

PIOTR ZADROŹNY, CZŁONEK ZARZĄDU ZWIĄZKU PRODUCENTÓW EUROPALET UIC

# STANDARD UIC EUR

Fot. ZPE UIC

**Dziś już bez wątpienia skróty UIC i EUR kojarzą się nam z pełnoprawnymi europaletami. Niektórzy jednak takiej pewności nie mają, ponieważ mimo że UIC stworzyło przed 60 laty europaletę przez większość tego czasu pozostawało w cieniu. A UIC to Międzynarodowy Związek Kolei – Union Internationale des Chemins de fer – organizacja zrzeszająca przedsiębiorstwa zajmujące się transportem kolejowym i reprezentująca je na arenie międzynarodowej. Organizację utworzono w 1922, zaś jej siedziba znajduje się w Paryżu.**

Tworząc europalety i normy je opisujące UIC postawiło w pierwszym rzędzie na tożsamość pojedynczych narodowych jednostek kolejowych – ich logo znalazło się na lewym wspor-

niku europalety. W ten sposób jednoznacznie i szybko ocenić można było pochodzenie pojedynczych palet. Otwarty pool europalet stał się przez to swoistą mozaiką, dzięki której można było obserwować ruch palet na rynkach i znaczenie poszczególnych krajów w globalnej produkcji drewnianych wymiennych europalet. Czas pokazał, że dla zwiększenia efektywności całego systemu „biznes” paletowy warto było oderwać od ogólnej działalności UIC i skoncentrować w jednej jednostce. Stworzono wówczas organizację-córkę, której wąską specjalizacją miało być skupienie się na kontynuacji rozwoju europalety. Nowo powstały Epal przejął honorowe miejsce na europaletce – lewy wspornik, zastępując tym samym narodowe oznaczenia kolei. Nastąpiła globalizacja i powolne przejście nazwy – „EUropaleta” nazywana była już coraz częściej „paletą Epal”. Niezaprzeczalnie takie posunięcie było korzystne dla rozwoju i popularyzacji europalet, ale zapoczątkowało znaczną komercja-

lizację, która doprowadziła do wzrostu kosztów uzyskania i utrzymania licencji. Po nieco ponad 20 latach stosunki pomiędzy UIC a organizacją-córką pogorszyły się i ostatecznie ich drogi się rozeszły. Dziś już wiemy, że europaleta przetrwała te perturbacje, ale czy zamieszanie było potrzebne? Odpowiedź na to pytanie pozostawiam czytelnikom. Skupmy się jednak na samym standardzie UIC, aby przypomnieć co tak naprawdę jest najważniejsze.

**Mówiąc o „standardzie UIC” mamy zawsze na myśli Kodeksy UIC** – są to zestawy różnych norm opisujących wszelkie możliwe dziedziny związane z transportem i to nie tylko kolejowym. Dla naszych czytelników pierwszorzędne znaczenie ma Kodeks UIC 435 zajmujący się tematyką europalet. I już w tym miejscu trzeba podkreślić, że „europalet” we wszystkich standardowych rozmiarach EUR. Chociaż najpopularniejszy i w pierwszym rzędzie kojarzony z europaletą standard to paleta drewniana czterowejściowa

o wymiarach 800x1200x144mm oznaczona symbolem **EUR 1**, to mamy jeszcze trzy drewniane europalety: **EUR 2** – 1200x1000x162 mm, **EUR 3** – 1000x1200x144 mm i **EUR 6** –

800x600x144 mm. Nie można też zapomnieć o stalowych wymiennych koszach – EUR „Y” Boxpaletach 800x1200mm. Osobnym niezależnym jest też Kodeks UIC 435-4 opisujący

zagadnienia standardu napraw wszystkich europalet.

Wyprzedzając pytanie – cóż takiego opisują te Kodeksy. Jaki to standard i czy chodzi wyłącznie o wymiary palet? Otóż nie, nie chodzi wyłącznie o wymiary. Kodeksy możliwie prosto i bez pozostawiania miejsca na interpretację opisują wszystkie zagadnienia związane z europaletami. Począwszy od wymiarów i ładowności, poprzez sposoby montażu, gatunku, przygotowania i jakości drewna, znakowanie europalet – do udzielania i wycofywania pozwoleń oraz kontroli i nadzoru produkcji i napraw. Same kodeksy na przestrzeni tych 60 lat ulegały niewielkim modyfikacjom. Poprawki są dostosowaniem do zmieniających się realiów. Najlepszym przykładem jest zmiana oznakowania od 2010 roku – w związku z dostosowaniem do międzynarodowych przepisów fitosanitarnych.

Opisując standard UIC posłużymy się najpopularniejszą europaletą – paletą **EUR 1 UIC EUR**. Zacząć wypada od wymiaru. Gabaryt europalety EUR 1 mieścić się musi w wymiarze 800 +3 -0 x 1200 +3 -0 x 144 +9 -0 mm. Podstawowa nośność (na regałach, czy widłach podnośników) to **1500 kg** dla ładunku rozłożonego równomiernie na powierzchni palety oraz dodatkowo **4000 kg** podczas spiętrzania, jeżeli europaleta oparta jest na płaskim, poziomym oraz twardym podłożu.

Jedyną dopuszczalną metodą montażu jest ten przy użyciu elementów łącznych – metalowych gwoździ. Kodeks w miarę szczegółowo opisuje ilość i rozmieszczenie gwoździ dla poszczególnych połączeń, pozostawia jednak pewien zakres dostosowania do różnych rozwiązań. Daje to otwartą drogę do konstruowania innowacyjnych maszyn lub linii montażowych.



Fot. ZPE UIC

Każdorazowo nowe rozwiązania są testowane, co również Kodeks UIC 435 opisuje. Testowane są palety z nowo wprowadzanych linii montażowych u nowych licencjobiorców – nie ma więc żadnej dowolności i każda produkowana europaleta spełniać musi jednakowe wymagania. W ramach montażu opisane są też szczegółowo niezbędne obróbki europalet – ścięcia narożników i fazowanie górnych krawędzi desek spodnich.

Drewno stanowiące konstrukcję europalety to deski i wsporniki. Określone są nie tylko wymiary z tolerancjami, ale też jakość obróbki i dopuszczalne, naturalnie występujące wady drewna. Przytoczyć warto, że drewno musi być wolne od wszelkich zanieczyszczeń (nie wyłączając pyłu drzewnego, czy trocin)

oraz organizmów – grzybów i owadów, a deski składać się muszą z jednego kawałka drewna. Powierzchnie desek muszą pozostać nieobrobione – nie mogą być strugane ani szlifowane – ich powierzchnia nie może pozwalać na ześlizgiwanie się ładunku. Istotną ciekawostką jest dopuszczenie do stosowania wsporników wyprodukowanych z rozdrobnionego i sprasowanego drewna – jest to bardzo ciekawa i coraz popularniejsza alternatywa. Pozwala ona na zaoszczędzenie świeżego drewna, a co najciekawsze do ich produkcji dopuszcza powtórne wykorzystanie drewna z recyklingu.

**Kodeks UIC 435** precyzyjnie określa sposoby i treść oznakowania europalet. Chociaż na przestrzeni tych 60 lat treść zmieniała się, to sposób

opisany był na samym początku. Uniwersalność kodeksu sprzed 60 lat ocenić możemy dzisiaj, gdyż dopuszczana metoda nanoszenia znaków przy użyciu „pieczęci” farbą wnikającą na głębokość min. 0,3mm w kolorze czarnym, wodoodpornym i odpornym na działanie światła oraz nietoksyczna pozwala na używanie coraz popularniejszych przemysłowych drukarek atramentowych. Dzięki tak uniwersalnym zapisom specjalne dopuszczenia w tym przypadku nie są dziś wymagane. Podkreślić jednak należy, że wielkość, format i treść oznakowania nie są absolutnie dowolne. Wzór poszczególnych znaków jest zastrzeżony i każde odstępstwo lub dowolność potraktowane może być jako fałszerstwo. Każdy podmiot otrzymujący



Fot. ZPE UIC

licencję zaopatrzyć się musi w komplet tablic do wypalania znaków lub wzory znaków do drukowania w dopuszczonych nadzorowanych jednostkach. Europaleta UIC EUR posiada na lewym wsporniku stylizowane logo UIC, a na prawym wsporniku – niezmiennie od 60 lat – zastrzeżony znak EUR w owalu. Na środkowym wsporniku znajdują się informacje o obróbce fitosanitarnej w standardzie ISPM 15 oraz kod europalety zawierający informacje o numerze licencji i dacie produkcji. Udzielanie i wycofywanie pozwoleń, czyli nadawanie i cofanie licencji – to niezbędne atrybuty zamkniętego i szczelnego systemu produkcji i napraw standaryzowanych produktów. Ta szczelność jest gwarancją bezpieczeństwa. Znak EUR na prawym wsporniku – w wielkim uproszczeniu – oznacza konkretną ściśle określoną nośność i konkretny wymiar. Dzięki temu każdy jej operator ma pewność co można na niej załadować i gdzie można tę paletę umieścić. Nie ma tu miejsca na pomyłki, a w nowoczesnych magazynach wysokiego składowania odstępstwa od normy mogą skutkować poważnymi konsekwencjami. Zatem licencjonowanie w połączeniu z nadzorem i kontrolą jest niezbędne, a Kodeks UIC 435 zawiera wszelkie niezbędne zapisy regulujące te kwestie.



Kodeks UIC 435 nie pozostawia też dowolności w zakresie kontroli i nadzoru licencjonowanych produkcji i napraw europalet. Od samego początku podstawowy wymóg, to korzystanie z zewnętrznych niezależnych jednostek kontrolnych. Jest to

Drewno do produkcji europalety musi być wolne od wszelkich zanieczyszczeń (nie wyłączając pyłu drzewnego, czy trocin) oraz organizmów – grzybów i owadów, a deski składać się muszą z jednego kawałka drewna



wymóg nie pozostawiający żadnych złudzeń. Jasność i przejrzystość kontroli oraz brak jakichkolwiek zależności jednostek kontrolnych dają pewność, że standardy są zachowywane, a europalety bezpieczne i niezmiennie bez względu na ich pochodzenie.

Jeśli komuś wydaje się, że Kodeksy stosuje się wyłącznie w zakładach produkcyjnych i naprawczych spieszą z wyprowadzaniem z błędu. Te normy, a właściwie standard UIC respektowane są przy projektowaniu opakowań, środków transportu, maszyn i linii pakujących oraz magazynów i ich wyposażenia, nie wyłączając maszyn lub całych linii w nich pracujących. W magazynach spotykamy coraz częściej całe linie, i to nie tylko pakujące, ale i sprawdzające oraz testujące same europalety. Tutaj standard UIC jest podstawą, do której projektanci muszą się odnosić. Znaczenie zatem standardu UIC jest nie do przecenienia.

Nieodzwonnie ze standardem UIC wiążą się też tradycje w produkcji i naprawach europalet w naszym kraju. Od wielu lat jesteśmy w światowej i europejskiej czołówce producentów. Uczestnictwo UIC w ostatnich kilku latach na polskim rynku było nieco zachwiane. Z pomocą przyszła oddolna inicjatywa licencjodawców UIC posiadających licencje udzielone przez niekwestionowanego lidera – austriackie koleje Rail Cargo Austria (QBB) – będące jednocześnie praw-

nym właścicielem chronionego znaku EUR w owalu. Grupa żywo zainteresowanych powrotem palet EUR na polski rynek producentów i naprawczych w 2017 roku założyła stowarzyszenie – Związek Producentów Europalet UIC. Statut tego stowarzyszenia zakłada w pierwszym rzędzie walkę o jakość i renomę europalety UIC EUR oraz obronę przed nieuczciwą konkurencją. Działanie w grupie pomóc ma w dalszym rozwoju i wzmocnieniu pozycji produktów ze znakiem UIC i EUR na rynku. ZPEUIC nawiązało dobre relacje z UIC i RCA-QBB, uzyskało ich wsparcie i na partnerskich zasadach reprezentuje tych światowych liderów w Polsce. Dzisiaj wspiera rynek i europaletę szkoleniami z zakresu identyfikacji europalet i działalnością reklamowo-informacyjną, a w ścisłej współpracy z RCA i SGS swoimi audytami wspomaga proces udzielania licencji. Staraniem ZPEUIC zafunkcjonował na naszym rynku pozytywnie przyjęty nowy wzór licencji UIC, który otrzymuje każda nowa firma po przejściu procedur dopuszczających oraz wstąpieniu w szeregi stowarzyszenia. Podobnie rzecz się ma z polskojęzyczną stroną internetową – wciąż rozwijająca się strona [www.uic-eur.pl](http://www.uic-eur.pl) gwarantuje każdemu dostęp do wiedzy i informacji o samych europaletach, stowarzyszeniu i aktualnych licencjach udzielonych na terenie naszego kraju. ■