40	8 batteries and 20 component cells
^a Single-cell batteries containing one tested component cell do not require re-testing unless the change could result in a failure of any of the tests.			

See also Clause B.2 in Annex B.

Table 2 – Number of secondary test cells and batteries for type testing

Tests	Cycles and discharge state	Cells	Single-cell batteries ^a		Multi-cell batteries	
			Small	Large	Small	Large
Tests T-1 to T-5	At first cycle, fully charged	5	5	5	4	2
	After 25 cycles, fully charged	5	5	5	4	2
Test T-6	At first cycle, at 50 % DOD	5	5	5	5 component cells	5 component cells
	After 25 cycles, at 50 % DOD	5	5	5	5 component cells	5 component cells
Test T-7	At first cycle, fully charged	N/A ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
	After 25 cycles, fully charged	N/A ^b	4 ^c	2 ^c	4 ^c	2 ^c
Test T-8	At first cycle, fully discharged	10	10	10	10 component cells ^d	10 component cells ^d
	After 25 cycles, fully discharged	10	10	10	10 component cells ^d	10 component cells ^d
Total for all tests		40	48	44	16 batteries and 30 component cells	8 batteries and 30 component cells
^a Single-cell batteries containing one tested component cell do not require re-testing unless the change could result in a failure of any of the tests, except for test T-7 where only batteries are tested.						
^b N/A = not applicable.						
^c See 5.2.						
^d Multi-cell batteries are considered to be protected against overdischarge of their component cells. Otherwise they would have to be tested as well.						

See also Clause B.3 in Annex B.

Table 3 – Number of packages with primary or secondary test cells and batteries

Number of samples for test P-1	1 package as supplied for transport
--------------------------------	-------------------------------------

5.6 Re-testing

In the event that a primary or secondary lithium cell or battery type does not meet the test requirements, steps shall be taken to correct the deficiency or deficiencies that caused the failure before such a cell or battery type is re-tested.

6 Test methods and requirements

6.1 General

6.1.1 Cautionary notice

WARNING – These tests call for the use of procedures which may result in injury if adequate precautions are not taken.

The execution of these tests shall only be conducted by appropriately qualified and experienced technicians using adequate protection.

6.1.2 Ambient temperature

Unless otherwise specified, the tests shall be carried out in an ambient temperature of $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

6.1.3 Parameter measurement tolerances

The overall accuracy of controlled or measured values, relative to the specified or actual parameters, shall be within the following tolerances:

- a) $\pm 1\%$ for voltage;
- b) $\pm 1\%$ for current;
- c) $\pm 2\text{ °C}$ for temperature;
- d) $\pm 0,1\%$ for time;
- e) $\pm 1\%$ for dimension;
- f) $\pm 1\%$ for capacity.

These tolerances comprise the combined accuracy of the measuring instruments, the measurement techniques used, and all other sources of error in the test procedure.

6.1.4 Pre-discharge and pre-cycling

Where, prior to testing, it is required to discharge primary test cells or test batteries, they shall be discharged to their respective depth of discharge on a resistive load with which the rated capacity is obtained, or at a constant current specified by the manufacturer.

Where, prior to testing, it is required to cycle secondary (rechargeable) test cells or test batteries, they shall be cycled using the charge and discharge conditions specified by the manufacturer for optimum performance and safety.

6.2 Evaluation of test criteria

6.2.1 Shifting

Shifting is considered to have occurred during a test if one or more test cells or batteries are released from the packaging, do not retain their original orientation, or are affected in such a way that the occurrence of an external short-circuit or crushing cannot be excluded.

6.2.2 Distortion

Distortion is considered to have occurred if a physical dimension changes by more than 10 %.

6.2.3 Short-circuit

A short-circuit is considered to have occurred during a test if the open circuit voltage of the cell or battery directly after the test is less than 90 % of its voltage immediately prior to the test. This requirement is not applicable to test cells and batteries at fully discharged states.

6.2.4 Excessive temperature rise

An excessive temperature rise is considered to have occurred during a test if the external case temperature of the test cell or battery rises above 170 °C.

6.2.5 Leakage

Leakage is considered to have occurred during a test if there is visible escape of electrolyte or other material from the test cell or battery or the loss of material (except battery casing, handling devices or labels) from the test cell or battery such that the mass loss exceeds the limits in Table 4.

In order to quantify mass loss $\Delta m / m$, the following equation is provided:

$$\Delta m / m = \frac{m_1 - m_2}{m_1} \times 100 \%$$

where

m_1 is the mass before a test;

m_2 is the mass after that test.

Table 4 – Mass loss limits

Mass of cell or battery m	Mass loss limit $\Delta m / m$
$m < 1 \text{ g}$	0,5 %
$1 \text{ g} \leq m \leq 75 \text{ g}$	0,2 %
$m > 75 \text{ g}$	0,1 %

6.2.6 Venting

Venting is considered to have occurred during a test if gas has escaped from a cell or battery through a feature designed for this purpose, in order to relieve excessive internal pressure. This gas may include entrapped materials.

6.2.7 Fire

A fire is considered to have occurred if, during a test, flames are emitted from the test cell or battery.

6.2.8 Rupture

A rupture is considered to have occurred if a cell container or battery case has mechanically failed, resulting in expulsion of gas or spillage of liquids but not forcible ejection of solid materials.

6.2.9 Explosion

An explosion is considered to have occurred if a cell container or battery case opens violently and solid components are forcibly expelled.

6.3 Tests and requirements – Overview

Table 5 contains an overview of the tests and requirements for transport, misuse and packaging tests.

Table 5 – Transport and packaging tests and requirements

Test number	Designation	Requirements
Transport tests	T-1	Altitude
	T-2	Thermal cycling
	T-3	Vibration
	T-4	Shock
	T-5	External short-circuit
	T-6	Impact/crush
Misuse tests	T-7	Overcharge
	T-8	Forced discharge
Packaging tests	P-1	Drop
Tests T-1 to T-5 shall be conducted in sequence on the same cell or battery.		
Key NC: No short-circuit ND: No distortion NE: No explosion NF: No fire NL: No leakage NR: No rupture NS: No shifting NT: No excessive temperature rise NV: No venting See 6.2 for a detailed description of the test criteria.		

6.4 Transport tests

6.4.1 Test T-1: Altitude

a) Purpose

This test simulates air transport under low pressure conditions.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be stored at a pressure of 11,6 kPa or less for at least 6 h at ambient temperature.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.2 Test T-2: Thermal cycling

a) Purpose

This test assesses seal integrity of cells and batteries and internal electrical connections. The test is conducted using temperature cycling.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be stored for at least 6 h at a test temperature of 72 °C, followed by storage for at least 6 h at a test temperature of –40 °C. The maximum time for

transfer to each temperature shall be 30 min. Each test cell and battery shall undergo this procedure 10 times. This is then followed by storage for at least 24 h at ambient temperature.

For large cells and batteries the duration of exposure to the test temperatures shall be at least 12 h instead of 6 h.

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the altitude test.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.3 Test T-3: Vibration

a) Purpose

This test simulates vibration during transport.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be firmly secured to the platform of the vibration machine without distorting them in such a manner as to faithfully transmit the vibration. Test cells and batteries shall be subjected to sinusoidal vibration according to Table 6 which shows a different upper acceleration amplitude for large batteries than it shows for cells and small batteries. This cycle shall be repeated 12 times for a total of 3 h for each of three mutually perpendicular mounting positions. One of the directions shall be perpendicular to the terminal face.

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the thermal cycling test.

Table 6 – Vibration profile (sinusoidal)

Frequency range		Amplitudes	Duration of logarithmic sweep cycle (7 Hz – 200 Hz – 7 Hz)	Axis	Number of cycles
From	To				
$f_1 = 7 \text{ Hz}$	f_2	$a_1 = 1 g_n$	15 min	X	12
f_2	f_3	$s = 0,8 \text{ mm}$		Y	12
f_3	$f_4 = 200 \text{ Hz}$	a_2		Z	12
and back to $f_1 = 7 \text{ Hz}$				Total	36
NOTE 1 Vibration amplitude is the maximum absolute value of displacement or acceleration. For example, a displacement amplitude of 0,8 mm corresponds to a peak-to-peak displacement of 1,6 mm.					
NOTE 2 $g_n = 9,806 \text{ 65 m / s}^2$.					
Key					
f_1, f_4		lower and upper frequency			
f_2, f_3		cross-over frequencies:			
f_2		$\approx 17,62 \text{ Hz}$			
f_3		$\approx 49,84 \text{ Hz}$ for cells and small batteries			
f_3		$\approx 24,92 \text{ Hz}$ for large batteries			
a_1, a_2		acceleration amplitude:			
a_2		$= 8 g_n$ for cells and small batteries			
a_2		$= 2 g_n$ for large batteries			
s		displacement amplitude			

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.4 Test T-4: Shock

a) Purpose

This test simulates rough handling during transport.

b) Test procedure

Test cells and batteries shall be secured to the testing machine by means of a rigid mount which will support all mounting surfaces of each test cell or battery.

Each test cell or single cell battery shall be subjected to a half-sine shock of peak acceleration of $150 g_n$ and pulse duration of 6 ms. Alternatively, large cells may be subjected to a half-sine shock of peak acceleration of $50 g_n$ and pulse duration of 11 ms.

Each multi-cell battery shall be subjected to a half-sine shock of peak acceleration depending on the mass of the battery. The pulse duration shall be 6 ms for small batteries and 11 ms for large batteries. The formulas in Table 7 are provided to calculate the appropriate minimum peak accelerations.

Each test cell or battery shall be subjected to 3 shocks in each direction of three mutually perpendicular mounting positions of the cell or battery for a total of 18 shocks.

Table 7 – Shock parameters

Test sample	Wave form	Minimum peak acceleration	Pulse duration	Number of shocks per half axis
Small cells or single-cell batteries	Half sine	$A_1 = 150 g_n$	6 ms	3
Large cells or single-cell batteries	Half sine	$A_2 = 50 g_n$	11 ms	3
Small multi-cell batteries	Half sine	$A_3 = \min \left(\sqrt{\frac{100\,850 \text{ kg}}{m}} ; 150 \right) g_n$	6 ms	3
Large multi-cell batteries	Half sine	$A_4 = \min \left(\sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} ; 50 \right) g_n$	11 ms	3
NOTE 1 For explanations, see Annex A.				
NOTE 2 $g_n = 9,806\,65 \text{ m} / \text{s}^2$.				
Key A_1, A_2, A_3, A_4 minimum peak acceleration m test sample mass				

The test shall be conducted using the test cells and batteries previously subjected to the vibration test.

c) Requirements

There shall be no leakage, no venting, no short-circuit, no rupture, no explosion and no fire during this test.

6.4.5 Test T-5: External short-circuit

a) Purpose

This test simulates conditions resulting in an external short-circuit.

b) Test procedure

The test cell or battery shall be heated for a period of time necessary to reach a homogeneous stabilized temperature of $57^\circ\text{C} \pm 4^\circ\text{C}$, measured on the external case. This period of time depends on the size and design of the cell or battery and should be assessed and documented. If this assessment is not feasible, the exposure time shall be

at least 6 h for small cells and small batteries, and 12 hours for large cells and large batteries. Then the cell or battery at $57\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$ shall be subjected to a short circuit² condition with a total external resistance of less than $0,1\ \Omega$.

This short circuit condition is continued for at least one hour after the cell or battery external case temperature has returned to $57\text{ °C} \pm 4\text{ °C}$, or in the case of large multi-cell batteries, has decreased by half of the maximum temperature increase observed during the test and remains below that value.

The short circuit and cooling down phases shall be conducted at least at ambient temperature.

The test shall be conducted using the test samples previously subjected to the shock test.

c) Requirements

There shall be no excessive temperature rise, no rupture, no explosion and no fire during this test and within the 6 h of observation.

6.4.6 Test T-6: Impact/crush

a) Purpose

This test simulates mechanical abuse from an impact or crush that may result in an internal short-circuit.

b) Test procedure – Impact

The impact test is applicable to cylindrical cells not less than 18,0 mm in diameter.

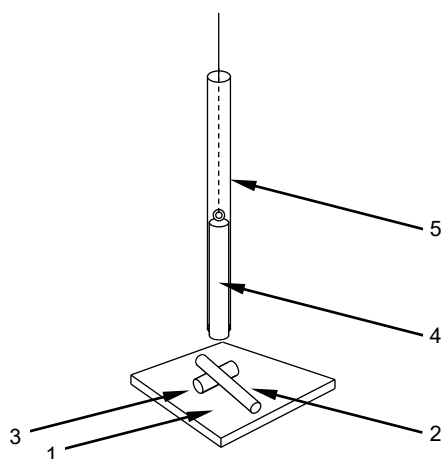
NOTE Diameter here refers to the design parameter.

EXAMPLE: The diameter of 18650 cells is 18,0 mm.

The test cell or component cell is placed on a flat smooth surface. A stainless-steel bar (type 316 or equivalent) with a diameter of $15,8\text{ mm} \pm 0,1\text{ mm}$ and a length of at least 60 mm or of the longest dimension of the cell, whichever is greater, is placed across the centre of the test sample. A mass of $9,1\text{ kg} \pm 0,1\text{ kg}$ is dropped from a height of $61\text{ cm} \pm 2,5\text{ cm}$ at the intersection of the bar and the test sample in a controlled manner using a near frictionless, vertical sliding track or channel with minimal drag on the falling mass. The vertical track or channel used to guide the falling mass shall be oriented 90 degrees from the horizontal supporting surface.

The test sample is to be impacted with its longitudinal axis parallel to the flat surface and perpendicular to the longitudinal axis of the stainless-steel bar lying across the centre of the test sample (see Figure 1).

² In [12] the term “one short circuit” is used in order to indicate that each test sample is subjected to only one short-circuit condition. Where the relevant specification indicates that the internal resistance of the test sample is in the order of $0,1\ \Omega$, a lower total external resistance is advisable.



IEC

NOTE Figure 1 shows a flat smooth surface (1) and a stainless-steel bar (2) which is placed across the centre of the test sample (3). A mass (4) is dropped at the intersection in a controlled manner using a vertical sliding channel (5).

Figure 1 – Example of a test set-up for the impact test

Each test cell or component cell shall be subjected to one impact only.

The test sample shall be observed for a further 6 h.

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not been previously subjected to other tests.

c) Test procedure – Crush

The crush test is applicable to prismatic, flexible³, coin/button cells and cylindrical cells less than 18,0 mm in diameter.

NOTE Here, diameter refers to the design parameter.

EXAMPLE The diameter of 18650 cells is 18,0 mm.

A cell or component cell is to be crushed between two flat surfaces. The crushing is to be gradual with a speed of approximately 1,5 cm/s at the first point of contact. The crushing is to be continued until one of the three conditions below is reached:

- 1) the applied force reaches $13 \text{ kN} \pm 0,78 \text{ kN}$;

EXAMPLE The force can be applied by a hydraulic ram with a 32 mm diameter piston until a pressure of 17 MPa is reached on the hydraulic ram.

- 2) the voltage of the cell drops by at least 100 mV; or
- 3) the cell is deformed by 50 % or more of its original thickness.

As soon as one of the above conditions has been obtained, the pressure shall be released.

A prismatic or flexible cell shall be crushed by applying the force to the widest side. A button/coin cell shall be crushed by applying the force on its flat surfaces. For cylindrical cells, the crush force shall be applied perpendicular to the longitudinal axis.

Each test cell or component cell is to be subjected to one crush only.

The test sample shall be observed for a further 6 h.

³ The term "flexible cell" is used in this document in place of the term "pouch cell" which was used in Edition 2 (2012) of this document. It is also used in place of the terms "cell with a laminate film case" and "laminate film cell".

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not previously been subjected to other tests.

d) Requirements

There shall be no excessive temperature rise, no explosion and no fire during this test and within the 6 h of observation.

6.5 Misuse tests

6.5.1 Test T-7: Overcharge

a) Purpose

This test evaluates the ability of a secondary (rechargeable) battery to withstand an overcharge condition.

b) Test procedure

The charge current shall be twice the manufacturer's recommended maximum continuous charge current. The minimum voltage of the test shall be as follows:

- 1) when the manufacturer's recommended charge voltage is not more than 18 V, the minimum voltage of the test shall be the lesser of two times the maximum charge voltage of the battery or 22 V;
- 2) when the manufacturer's recommended charge voltage is more than 18 V, the minimum voltage of the test shall be not less than 1,2 times the maximum charge voltage.

The test shall be conducted at ambient temperature. The charging condition shall be maintained for at least 24 h.

The test may be conducted using undamaged test batteries previously used in tests T-1 to T-5 for purposes of testing on cycled batteries.

c) Requirements

There shall be no explosion and no fire during this test and within 7 days after the test.

6.5.2 Test T-8: Forced discharge

a) Purpose

This test evaluates the ability of a primary or a secondary (rechargeable) cell to withstand a forced discharge condition.

b) Test procedure

Each cell shall be forced discharged at ambient temperature by connecting it in series with a 12 V direct current power supply at an initial current equal to the maximum continuous discharge current specified by the manufacturer.

The specified discharge current is obtained by connecting a resistive load of appropriate size and rating in series with the test cell and the direct current power supply. Each cell shall be forced discharged for a time interval equal to its rated capacity divided by the initial test current.

The test shall be conducted using test cells or component cells that have not previously been subjected to other tests.

c) Requirements

There shall be no explosion and no fire during this test and within 7 days after the test.

6.6 Packaging test – Test P-1: Drop test

a) Purpose

This test assesses the ability of the packaging to prevent damage during rough handling.

NOTE Additional tests for packaging of dangerous goods are given in UN Model Regulations:2017 [13], section 6.1.5. See also the regulations mentioned in 7.3.

b) Test procedure

A package (typically the final outer packaging, not palletized loads) filled with cells or batteries as offered for transport shall be dropped from a height of 1,2 m onto a concrete surface in such a manner that any of its corners first touches the ground.

The test shall be conducted using test cells or batteries that have not been previously subjected to a transport test.

c) Requirements

There shall be no shifting, no distortion, no leakage, no venting, no short-circuit, no excessive temperature rise, no rupture, no explosion and no fire of the test cells or batteries during this test.

6.7 Information to be given in the relevant specification

When this document is referred to in a relevant specification, the following parameters shall be given in so far as they are applicable:

	Clause and/ or subclause
a) (aggregate) lithium content	5.3 6.8 (f)(iii)
b) nominal energy	5.1 5.3
c) Pre-discharge current or resistive load and end-point voltage specified by the manufacturer for primary cells and batteries;	6.1.4
d) Charge and discharge conditions specified by the manufacturer for optimum performance and safety of secondary (rechargeable) cells and batteries;	6.1.4
e) Manufacturer's recommended maximum continuous charge current;	6.5.1
f) Manufacturer's recommended charge voltage;	6.5.1
g) Maximum charge voltage;	6.5.1
h) Maximum continuous discharge current specified by the manufacturer;	6.5.2
i) Rated capacity specified by the manufacturer.	6.5.2

6.8 Test report summary

A test report summary including the following items shall be made available:

- a) Name of cell, battery, or product manufacturer, as applicable;
- b) Cell, battery, or product manufacturer's contact information to include address, phone number, email address and website for more information;
- c) Name of the test laboratory to include address, phone number, email address and website for more information;
- d) A unique test report identification number;
- e) Date of test report;
- f) Description of cell or battery to include at a minimum:
 - (i) Lithium ion or lithium metal cell or battery;
 - (ii) Mass of cell or battery;
 - (iii) Watt-hour rating, or lithium content;
 - (iv) Physical description of the cell/battery; and
 - (v) Cell or battery model number or, alternatively, if the test summary is established for a product containing a cell or battery, the product model number.
- g) List of tests conducted and results (i.e. pass/fail);

- h) Reference to assembled battery testing requirements, if applicable (i.e. 5.3.2 and 5.3.3);
- i) Reference to the relevant edition of this document; and
- j) Signature with name and title of signatory as an indication of the validity of information provided.

NOTE It is understood that a test report summary may contain data of a range of models, provided they are of the type tested as described in 5.1.

7 Information for safety

7.1 Packaging

The purpose of the packaging is to avoid mechanical damage during transport, handling and stacking. It is particularly important that the packaging prevents crushing of the cells or batteries during rough handling, as well as the development of unintentional electrical short-circuit and corrosion of the terminals. Crushing or external short-circuit can result in leakage, venting, rupture, explosion or fire.

Whenever lithium cells or batteries are transported, it is recommended for safety reasons to use the original packaging or packaging that complies with the requirements listed in 4.3 and 6.6.

7.2 Handling of battery cartons

Battery cartons should be handled with care. Rough handling might result in batteries being short-circuited or damaged. This can cause leakage, rupture, explosion or fire.

7.3 Transport

7.3.1 General

Regulations concerning international transport of lithium batteries are based on the Recommendations on the Transport of Dangerous Goods [12, 13] issued by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

Regulations for transport are subject to change. For the transport of lithium batteries, the latest editions of the regulations listed in 7.3.2 to 7.3.5 shall be consulted.

7.3.2 Air transport

Regulations concerning air transport of lithium batteries are specified in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air published by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and in the Dangerous Goods Regulations published by the International Air Transport Association (IATA) [9].

7.3.3 Sea transport

Regulations concerning sea transport of lithium batteries are specified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code published by the International Maritime Organization (IMO) [11].

7.3.4 Land transport

Regulations concerning road and railroad transport are specified on a national or multilateral basis. While an increasing number of regulators adopt the UN Model Regulations, it is recommended that country-specific transport regulations be consulted before shipping.

7.3.5 Classification

Classification of lithium cells and batteries for transport under the regulations mentioned in 7.3.2 to 7.3.4 is based on the UN Manual of Tests and Criteria, chapter 38.3, basically describing the same tests as this document. Lithium cells and batteries that have not passed all required tests are generally not allowed for transport.

NOTE 1 The UN Model Regulations [13] in 2.9.4.(a) contain requirements regarding retesting of a type after a change of the test methods.

NOTE 2 The UN Model Regulations [13] in 2.9.4.(a) require that multi-cell batteries be of a type proved to meet the test requirements irrespective of whether the component cells of which they are composed are of a tested type.

7.4 Storage

- a) Store batteries in well ventilated, dry and cool conditions

High temperature or high humidity may cause deterioration of the battery performance and/or surface corrosion.

- b) Do not stack battery cartons on top of each other exceeding a height specified by the manufacturer

If too many battery cartons are stacked, batteries in the lowest cartons may be deformed and electrolyte leakage may occur.

- c) Avoid storing batteries in direct sun or in places where they get exposed to rain

When batteries get wet, their insulation resistance may be impaired and self-discharge and corrosion may occur. Heat may cause deterioration.

- d) Store batteries in their original packing

When batteries are unpacked and mixed they may be short-circuited or damaged.

8 Instructions for packaging and handling during transport – Quarantine

Packages that have been crushed, punctured, torn open to reveal contents, or otherwise damaged shall not be transported. Such packages shall be isolated until the shipper has been consulted, has provided instructions and, if appropriate, has arranged to have the product inspected and repacked.

9 Marking

9.1 Marking of primary and secondary (rechargeable) cells and batteries

The marking of primary lithium cells and batteries should comply with IEC 60086-4 [4]. The marking of secondary (rechargeable) lithium cells and batteries should comply with IEC 61960-3 [5].

9.2 Marking of the packaging and shipping documents

Marking of packages and transport documents is regulated. See 7.3.

Annex A (informative)

Shock test – adjustment of acceleration for large batteries

A.1 General

The adjustment of shock acceleration to the test sample mass is based on proposals made by the UN Informal Working Group on Testing Large Lithium Batteries [14].

Hybrid vehicle traction batteries typically range between 14 kg and 80 kg with full-electric vehicle batteries often exceeding 100 kg mass. Their capacity typically ranges from 300 Wh to 2 500 Wh for hybrid batteries and in excess of 6 200 Wh for full-electric vehicle batteries. Plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) batteries occupy any capacity and mass in between.

Constant acceleration conditions are inappropriate for these hybrid or electric vehicle (HEV) battery assemblies as well as other large format batteries, and most importantly, the forces required for HEV battery assemblies during the testing are well beyond any forces that would be encountered during transport.

Therefore, the shock conditions were changed from constant acceleration to constant energy for lithium batteries exceeding a specified mass.

A.2 Shock energy depends on mass, acceleration, and pulse duration

Half-sine shocks are usually specified by a peak acceleration and a duration, for example a half-sine shock with a peak acceleration $A = 50 g_n$ and a duration of $D = 11$ ms. There is a frequency associated with this duration since it is half of one period of a sine wave with frequency $f = 1 / (2D)$.

$$a(t) = A \sin(2\pi ft) \quad (\text{A.1})$$

where

$$f = \frac{1}{2D}.$$

The velocity change during the half sine pulse is very important. Assume zero initial velocity and integrate over the half cycle to get the final velocity, which is the velocity change [3].

$$\Delta V = \frac{A}{\pi f} = \frac{2}{\pi} AD \quad (\text{A.2})$$

The energy that acts upon the test sample during such a half-sine shock equals

$$E = \frac{1}{2} m (\Delta V)^2 = 2m(AD)^2 / \pi^2 \quad (\text{A.3})$$

where

E is the energy acting upon the test sample during a half-sine shock;

m is the mass of the test sample;

V is the velocity change during the half-sine shock pulse;

A is the peak acceleration; and

D is the duration of the half-sine shock pulse.

EXAMPLE If we consider a test sample with a mass m just above 12 kg, then the energy acting upon this sample during a half-sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$ and duration $D = 11$ ms is $E = 2 \times 12 \text{ kg} \times (50 g_n \times 11 \text{ ms})^2 / \pi^2 = 70,7421 \text{ J}$ with $g_n = 9,80665 \text{ m/s}^2$.

In this case, the peak acceleration can also be expressed as $A = \sqrt{\frac{E\pi^2}{2mD^2}} = \sqrt{\frac{30\,000 \text{ kg}}{m}} g_n$.

It may be easier to get a feeling for these figures if the shock energy is expressed in terms of drop height h .

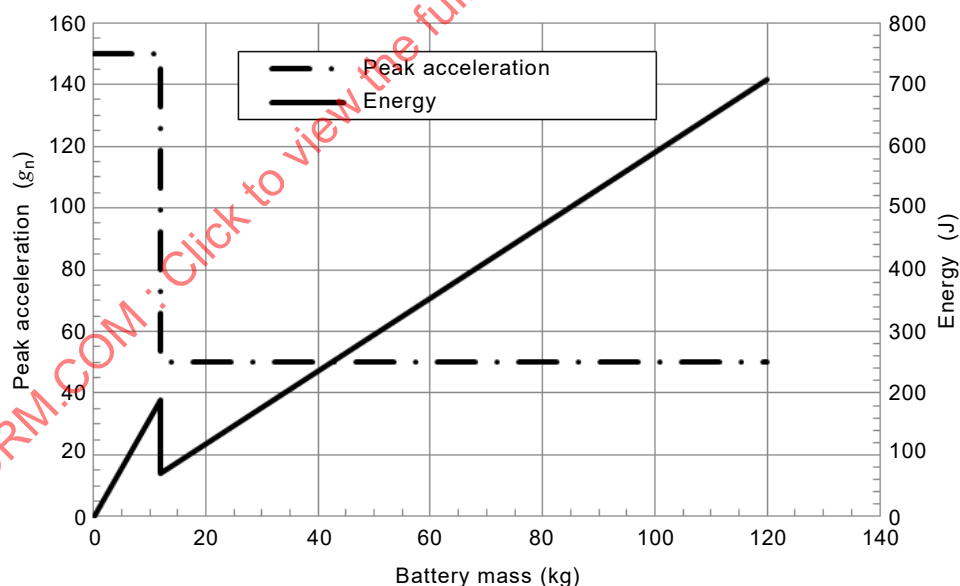
$$E = m \times g_n \times h \quad (\text{A.4})$$

Therefore, a test sample with a mass slightly above 12 kg would have to be dropped from a height of approximately 0,6 m in order to generate during 11 ms a shock energy corresponding to a half sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$.

A.3 The constant acceleration approach

The test method described in Edition 2 (2012) of this document was a constant acceleration approach. A large cell with more than 500 g gross mass and a large battery with more than 12 kg gross mass were both shock tested with a half sine shock of peak acceleration $A = 50 g_n$ and duration $D = 11$ ms while small ones were tested with a peak acceleration $A = 150 g_n$ and duration $D = 6$ ms. Figure A.1 shows the peak acceleration A on the left ordinate of the chart and the energy E on its right ordinate over the battery mass. A similar chart would be valid for cells.

NOTE The UN Manual of Tests and Criteria [12] uses a different definition for battery. With this definition, the shock test method for a cell would also apply to a single cell battery. The battery definition is currently under discussion in the UN Informal Working Group on testing large lithium batteries.



IEC

Figure A.1 – Half sine shock for batteries (constant peak acceleration)

A.4 The constant energy approach

The test method described in this document is an approach where the shock energy for (multi-cell, see NOTE in A.3) batteries rises from zero to the value corresponding to a $50 g_n$, 11 ms shock pulse. For a battery mass exceeding 12 kg, the shock energy remains constant. Figure A.2 shows the peak acceleration A on the left ordinate of the chart and the energy E on its right ordinate over the battery mass. The shock test method for cells (and single cell batteries, see NOTE in A.3) remains as it was before.

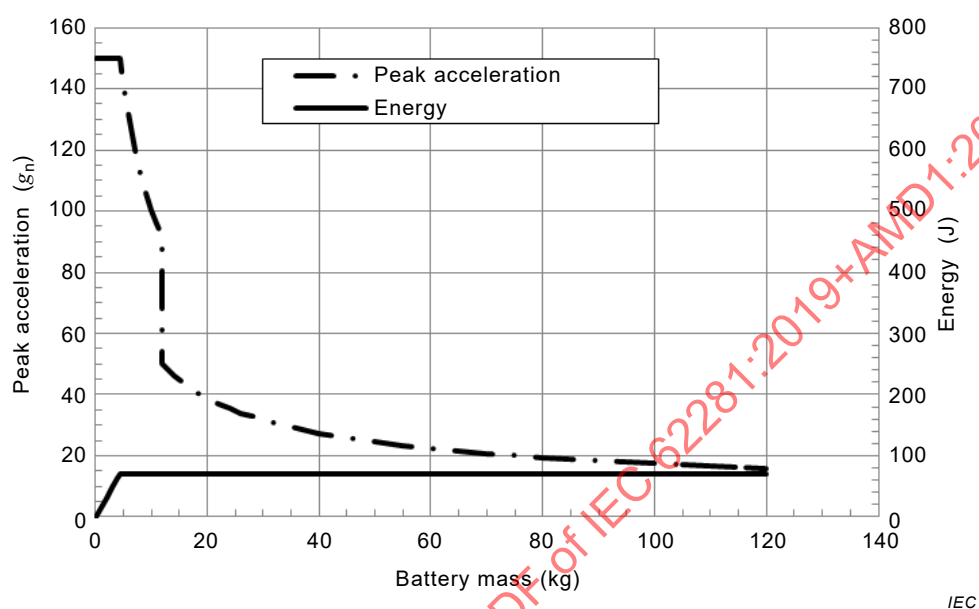


Figure A.2 – Half sine shock for batteries (constant energy)

Annex B (informative)

Deviations from Chapter 38.3 of the UN Manual

B.1 General

This document has been carefully harmonized with Chapter 38.3 of the UN Manual [12]. However, there are some items which cannot be harmonized for different reasons. These include:

- a) definitions that are not in compliance with the IEV (IEC 60050 series);
- b) test procedures which have been proven to be impractical;
- c) test procedures which are found elsewhere in the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods and were considered to be substantive for reasons of due diligence.

Important deviations are listed in this Annex in order to improve comparability.

B.2 Summary table of required tests for primary cells and batteries

The summary table of required tests for primary cells and batteries was modified. Table B.1 was replaced with Table 1 by exchanging rows and columns and by deleting additions that are mentioned elsewhere in the text.

Table B.1 – Summary table of required tests for primary cells and batteries

Primary cells and batteries										
		T.1	T.2	T.3	T.4	T.5	T.6	T.7	T.8	Sum ^c
Cells not transported separately	undischarged state						5			20
	fully discharged state						5		10	
Cells	undischarged state	10					5			40
	fully discharged state	10					5		10	
Single cell batteries ^a	undischarged state	10					5			40
	fully discharged state	10					5		10	
Small batteries	undischarged state	4								8
	fully discharged state	4								
Large Batteries	undischarged state	4								8
	fully discharged state	4								
Batteries assembled with tested batteries ≤ 500 g Li	undischarged state			1						1
Batteries assembled with tested batteries > 500 g ^b Li										0
^a A single-cell battery containing one tested cell does not require testing unless a change in cell design could result in the failure of any test. ^b If the assembled battery is of a type that has been verified as preventing: (i) overcharge; (ii) short circuits; and (iii) over discharge between the batteries. ^c The sum represents the number of tests required, not the number of cells or batteries tested.										

B.3 Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries

The summary table of required tests for rechargeable cells and batteries was modified. Table B.2 was replaced with Table 2 by exchanging rows and columns and by deleting additions that are mentioned elsewhere in the text.

Table B.2 – Summary table of required tests for rechargeable cells and batteries

Rechargeable cells and batteries										
		T.1	T.2	T.3	T.4	T.5	T.6	T.7 ^a	T.8	Sum ^d
Cells not transported separately from a battery	first cycle, 50 % charged state						5			30
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Cells	first cycle, fully charged state	5								40
	25th cycle, fully charged state	5								
	first cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Single cell batteries ^b	first cycle, fully charged state	5						4		48
	25th cycle, fully charged state	5								
	first cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, 50 % charged state						5			
	25th cycle, fully charged state							4		
	first cycle, fully discharged state								10	
	25th cycle, fully discharged state								10	
Small batteries	first cycle, fully charged state	4						4		16
	25th cycle, fully charged state	4						4		
Large batteries	first cycle, fully charged state	2						2		8
	25th cycle, fully charged state	2						2		
Batteries assembled with tested batteries ≤ 6 200 Wh or ≤ 500 g Li	fully charged state			1				1		2
Batteries assembled with tested batteries > 6 200 Wh or > 500 g Li ^c										0

^a Batteries or single cell batteries not equipped with battery overcharge protection that are designed for use only as a component in another battery or in equipment, which affords such protection, are not subject to the requirements of this test;

- ^b Except for the T.7 Overcharge test, a single cell battery containing one tested cell does not require testing unless a change in cell design could result in the failure of any test;
- ^c If the assembled battery is of a type that has been verified as preventing:
 - (i) Overcharge;
 - (ii) Short circuits; and
 - (iii) Over discharge between the batteries.
- ^d The sum represents the number of tests required, not the number of cells or batteries tested.

B.4 Evaluation of a rupture

Evaluation of a rupture was modified by adding the word "forcible" in 6.2.8

This deviates from 38.3.2.3 in [12], where the word "forcible" is missing.

B.5 Evaluation of an explosion

Evaluation of an explosion was made practicable by omission of the wire mesh screen in 6.2.9

This deviates from 38.3.2.3 in [12], where a quantitative measure of explosion energy is required that can be demonstrated to be equivalent to the wire mesh screen.

Bibliography

- [1] IEC 60050-482, *International Electrotechnical Vocabulary – Part 482: Primary and secondary cells and batteries*
 - [2] IEC 60068-2-6, *Environmental testing – Part 2-6: Tests – Test Fc: Vibration (sinusoidal)*
 - [3] IEC 60068-2-27, *Environmental testing – Part 2-27: Tests – Test Ea and guidance: Shock*
 - [4] IEC 60086-4, *Primary batteries – Part 4: Safety of lithium batteries*
 - [5] IEC 61960-3, *Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes – Secondary lithium cells and batteries for portable applications – Part 3: Prismatic and cylindrical lithium secondary cells and batteries made from them*
 - [6] IEC 62133-2, *Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes – Part 2: Safety requirements for portable sealed secondary lithium cells, and for batteries made from them, for use in portable applications*
 - [7] IEC 62660-1, *Secondary lithium-ion cells for the propulsion of electric road vehicles – Part 1: Performance testing*
 - [8] ISO/IEC GUIDE 51, *Safety aspects – Guidelines for their inclusion in standards*
 - [9] IATA, International Air Transport Association, Quebec: *Dangerous Goods Regulations* (revised annually)
 - [10] ICAO, International Civil Aviation Organisation, Montreal: *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*
 - [11] IMO, International Maritime Organization, London: *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*
 - [12] United Nations: *Manual of Tests and Criteria, Seventh revised edition, Section 38.3: Lithium Batteries* (2019)
 - [13] United Nations, *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations, Twentyfirst revised edition* (2019)
 - [14] UN/SCETDG/46/INF.11, UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Forty-sixth session, Geneva, 1-9 December 2014, *Report on the third meeting of the informal working group on testing large lithium batteries*
-

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	37
INTRODUCTION.....	39
1 Domaine d'application	40
2 Références normatives	40
3 Termes et définitions	40
4 Exigences de sécurité.....	44
4.1 Considérations générales	44
4.2 Plan qualité.....	44
4.3 Emballage.....	44
5 Essais de type, échantillonnage et contre-essai.....	44
5.1 Essais de type	44
5.2 Protection contre la surcharge	45
5.3 Assemblages de batteries	45
5.3.1 Généralités	45
5.3.2 Assemblages de petites batteries	45
5.3.3 Assemblages de grandes batteries	45
5.4 Batteries faisant partie intégrante du matériel	46
5.5 Échantillonnage	46
5.6 Contre-essai	48
6 Méthodes d'essai et exigences	48
6.1 Généralités	48
6.1.1 Notice d'avertissement	48
6.1.2 Température ambiante.....	48
6.1.3 Tolérances de mesure des paramètres	48
6.1.4 Prédécharge et précycle	48
6.2 Évaluation des critères d'essai.....	49
6.2.1 Déplacement	49
6.2.2 Déformation.....	49
6.2.3 Court-circuit.....	49
6.2.4 Élévation excessive de la température.....	49
6.2.5 Fuite.....	49
6.2.6 Dégazage	49
6.2.7 Feu.....	50
6.2.8 Rupture	50
6.2.9 Explosion.....	50
6.3 Essais et exigences – Récapitulatif.....	50
6.4 Essais de transport.....	50
6.4.1 Essai T-1: Altitude	50
6.4.2 Essai T-2: Cycle thermique.....	51
6.4.3 Essai T-3: Vibrations	51
6.4.4 Essai T-4: Chocs	52
6.4.5 Essai T-5: Court-circuit externe	53
6.4.6 Essai T-6: Impact/écrasement	54
6.5 Essais d'utilisation abusive	55
6.5.1 Essai T-7: Surcharge	55
6.5.2 Essai T-8: Décharge forcée	56

6.6	Essai d'emballage – Essai P-1: Essai de chute	56
6.7	Informations à indiquer dans la spécification applicable	56
6.8	Résumé de rapport d'essai	57
7	Informations pour la sécurité	58
7.1	Emballage.....	58
7.2	Manutention de cartons de batteries	58
7.3	Transport	58
7.3.1	Généralités	58
7.3.2	Transport aérien	58
7.3.3	Transport maritime	58
7.3.4	Transport terrestre.....	58
7.3.5	Classification	58
7.4	Stockage.....	59
8	Instructions pour l'emballage et la manutention pendant le transport – Quarantaine.....	59
9	Marquage	59
9.1	Marquage des éléments et des batteries de piles et d'accumulateurs.....	59
9.2	Marquage de l'emballage et des documents d'expédition	59
Annexe A (informative) Essai de chocs – ajustement de l'accélération pour les grandes batteries		60
A.1	Généralités	60
A.2	Influence de la masse, de l'accélération et de la durée d'impulsion sur l'énergie de choc	60
A.3	Approche par accélération constante	61
A.4	Approche par énergie constante	62
Annexe B (informative) Écarts par rapport au Chapitre 38.3 du Manuel des Nations Unies		63
B.1	Généralités	63
B.2	Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles.....	63
B.3	Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs.....	64
B.4	Évaluation d'une rupture	66
B.5	Évaluation d'une explosion	66
Bibliographie.....		67
Figure 1 – Exemple de montage d'essai pour l'essai d'impact.....		54
Figure A.1 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (accélération maximale constante).....		62
Figure A.2 – Choc semi-sinusoïdal pour les batteries (énergie constante).....		62
Tableau 1 – Nombre d'éléments et de batteries de piles d'essai pour les essais de type.....		46
Tableau 2 – Nombre d'éléments et de batteries d'accumulateurs d'essai pour les essais de type.....		47
Tableau 3 – Nombre d'emballages avec éléments et batteries de piles ou d'accumulateurs.....		47
Tableau 4 – Limites de la perte de masse		49
Tableau 5 – Essais et exigences de transport et d'emballage		50
Tableau 6 – Profil de vibrations (sinusoïdales).....		52

Tableau 7 – Paramètres de choc	53
Tableau B.1 – Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries de piles.....	64
Tableau B.2 – Tableau récapitulatif des essais exigés pour les éléments et batteries d'accumulateurs.....	65

IECNORM.COM : Click to view the full PDF of IEC 62281:2019+AMD1:2021 CSV

COMMISSION ÉLECTROTECHNIQUE INTERNATIONALE

SÉCURITÉ DES PILES ET DES ACCUMULATEURS AU LITHIUM PENDANT LE TRANSPORT

AVANT-PROPOS

- 1) La Commission Électrotechnique Internationale (IEC) est une organisation mondiale de normalisation composée de l'ensemble des comités électrotechniques nationaux (Comités nationaux de l'IEC). L'IEC a pour objet de favoriser la coopération internationale pour toutes les questions de normalisation dans les domaines de l'électricité et de l'électronique. À cet effet, l'IEC – entre autres activités – publie des Normes internationales, des Spécifications techniques, des Rapports techniques, des Spécifications accessibles au public (PAS) et des Guides (ci-après dénommés "Publication(s) de l'IEC"). Leur élaboration est confiée à des comités d'études, aux travaux desquels tout Comité national intéressé par le sujet traité peut participer. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'IEC, participent également aux travaux. L'IEC collabore étroitement avec l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), selon des conditions fixées par accord entre les deux organisations.
- 2) Les décisions ou accords officiels de l'IEC concernant les questions techniques représentent, dans la mesure du possible, un accord international sur les sujets étudiés, étant donné que les Comités nationaux de l'IEC intéressés sont représentés dans chaque comité d'études.
- 3) Les Publications de l'IEC se présentent sous la forme de recommandations internationales et sont agréées comme telles par les Comités nationaux de l'IEC. Tous les efforts raisonnables sont entrepris afin que l'IEC s'assure de l'exactitude du contenu technique de ses publications; l'IEC ne peut pas être tenue responsable de l'éventuelle mauvaise utilisation ou interprétation qui en est faite par un quelconque utilisateur final.
- 4) Dans le but d'encourager l'uniformité internationale, les Comités nationaux de l'IEC s'engagent, dans toute la mesure possible, à appliquer de façon transparente les Publications de l'IEC dans leurs publications nationales et régionales. Toutes divergences entre toutes Publications de l'IEC et toutes publications nationales ou régionales correspondantes doivent être indiquées en termes clairs dans ces dernières.
- 5) L'IEC elle-même ne fournit aucune attestation de conformité. Des organismes de certification indépendants fournissent des services d'évaluation de conformité et, dans certains secteurs, accèdent aux marques de conformité de l'IEC. L'IEC n'est responsable d'aucun des services effectués par les organismes de certification indépendants.
- 6) Tous les utilisateurs doivent s'assurer qu'ils sont en possession de la dernière édition de cette publication.
- 7) Aucune responsabilité ne doit être imputée à l'IEC, à ses administrateurs, employés, auxiliaires ou mandataires, y compris ses experts particuliers et les membres de ses comités d'études et des Comités nationaux de l'IEC, pour tout préjudice causé en cas de dommages corporels et matériels, ou de tout autre dommage de quelque nature que ce soit, directe ou indirecte, ou pour supporter les coûts (y compris les frais de justice) et les dépenses découlant de la publication ou de l'utilisation de cette Publication de l'IEC ou de toute autre Publication de l'IEC, ou au crédit qui lui est accordé.
- 8) L'attention est attirée sur les références normatives citées dans cette publication. L'utilisation de publications référencées est obligatoire pour une application correcte de la présente publication.
- 9) L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments de la présente Publication de l'IEC peuvent faire l'objet de droits de brevet. L'IEC ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de brevets et de ne pas avoir signalé leur existence.

Cette version consolidée de la Norme IEC officielle et de son amendement a été préparée pour la commodité de l'utilisateur.

L'IEC 62281 édition 4.1 contient la quatrième édition (2019-04) [documents 35/1416/FDIS et 35/1422/RVD] et son amendement 1 (2021-02) [documents 35/1459/FDIS et 35/1463/RVD].

Cette version Finale ne montre pas les modifications apportées au contenu technique par l'amendement 1. Une version Redline montrant toutes les modifications est disponible dans cette publication.

La Norme internationale IEC 62281 a été établie conjointement par le comité d'études 35 de l'IEC: Piles, et le sous-comité 21A: Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide, du comité d'études 21 de l'IEC: Accumulateurs.

Cette quatrième édition constitue une révision technique.

Cette édition inclut les modifications techniques majeures suivantes par rapport à l'édition précédente:

- a) la définition de l'élément bouton révisée, a été intégrée à celle de (élément ou batterie) bouton;
- b) ajout de dispositions pour les batteries faisant partie intégrante du matériel (5.4);
- c) tous les essais pour accumulateurs intègrent désormais une exigence de 25 cycles de charge et de recharge avant l'essai.
- d) ajout dans l'Annexe B de tableaux alternatifs au Tableau 1 et au Tableau 2;
- e) ajout de "violent" aux critères de rupture;
- f) le rapport d'essai en 6.8 a été fusionné avec le certificat d'essai en 6.9 et remplacé par les éléments énumérés dans [12];
- g) ajout d'une Annexe B informative indiquant d'importants écarts par rapport au Manuel d'épreuves et de critères et de l'Organisation des Nations unies, Chapitre 38.3.

Ce document a été rédigé selon les directives ISO/IEC, Partie 2.

Le comité a décidé que le contenu de la publication de base et de son amendement ne sera pas modifié avant la date de stabilité indiquée sur le site web de l'IEC sous "<http://webstore.iec.ch>" dans les données relatives à la publication recherchée. A cette date, la publication sera

- reconduite,
- supprimée,
- remplacée par une édition révisée, ou
- amendée.

INTRODUCTION

Les piles au lithium ont d'abord été introduites dans les applications militaires dans les années 1970. À cette époque, elles présentaient peu d'intérêt commercial et il n'existait aucune norme industrielle. En conséquence, le Comité d'experts sur le Transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations unies, bien que se référant habituellement aux normes industrielles pour les essais et les critères d'acceptation, a introduit un sous-paragraphe dans le Manuel d'épreuves et de critères, traitant des essais de sécurité relatifs aux transports des piles au lithium. Pendant ce temps, l'intérêt commercial des piles et des accumulateurs au lithium s'est développé et plusieurs normes industrielles ont vu le jour. Bien que les normes IEC existantes soient nombreuses, elles ne sont pas complètement harmonisées et ne traitent pas nécessairement du transport. Elles ne sont pas appropriées pour être utilisées comme source de référence dans le règlement type des Nations Unies. En conséquence, la présente norme générique de sécurité a été établie afin d'harmoniser les essais et les exigences concernant le transport.

La présente Norme internationale s'applique aux piles et aux accumulateurs contenant du lithium sous quelque forme que ce soit: lithium-métal, alliage de lithium ou ion-lithium. Les piles utilisent des systèmes électrochimiques à base de lithium-métal et d'alliage de lithium comme électrode négative. Les accumulateurs utilisent les systèmes électrochimiques ion-lithium mettant en œuvre des composés d'intercalation (le lithium intercalé existant sous forme ionique ou quasi atomique dans la trame du matériau de l'électrode) dans les électrodes positives et négatives.

Le présent document s'applique également aux éléments et aux batteries de piles et d'accumulateurs au lithium polymère, qui sont définis soit comme des piles au lithium-métal, soit comme des accumulateurs ion-lithium selon la nature du matériau utilisé dans l'électrode négative.

L'histoire du transport des éléments et des batteries de piles et d'accumulateurs au lithium mérite d'être notée. Depuis les années 1970, plus de 10 milliards de piles au lithium ont été transportées, et depuis le début des années 1990 plus de 1 milliard d'accumulateurs au lithium utilisant le système ion-lithium ont été transportés. Le nombre de piles et d'accumulateurs à transporter étant en augmentation, il est également souhaitable d'inclure, dans le présent document, les essais de sécurité des emballages utilisés pour le transport de ces produits.

Le présent document concerne spécifiquement la sécurité des piles et des accumulateurs au lithium pendant le transport ainsi que la sécurité des emballages utilisés.

Le Manuel d'épreuves et de critères [12]¹ de l'Organisation des Nations unies fait la distinction entre les éléments et les batteries au lithium-métal et à l'alliage de lithium d'une part, et les éléments et les batteries ion-lithium et au lithium polymère, d'autre part. Tout en définissant que les éléments et les batteries au lithium-métal et à l'alliage de lithium peuvent constituer des piles ou des accumulateurs, il définit toujours les éléments et les batteries ion-lithium comme des accumulateurs. Cependant, les méthodes d'essai spécifiées dans le Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU sont identiques tant pour les éléments et les batteries d'accumulateurs au lithium-métal et à l'alliage de lithium que pour les éléments et les batteries d'accumulateurs ion-lithium et au lithium polymère. Ce concept n'est nécessaire que pour différencier les assemblages de petites batteries des assemblages de grandes batteries. Les assemblages de batteries constitués à partir de batteries (piles ou accumulateurs) au lithium-métal et à l'alliage de lithium sont différenciés par le contenu total de lithium de toutes les anodes (mesuré en grammes). Les assemblages de batteries constitués à partir de batteries ion-lithium ou au lithium polymère sont différenciés par leur énergie "nominale" (mesurée en wattheures).

¹ Les chiffres entre crochets se réfèrent à la Bibliographie.

SÉCURITÉ DES PILES ET DES ACCUMULATEURS AU LITHIUM PENDANT LE TRANSPORT

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale spécifie les méthodes d'essai et les exigences pour les éléments et les batteries de piles et d'accumulateurs au lithium afin de garantir leur sécurité pendant les opérations de transport autres que celles relatives à leur recyclage ou leur mise au rebut. Les exigences spécifiées dans le présent document ne s'appliquent pas aux cas bénéficiant d'exemptions accordées par des dispositions spéciales prévues dans les réglementations applicables énumérées en 7.3.

NOTE Différentes normes peuvent s'appliquer aux systèmes de batteries de traction ion-lithium utilisés pour les véhicules routiers électriques.

2 Références normatives

Le présent document ne contient aucune référence normative.

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions suivants s'appliquent.

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

- IEC Electropedia: disponible à l'adresse <http://www.electropedia.org/>
- ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <http://www.iso.org/obp>

3.1

contenu total de lithium

contenu total en lithium des éléments constituant une batterie

3.2

batterie

un ou plusieurs éléments connectés électriquement et équipés d'un boîtier, de bornes, de marquage et de dispositifs de protection, etc., selon les besoins de l'utilisation

Note 1 à l'article: Cette définition diffère de celle spécifiée dans le Manuel d'épreuves et de critères [12] de l'ONU. Le présent document a cependant été établie avec soin de manière à harmoniser le montage d'essai utilisé pour chaque essai avec les spécifications du Manuel de l'ONU.

Note 2 à l'article: Pour les besoins du présent document, un élément utilisé dans le matériel et qui assure les fonctions d'un boîtier, de bornes, de marquage et de dispositifs de protection, etc., selon les besoins de l'utilisation dans le matériel, est considéré comme une batterie.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004 [1], 482-01-04, modifié – La référence à "connectés électriquement" a été ajoutée]

3.3

assemblage de batteries

batterie comportant deux batteries ou plus

3.4

élément ou batterie bouton au lithium

petit élément ou petite batterie de forme ronde dont la hauteur totale est inférieure au diamètre, contenant de l'électrolyte non aqueux

Note 1 à l'article: La tension nominale des batteries au lithium est généralement supérieure à 2 V.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-40, modifié – L'expression "petit élément ou petite batterie de forme ronde" remplace l'expression originale "élément de forme cylindrique", l'expression "contenant de l'électrolyte non aqueux" a été ajoutée, le terme "bouton au lithium" a été ajoutée]

3.5

élément

unité fonctionnelle de base, consistant en un assemblage d'électrodes, d'électrolyte, de conteneur, de bornes et généralement de séparateurs, qui est une source d'énergie électrique obtenue par transformation directe d'énergie chimique

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-01-01]

3.6

élément composant

élément contenu dans une batterie

3.7

cycle

<d'un accumulateur ou d'une batterie d'accumulateurs> ensemble d'opérations qui est conduit sur un accumulateur ou une batterie d'accumulateurs et est répété régulièrement selon la même séquence

Note 1 à l'article: Ces opérations consistent en un ensemble d'une décharge suivie d'une charge ou d'une charge suivie d'une décharge dans des conditions spécifiées. Cette séquence peut comprendre des périodes de repos.

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-05-28, modifié – Le terme "batterie d'accumulateurs" a été ajouté]

3.8

élément ou batterie cylindrique

élément ou batterie de forme ronde dans laquelle la hauteur totale est supérieure ou égale au diamètre

[SOURCE: IEC 60050-482:2004, 482-02-39, modifié – L'expression "'élément ou batterie de forme ronde'" remplace l'expression originale "élément de forme cylindrique", le terme "batterie cylindrique" a été ajouté.]

3.9

profondeur de décharge

DOD

pourcentage de la capacité assignée déchargée d'une batterie

Note 1 à l'article: Le terme abrégé "DOD" est dérivé du terme anglais développé correspondant "depth of discharge".

3.10

premier cycle

cycle initial d'un accumulateur effectué après l'achèvement de toutes les opérations de fabrication, formation et contrôle de qualité