



# Transport Żeglugą Przybrzeżną i Śródlądowymi Drogami Wodnymi

GMP+ B 4.3

Wersja PL: 1 lipca 2018

**GMP+ Feed Certification scheme**



## Historia dokumentu

Przeгляд Nr / Data akceptacji	Poprawka	Dotyczy	Data wdrożenia
0.0 / 09-2010	Poprzednie wersje są dostępne w zakładce <a href="#">History</a>		01-01-2011
0.1 / 09-2011			01-01-2012
0.2 / 11-2012			01-03-2013
1.0 / 06-2014	Zmiany redakcyjne: Wszystkie zmiany redakcyjne zostały zebrane w <a href="#">factsheet</a>	Cały Dokument	01-01-2015
	Cały transport śródlądowymi drogami wodnymi, łącznie z żegluga przybrzeżną, musi być certyfikowany.	1.3	01-01-2016
	Wyjaśnienie: Plany pracy w standardzie GMP+ B4.3 dotyczące zapisów danych odnośnie bezpieczeństwa pasz są jedynie przykładowe. Przewoźnicy mogą korzystać ze swoich własnych formatów, o ile wszystkie wymagane dane są rejestrowane.	4	01-01-2015
	Poprawiono błędne odwołanie do nie istniejącego punktu.	4.2 4.3	01-01-2015
	Wyjaśnienie: już istniejący wymóg że środki czyszczące i dezynfekujące muszą być dopuszczone do żywności (food grade) został konsekwentnie dodany do planów pracy.	Cały Dokument	01-01-2015
	Podkreślono już istniejący wymóg konieczności stosowania minimalnego programu czyszczenia zgodnego z Załącznikiem 1 przez przewoźników oraz jego kontrolowania przez kontrolera LCI.	Załącznik 1	01-01-2015
2.0 / 11-2015	Wyjaśnienie: już istniejący wymóg wypłukania odpadów szklanych został sformułowany jaśniej.	Załącznik 1	01-07-2016
3.0 / 05-2018	Komora ładunkowa musi być pusta dla weryfikacji GMP + B4.3	1.6	01.07.2019

### Uwagi redakcyjne:

Wszelkie zmiany w tej wersji dokumentu są widoczne. Można je rozpoznać dzięki oznaczeniu :

- Nowy tekst
- Stary tekst

Zmiany muszą zostać wdrożone przez uczestnika najpóźniej przed ostateczną datą obowiązywania.

**INDEKS**

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>	<b>4</b>
1.1	INFORMACJE OGÓLNE	4
1.2	STRUKTURA GMP+ FEED CERTIFICATION	4
1.3	ZAKRES I ZASTOSOWANIE NINIEJSZEGO STANDARDU	5
1.4	STRUKTURA NINIEJSZEGO STANDARDU	7
1.5	WYŁĄCZENIE WYMOGÓW	7
1.6	ZASADY CERTYFIKACJI	8
<b>2</b>	<b>CEL FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>HOLENDERSKI KODEKS DOBREJ PRAKTYKI</b>	<b>10</b>
3.1	CZYM JEST HACCP	10
<b>4</b>	<b>PLANY PRACY</b>	<b>13</b>
4.1	WPROWADZENIE	13
4.2	PREWENCJA	14
4.3	KONTROLA	16
4.4	REJESTRACJA	17
4.5	PRZEGLĄD PLANÓW PRACY	18

## 1 WPROWADZENIE

### 1.1 Informacje ogólne

System GMP+ Feed Certification scheme został zapoczątkowany i rozwinięty w 1992 roku przez holenderski przemysł paszowy w reakcji na różne, mniej lub bardziej poważne, przypadki skażenia materiałów paszowych. Pomimo, że zainicjowany jako system krajowy, rozwinął się on w międzynarodowy system, którym zarządza firma GMP+ International we współpracy z wieloma zainteresowanymi stronami z wielu krajów.

Chociaż system GMP+ Feed Certification scheme opracowano z perspektywy bezpieczeństwa pasz, w 2013 roku opublikowano pierwszy standard dotyczący zrównoważonego rozwoju i odpowiedzialności społecznej dla sektora pasz. W tym celu utworzono dwa moduły: GMP+ Feed Safety Assurance (koncentrujący się na bezpieczeństwie pasz) oraz GMP+ Feed Responsibility Assurance (zajmujący się sprawami zrównoważonego rozwoju i społecznej odpowiedzialności w odniesieniu do pasz).

GMP+ Feed Safety Assurance to całościowy moduł zawierający standardy dla zapewnienia bezpieczeństwa pasz we wszystkich ogniwach łańcucha paszowego. Wykazanie właściwego zapewnienia bezpieczeństwa pasz stanowi „licencję na sprzedaż” w wielu krajach i na wielu rynkach, a uczestnictwo w module GMP+ FSA może to znakomicie ułatwić. W oparciu o praktyczne potrzeby, w standardach GMP+ FSA uwzględniono szereg elementów, takich jak wymogi zarządzania systemem bezpieczeństwa pasz, zasady HACCP, śledzenie drogi produktu, programy wymogów wstępnych, kompleksowe ujęcie całego łańcucha paszowego oraz system wczesnego ostrzegania (Early Warning System).

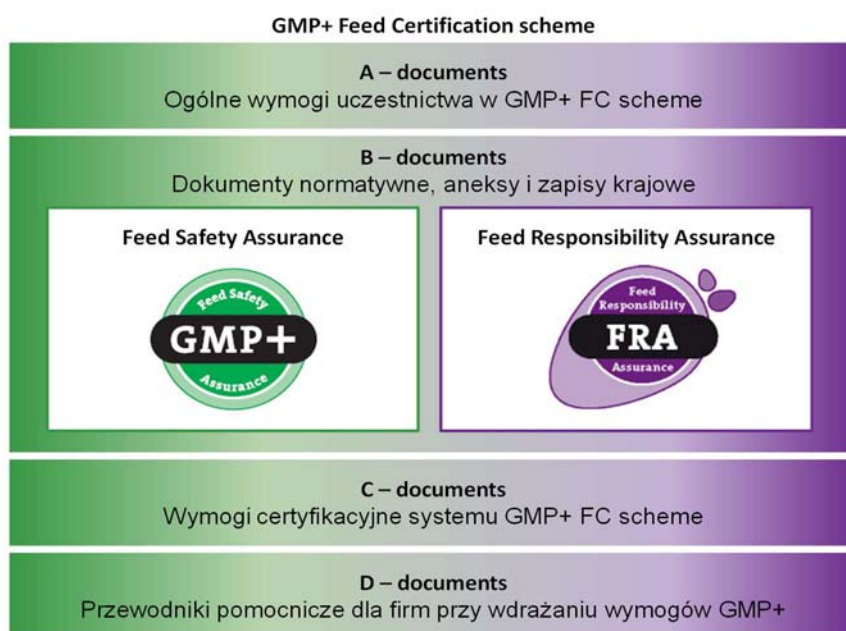
Rozwijając moduł GMP+ Feed Responsibility Assurance, firma GMP+ International uwzględnia oczekiwania uczestników GMP+. Sektor pasz dla zwierząt stoi przed wyzwaniem działania w sposób bardziej odpowiedzialny społecznie. Dotyczy to, dla przykładu, pozyskiwania soi i mączki rybnej od producentów i handlowców działających z uwzględnieniem potrzeb ochrony ludzi, zwierząt i środowiska naturalnego. Aby wykazać działanie w sposób odpowiedzialny społecznie przy produkcji oraz handlu, firma może uzyskać certyfikację w ramach GMP+ Feed Responsibility Assurance. Dzięki niezależnemu systemowi certyfikacji GMP+ International dostosowuje się do zapotrzebowania rynku.

Wspólnie z partnerami GMP+, firma GMP+ International wypracowuje klarowne wymagania systemu Feed Certification. Organizacje certyfikujące są w stanie przeprowadzać certyfikację GMP+ w sposób niezależny.

GMP+ International wspiera uczestników systemu GMP+ dostarczając praktyczne i przydatne informacje w formie dokumentów o charakterze poradników, baz danych, biuletynów, list pytań i odpowiedzi oraz organizując seminaria.

### 1.2 Struktura GMP+ Feed Certification

Dokumenty systemu GMP+ Certification scheme są podzielone na kilka grup. Poniżej znajduje się schemat przedstawiający zawartość GMP+ Feed Certification scheme:



Wszystkie te dokumenty są dostępne na stronie internetowej GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

Niniejszy dokument oznaczony jest jako standard GMP+ B4.3 *Transport Żegluga Przybrzeżną i Śródlądowymi Drogami Wodnymi* i jest częścią modułu GMP+ FSA.

### 1.3 Zakres i zastosowanie niniejszego standardu.

Niniejszy standard zawiera warunki i wymogi dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie żywności i pasz śródlądowymi drogami wodnymi i statkami żeglugi przybrzeżnej

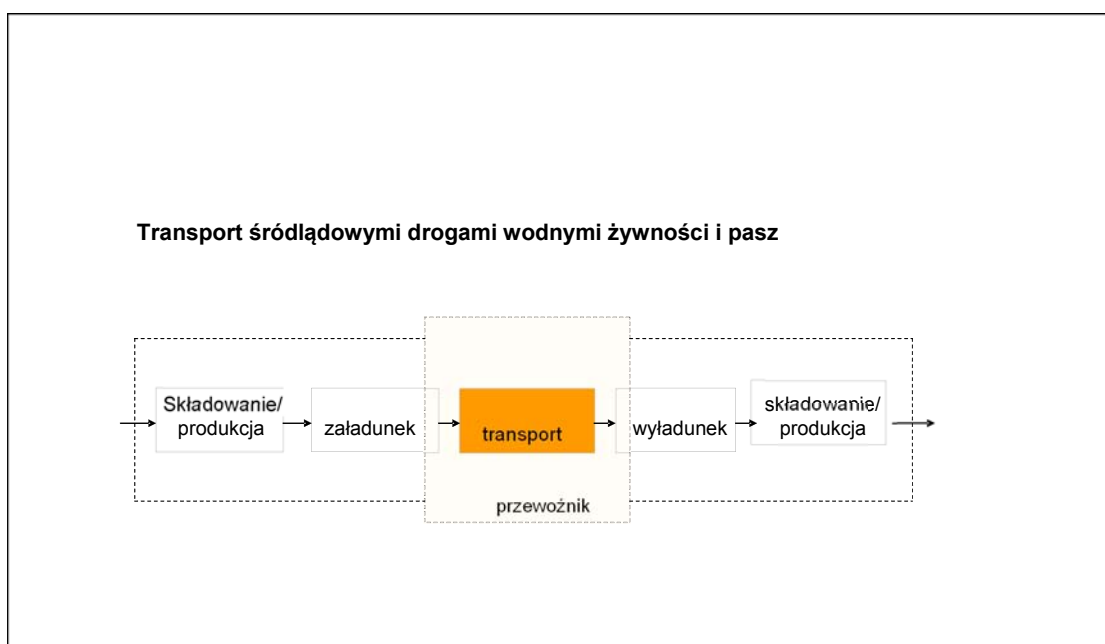
Dla jasności i przejrzystości tego standardu, tam gdzie w treści jest odniesienie do transportu śródlądowymi drogami wodnymi, oznacza to również transport statkami żeglugi przybrzeżnej. Jeśli chodzi tylko o jeden z dwóch sposobów transportu, wówczas będą użyte odpowiednio określenia “transport śródlądowymi drogami wodnymi” lub “transport statkami żeglugi przybrzeżnej”.

Transport śródlądowymi drogami wodnymi<sup>1</sup> ma decydujące znaczenie dla stosowania tego standardu. Wszelki transport statkami po śródlądowych drogach wodnych wchodzi w zakres tego standardu, niezależnie od tego, czy transport ma miejsce przy użyciu statku żeglugi śródlądowej, czy też statku żeglugi przybrzeżnej. Jeśli transport nie przebiega śródlądowymi drogami wodnymi, środek transportu (statek) jest uważany za statek morski, co oznacza stosowanie wymogów standardu GMP+ B4 *Transport*.

<sup>1</sup> Wszystkie drogi wodne w linii brzegowej danego kraju, za wyjątkiem dróg łączących port morski z morzem.

Ponadto, w standardzie często używane są słowa “pasze” lub “bezpieczeństwo pasz”. Tak gdzie ma to zastosowanie, oznacza to również „żywność” lub „bezpieczeństwo żywności”.

Odpowiedzialność przewoźnika wykonującego transport śródlądowymi drogami wodnymi jest ograniczona jedynie do (usługowego) przewozu śródlądowymi drogami wodnymi żywności i pasz. Oznacza to, że niniejszy standard ma zastosowanie jedynie do działań związanych z przewozem, a nie do żadnych innych działań, jakie może wykonywać przewoźnik, na przykład składowanie lub przeładunki.



Wymogi zawarte w niniejszym standardzie stosują się do firm i organizacji (niezależnie od ich rodzaju czy wielkości), które prowadzą działalność mieszczącą się w zakresie niniejszego standardu. Nie jest istotne czy dana firma prowadzi działalność na własny rachunek czy też jest wykonawcą usług na rzecz innej organizacji (usługodawca).

Każdy uczestnik jest zobowiązany ustalić właściwe dla swojej firmy rodzaje zagrożeń dla bezpieczeństwa żywności i pasz i przeanalizować oraz kontrolować zidentyfikowane zagrożenia przy zastosowaniu zasad HACCP. Niniejszy standard opisuje, możliwie najdokładniej, wymogi dotyczące różnych zagrożeń i związanych z nimi działań kontrolnych w odniesieniu do pasz/żywności. Uczestnik może włączyć takie działania do programu warunków wstępnych lub wdrożyć je jako szczególne środki dla kontrolowanie konkretnego krytycznego punktu kontroli. Niniejszy standard opisuje także wymogi dotyczące inspekcji i audytów.

Jeśli uczestnik realizuje działania związane z paszami, które nie wchodzą w zakres niniejszego standardu, może być konieczne zastosowanie innego standardu GMP+ zamiast lub w uzupełnieniu niniejszego.

Więcej szczegółów w GMP+ C1 *Wymogi Akceptacji i Procedury dla Organizacji Certyfikujących*, Załącznik 1

Uczestnik jest odpowiedzialny w każdym przypadku za bezpieczeństwo pasz lub żywności oraz działania z nimi związane, jak również za nadzorowanie realizacji wymogów. Działania te muszą być prowadzone przez samego uczestnika. Poprzez stosowanie się do wymogów niniejszego standardu oraz poprzez uzyskanie właściwego certyfikatu, uczestnik może wykazać bezpieczeństwo oraz jakość swoich usług lub pasz stronom trzecim.

Niezależnie od zobowiązań wynikających z niniejszego standardu, uczestnik wprowadzi na rynek lub zaoferuje tylko takie usługi związane z żywnością lub paszami, które są bezpieczne dla ludzi lub zwierząt oraz (pośrednio) są bezpieczne dla konsumentów produktów zwierzęcych.

Uczestnik nie może wprowadzić na rynek żywności lub pasz, które stanowią jakiegokolwiek zagrożenie dla zdrowia konsumentów produktów zwierzęcych lub dla zwierząt i środowiska naturalnego.

#### 1.4 Struktura niniejszego standardu

Niniejszy standard posiada własną specyficzną strukturę. Po dwóch rozdziałach o charakterze ogólnym (Rozdział 1 i Rozdział 2) w Rozdziale 3 przedstawiono zależności pomiędzy niniejszym standardem a Holenderskim Kodeksem Dobrej Praktyki dla Transportu Śródlądowymi Drogami Wodnymi (Dutch Code of Practice for Inland Waterway Transport). Część Druga tego Kodeksu Dobrej Praktyki została w zasadzie przyjęta jako ten standard.

Rozdział 4 zawiera tak zwane Plany Pracy, które przewoźnik musi stosować, aby wykazać zgodność z wymogami standardu.

Aneksy GMP+ (GMP+ BAxx), do których są odnośniki w tekście standardu, są oddzielnymi dokumentami GMP+ w ramach grupy B i nie zostały dołączone do niniejszego standardu. Jeśli istnieje odnośnik do aneksu w niniejszym standardzie, należy stosować ten aneks w ramach niniejszego standardu. Patrz również Rozdział 2.

#### 1.5 Wyłączenie wymogów

Istnieje możliwość, że pewne wymogi nie odnoszą się do uczestnika. W takim przypadku uczestnik może wyłączyć takie wymogi z zakresu obowiązywania. Wyłączenie takie musi jednak być uzasadnione i zarejestrowane. Wyłączenia wymogów nie mogą w żadnym wypadku prowadzić do sytuacji, w której uczestnik dostarcza żywność/pasze lub oferuje usługi niezgodne z zasadami bezpieczeństwa pasz określonymi w module GMP+ FSA.

Żadne wymogi nie mogą być wyłączone tylko dlatego, że uczestnik uważa je za niepotrzebne, bo klienci tego nie wymagają lub dlatego, że stosowanie się do tych wymogów nie stanowi obowiązku prawnego, lub też dlatego, że dana firma jest mała.

### **1.6 Zasady certyfikacji**

W ramach inspekcji GMP + B4.3 inspektor musi sprawdzić, czy przedział ładunkowy jest w dobrym stanie technicznym i czy jest wykonany z odpowiednich materiałów, które można skutecznie czyścić i konserwować w celu uniknięcia zanieczyszczenia żywności i pasz.

W tym celu, dla inspekcji GMP + B4.3 żeglugi bliskiego zasięgu i wodny śródlądowy, komora ładunkowa musi być pusta oceny.



## 2 Cel Feed Safety Management System

Wdrożenie niniejszego standardu ma prowadzić do ustanowienia systemu zarządzania, zwanego dalej feed safety management system, pozwalającego na zapewnienie bezpieczeństwa i jakości produktów paszowych i usług związanych z paszami, objętych zakresem tego standardu.

Standard niniejszy uwzględnia wszystkie obowiązujące przepisy prawa paszowego, jak również zasady bezpieczeństwa pasz oraz standardy powszechnie akceptowane w sektorze paszowym przy produkcji oraz dostarczaniu bezpiecznych pasz.

Feed safety management system musi gwarantować, że obowiązujące wymogi prawne oraz wymogi sektorowe zostały spełnione, oraz że uwzględniono zapisy ustawowe, regulacje oraz wymogi kontraktowe.

Uwagi:

- Odnośnie prawa paszowego, przy opracowywaniu standardu zwrócono szczególną uwagę na odpowiednie wymogi obowiązującego prawa paszowego. Jednakże zapewnienie pełnej zgodności z obowiązującym prawem paszowym pozostaje odpowiedzialnością uczestnika.
- Ponadto odnośnie wymagań branżowych, w niektórych aneksach GMP+ (oznaczonych jako GMP+ B<sub>Axx</sub>), zapisano szereg szczegółowych standardów i warunków sektorowych dotyczących bezpieczeństwa pasz, które na całym świecie są uważane za konieczne, aby można było produkować i dostarczać bezpieczne pasze. Jeśli w tym standardzie jest odwołanie do aneksu GMP+, oczekuje się, że uczestnik zapewni w swoim feed safety management system efektywne dostosowanie się do wymogów tych szczegółowych sektorowych standardów bezpieczeństwa pasz
- Jednakże zarówno standard, jak i aneksy, mogą nie zawierać wszystkich standardów bezpieczeństwa specyficznych dla danego sektora. Zatem także i w tym wypadku, odpowiedzialnością uczestnika pozostaje ustalenie wszelkich standardów bezpieczeństwa pasz specyficznych dla danego sektora i zapewnienie, że feed safety management system jest w stanie je kontrolować

Certyfikacja feed safety management system zgodnie z wymogami niniejszego standardu nie gwarantuje pełnej zgodności lub niezgodności z wymogami sektorowymi, lecz wykazuje, że uczestnik posiada efektywny system bezpieczeństwa pasz pozwalający na osiągnięcie i utrzymanie zgodności z prawem, jak również z wymogami bezpieczeństwa pasz specyficznymi dla danego sektora.

Uczestnik musi również spełniać wszystkie właściwe wymogi zapisane w dokumentach GMP+ A.

Dokumenty te są dostępne na stronie internetowej GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

### 3 Holenderski Kodeks Dobrej Praktyki

Niniejszy standard został zatwierdzony przez władze holenderskie jako Kodeks Dobrej Praktyki dla Transportu Śródlądowymi Drogami Wodnymi (Dutch Code of Practice for Inland Waterway Transport). Stosowanie tego Kodeksu Dobrej Praktyki zapewnia firmom holenderskim zgodność z wymogami Rozporządzenia (WE) Nr. 852/2004, Rozporządzenia (WE) Nr. 853/2004 oraz Rozporządzenia (WE) Nr. 183/2005.

Holenderski "Kodeks Dobrej Praktyki dla Śródlądowych Dróg Wodnych" składa się z dwóch części. Część 1 zawiera szczegóły wymogów ustawowych. Część 2 (niniejszy standard) jest podręcznikiem, jakiego przewoźnik może używać w praktyce aby wdrożyć wymagania Kodeksu Dobrej Praktyki.

#### 3.1 Czym jest HACCP

System HACCP jest podstawą Kodeksu Dobrej Praktyki. Skrót HACCP oznacza Hazard Analysis and Critical Control Points (Analiza Zagrożeń i Krytycznych Punktów Kontroli). Mówiąc prościej oznacza to: analizę zagrożeń dla bezpieczeństwa pasz oraz żywności oraz kontrolowanie tych zagrożeń. Kontrolowanie oznacza w tym wypadku zapobieganie zagrożeniom lub eliminowanie bądź zmniejszanie tych zagrożeń do akceptowalnego poziomu. Pasje i żywność muszą być zabezpieczone od uprawy do momentu dostawy do konsumenta. W tym także w czasie transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

HACCP jest częścią Europejskiego Rozporządzenia Dotyczącego Higieny Żywności, które zostało włączone do ustawodawstwa krajowego. Dyrektywa unijna oraz prawodawstwo krajowe pozwala na wypracowanie przepisów (kodeksu) dotyczących bezpiecznego przemieszczania żywności i pasz. Przepisy te są przeznaczone dla całego sektora lub przemysłu i są oparte o zasady HACCP. Zostały one zatwierdzone przez władze (rząd).

Obowiązki HACCP dotyczą każdej firmy, która przygotowuje, przetwarza, przemieszcza, pakuje, transportuje, składowa i przeładowuje, rozprowadza bądź handluje wyżej wymienionymi produktami. Transport śródlądowymi drogami wodnymi jest również nimi objęty. Firma może sama zdecydować czy pracuje w oparciu o przyjęty kodeks czy opracowuje własny system HACCP system. Rząd ma obowiązek nadzoru w każdym wypadku.

System HACCP jest systemem opracowanym dla zapewnienia bezpieczeństwa żywności i pasz dla zwierząt. System musi stale śledzić i usuwać lub skutecznie i bezpiecznie kontrolować wszelkie zagrożenia. Odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona do transportu danych partii towaru. Klient jest również zobowiązany do zapewnienia bezpiecznego transportu wyżej wymienionych produktów. Przewoźnik będzie więc wymagał on niego wskazania niezależnej firmy kontrolnej certyfikowanej (na bazie ISO 17020 lub równoważnego) lub własnego kontrolera załadunku z firmy zlecającej, który wystawia zlecenie transportowe, celem zweryfikowania uzgodnionych wymogów Kodeksu Dobrej Praktyki. Odpowiednie definicje - patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI).

**Na czym polega konieczność zbadania zagrożeń dla bezpieczeństwa pasz i żywności?**

Na początek, system HACCP wymaga przeprowadzenia analizy ryzyka i zagrożeń (Analiza Zagrożeń) dla bezpieczeństwa pasz i żywności, jakie mogą wystąpić przy transportowaniu tych produktów.

Ma to na celu dobro konsumenta. Produkty przeznaczone do spożycia muszą być bezpieczne. Spożycie produktów skażonych lub zepsutych może mieć poważne konsekwencje dla zdrowia publicznego i dla przewoźnika, który może zostać pociągnięty do odpowiedzialności.

Niebezpieczeństwo skażenia lub zepsucia może wynikać z:

- a. Skażenie: skażenie spowodowane załadowaniem różnych produktów razem
- b. Skażenie wynikłe z kolejności przewozu: Transportowanie kolejno różnych produktów jednego po drugim
- c. Skażenie otoczenia: Skażenie lub zepsucie wynikłe z niezadowalającego czyszczenia lub konserwacji, deptania po ładunku, zanieczyszczenia przez odchody ptasie, warunki pogodowe (deszcz, śnieg) etc.
- d. Wzrost temperatury: Zepsucie spowodowane przegrzaniem w czasie transportu a wynikające z nadmiernego grzania, wadliwego chłodzenia etc.

Podczas analizowania powyższych zagrożeń należy zwrócić uwagę na trzy rodzaje zagrożeń, a mianowicie: mikrobiologiczne, chemiczne oraz fizyczne. Przykładem mogą być:

- a. Obecność środków czyszczących lub środków chemicznych w transportowanym produkcie. Na przykład jako skutek czyszczenia ładowni (pozostałość wody po myciu) lub skażenie poprzez poprzednie ładunki. Oznacza to, że ładownie muszą być starannie sprawdzone po każdym ładunku i oczyszczone, jeśli jest taka potrzeba (działanie naprawcze). Po każdym czyszczeniu powinna być przeprowadzona nowa inspekcja, a każde zatwierdzenie ładowni powinno zostać odnotowane we właściwym formularzu (Plan Pracy 2). Należy opracować instrukcję działania dla czyszczenia (Plan Pracy 5) objaśniającą szczegółowo jak należy wykonać czyszczenie. Czynności te powinny zostać odnotowane (Plan Pracy 14).
- b. Innym przykładem jest skażenie przez szkodniki i związany z tym proces zwalczania szkodników (na przykład przez fumigację). Temperatura przechowywania może również być przykładem zagrożenia dla niektórych towarów (powstawanie mikroorganizmów patogenicznych). Działaniem naprawczym dla tych zagrożeń może być fumigacja (z deklaracją "wolne od gazu") oraz kontrola i sprawdzanie warunków otoczenia (temperatura, obecność szkodników)

Analiza zagrożeń sprawdza jakie są zagrożenia w czasie, kiedy przewoźnik jest odpowiedzialny za ładunek. Dokonuje się ona przez śledzenie i odnotowywanie wszelkich możliwych zagrożeń w procesie przeładunku i przewozu. Analiza zagrożeń dla transportu śródlądowymi drogami wodnymi jest częścią planu pracy w Księdze Pracy Kodeksu Dobrej Praktyki dla Transportu Śródlądowymi Drogami Wodnymi. Taka analiza miała już miejsce, zatem stosując Kodeks Dobrej Praktyki należy postępować zgodnie z przewidzianymi przez niego etapami.

### Co to są krytyczne punkty kontroli?

Krytyczne punkty kontroli to działania lub etapy procesu, na których mogą wystąpić zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz lub żywności (na przykład niewłaściwe oczyszczenie ładowni).

Po ustaleniu gdzie znajdują się krytyczne punkty kontroli należy ocenić czy możliwe dla nich zagrożenia mogą być wyeliminowane lub kontrolowane.

Najpierw należy spróbować zapobiec lub usunąć te zagrożenia. Jeśli nie jest to możliwe, należy wprowadzić środki kontroli aby zmniejszyć zagrożenie do akceptowalnego poziomu. W takich przypadkach mamy do czynienia z Krytycznymi Punktami Kontroli (CCP).

Kontrola procesu przeładunków i transportu musi być prowadzona etapami poprzez ustalone punkty krytyczne. Należy ustalić, gdzie znajdują się krytyczne punkty kontroli i jakie działania zapobiegawcze trzeba zastosować. Następnie należy się upewnić, że cały proces przeładunków i transportu jest kontrolowany i może, jeśli będzie trzeba, zostać zmodyfikowany. Wszystkie dane muszą zostać odnotowane w dokumentach.

Istnieje szereg środków kontroli ustalonych w trakcie całego procesu transportu. Są one wyszczególnione w Planach Pracy 6, 7 i 8.

## 4 Plany pracy

### 4.1 Wprowadzenie

Pasze i żywność są szczególnie podatne na skażenia i zanieczyszczenia. Zdrowie konsumenta może być zagrożone jeśli produkty nie są transportowane w sposób właściwy i higieniczny. Ten rozdział zawiera informacje jak należy obchodzić się z produktem w trakcie załadunku i wyładunku

Istotne wymagania o charakterze ogólnym są następujące:

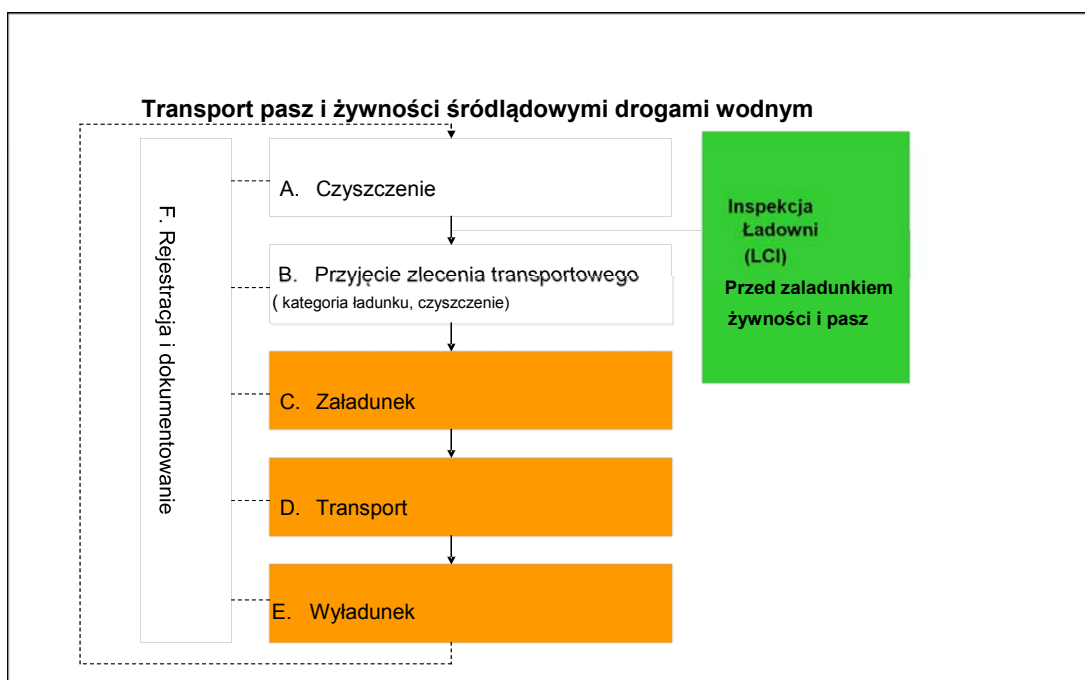
- Produkty nie mogą zostać skażone przez czynniki z zewnątrz ( skażenie przez inny ładunek równoczesny bądź przez ładunek poprzedzający).
- Produkty nie mogą być narażone na sytuacje niebezpieczne dla pasz lub żywności) niewłaściwe otoczenie, nieprawidłowa temperatura).

Plan pracy zawiera procedury, których należy przestrzegać. Opracowano plan pracy dla każdej sytuacji. Plany pracy dzielą się na trzy części: **prewencja, kontrola i rejestracja**.

Uwaga:

Wymienione plany pracy zawierają dane, które muszą być gromadzone w formie pisemnej. Przewoźnik może korzystać z własnego formatu tych planów pracy, o ile wszystkie wymagane dane są rejestrowane.

Proces transportu jest prosty i przedstawia się następująco:



Do transportu żywności i pasz mają zastosowanie trzy zasady:

1. **Zapobieganie skażeniom** poprzez **prewencję**
2. **Prawidłowa praca** przez **kontrolowanie** całego procesu
3. **Dobre administrowanie** poprzez **rejestrację**

## 4.2 Prewencja

### Jak zapewnić bezpieczeństwo pasz i żywności w procesie transportu?

Kodeks Dobrej Praktyki dla Transportu Śródlądowymi Drogami Wodnymi jest oparty o wykorzystanie planów pracy. W strukturze planów pracy wzięto pod uwagę trzy typy statków, mianowicie: tankowce (głównie dla ładunków ciekłych), statki do przewozu ładunków suchych (luzem) oraz kontenerowce. Odpowiedni plan pracy zależy od rodzaju ładunku. W planach pracy rozróżnia się transport dedykowany i niededykowany. Transport dedykowany oznacza, że statek jest używany wyłącznie do przewozu żywności lub żywności i pasz. W przypadku wykorzystywania transportu dedykowanego eliminuje się od razu wiele zagrożeń.

Jak już omawiano we wprowadzeniu, krytyczny punkt kontroli jest punktem, w którym może wystąpić zagrożenie dla bezpieczeństwa pasz lub żywności i gdzie niezbędna jest kontrola aby zapobiegać, eliminować lub redukować te zagrożenia. Wszystkie krytyczne punkty jakie mogą wystąpić w procesie transportu są włączone do zakresu kontroli i prewencji w planach pracy Kodeksu Dobrej Praktyki. Jeżeli plany te są prawidłowo stosowane, wówczas zapewnione jest bezpieczeństwo pasz i żywności podczas transportu tych produktów

### Wymagania podstawowe:

Przewoźnik zapewni, aby statek:

- a. był wykonany z odpowiednich materiałów, które mogą być skutecznie czyszczone i konserwowane, aby wykluczyć skażenia żywności i pasz. Dotyczy to w szczególności materiałów i powierzchni, które wchodzi w bezpośredni kontakt z żywnością i/lub paszami;
- b. był w dobrym stanie technicznym;
- c. posiadał odpowiednie urządzenia do zbierania i przechowywania odpadów;
- d. był dostosowany do przewidywanego użycia i funkcjonował zgodnie z przewidywanym użyciem;
- e. umożliwiał spełnienie wymogów dobrej praktyki higienicznej;

Przewoźnik musi zadbać, aby:

- a. podjęto działania zapobiegawcze przeciwko szkodnikom oraz, w razie wystąpienia szkodników, opracowano i wdrożono odpowiedni plan ich zwalczania;
- b. pracownicy stosowali się do instrukcji higieny ogólnej i osobistej;
- c. ładownie były czyste, całkowicie opróżnione, wolne od pozostałości oraz zapachu wcześniejszych ładunków;
- d. ładownie były suche i/lub osuszone dla kolejnego transportu ładunku suchego;
- e. ładownie były przykryte, o ile nie zagraża to jakości przewożonego produktu.

### **Plan Pracy 1 – Transport dedykowany**

Pierwszy plan pracy to plan, w którym opisana jest możliwość transportu dedykowanego. Oznacza on, że statek przewozi albo wyłącznie żywność, albo wyłącznie żywność, materiały paszowe, mieszanki paszowe i premiksy. Jeżeli statek nie posiada jeszcze takiego statusu, ale ma go uzyskać, powinien zostać poddany audytowi zewnętrznemu lub inspekcji. Plan Pracy 1 jest oświadczeniem, które musi znajdować się na statku i być okazane na żądanie audytora.

### **Plan Pracy 2 – Kontrola ładowni (LCI)**

Ładownie powinny być zbudowane tak, aby umożliwić odpowiednie i regularne czyszczenie. Powinny być dobrej jakości i prawidłowo utrzymywane. Powinny uniemożliwiać skażenie produktu przez zwierzęta lub szkodniki. Przy kontroli ładowni przed załadunkiem należy stosować Plan Pracy 2 (formularz rejestracji ładunku). Przewoźnik w transporcie śródlądowymi drogami wodnymi ma obowiązek podać wcześniejsze ładunki w tym formularzu.

Klient lub właściciel towaru powinien zlecić sprawdzenie ładowni przed załadunkiem certyfikowanej (ISO 17020 lub równoważny) firmie kontrolnej lub własnemu kontrolerowi załadunkowemu firmy, która wystawia zlecenie transportowe (producent i/lub firma handlowa).

Firma kontrolna : firma akredytowana zgodnie z ISO 17020 ze specjalizacją w paszach, zbożach lub rolnych ładunkach ciekłych i/lub działająca na skalę międzynarodową zgodnie z uznanym systemem certyfikacji takim jak ISO 9001:2000 w którym kontrola ładowni jest wyraźnie wymieniona w zakresie certyfikacji.

Własny kontroler załadunku : inspektor załadunku zatrudniony przez firmę z certyfikatem GMP+. Jest to stanowisko zajmowane przez pracownika, który dzięki szkoleniom i doświadczeniu posiada wiedzę niezbędną do przeprowadzania kontroli ładowni pod kątem ich dostosowania do przewozu pasz.

Przepisy prawa wymagają, aby ten plan pracy był stosowany i dokumentowany dla każdego ładunku żywności lub pasz. Przewoźnik powinien oczywiście spełnić inne (dodatkowe) wymagania stawiane przez zleceniodawcę.

### **Plan Pracy 3, 4 i 5 – Higiena i Czyszczenie**

Opracowano wymagania odnośnie higieny nie tylko dla samych produktów, ale także dla osób pracujących przy obsłudze produktu. Mogą one mieć kontakt z surowcami, półproduktami i produktami końcowymi, stąd mogą być znaczącym źródłem skażenia mikroorganizmami. Przewoźnik winien zapewnić przestrzeganie zasad higieny i bezpieczeństwa na pokładzie statku. Nie należy używać przedmiotów kruchych (np. szklanych). Opracowano dwa plany pracy dotyczące higieny na pokładzie, mianowicie: Plan Pracy 3 (higiena osobista) oraz Plan Pracy 4 (higiena ogólna) .

Ładownie muszą być czyszczone zgodnie z instrukcjami (dla pasz patrz Załącznik 1). Rejestrowanie czyszczenia odbywa się zgodnie z Planem Pracy 14. Materiały (takie jak używane do pobierania prób), które wchodzą lub mogą wejść w kontakt z produktem muszą również być regularnie czyszczone. Środki czyszczące powinny być produktami dopuszczonymi do kontaktu z żywnością. Plan Pracy 5 opracowano dla czyszczenia ładowni. Czyszczenie jest CCP (Krytycznym Punktem Kontroli)

### 4.3 Kontrola

**Jak zapewnić kontrolę bezpieczeństwa pasz i żywności podczas procesu transportu?**

#### **Plany Pracy 6, 7 i 8 – Załadunek, przewóz i wyładunek**

Produkty powinny być przeładowywane i przewożone w taki sposób, aby uniknąć skażenia. Jak wcześniej opisano, proces transportu składa się z trzech etapów, a każdy z nich ma specyficzne krytyczne punkty kontroli. Te punkty są odpowiednio zabezpieczone jeśli są właściwie kontrolowane i rejestrowane. Następujące plany pracy wskazują położenie krytycznych punktów kontroli: Plan Pracy 6 (załadunek), Plan Pracy 7 (przewóz) i Plan Pracy 8 (wyładunek). Skażenie na skutek opadów atmosferycznych jest Krytycznym Punktem Kontroli (CCP) podczas załadunku i wyładunku.

#### **Plany Pracy 9 i 10 – Poprzednie ładunki i zalecane temperatury**

Należy stosować się do ustalonych norm i wartości granicznych oraz brać pod uwagę zwyczajowe limity odrzucenia zgodnie z przepisami prawnymi i zapisami kontraktu. Trzeba zapobiegać skażeniom z zewnątrz (na przykład z innego ładunku) oraz szkodom spowodowanym przez sam ładunek (na przykład wskutek niewłaściwej temperatury) Te kwestie zostały określone w następujących planach pracy: Plan Pracy 9, (przygotowania do statusu transportu dedykowanego oraz praca z ładunkami z listy ładunków zakazanych i nie wymienionych) oraz Plan Pracy 10 (zalecane temperatury). Odnotowywanie temperatury stanowi Krytyczny Punkt Kontroli (CCP).

#### **Plan Pracy 11 – Książka Ładunków**

Przewoźnik jest odpowiedzialny za prowadzenie rejestru ładunków. Rejestracja może być prowadzona w książce ładunków. Dzięki rejestracji ładunków i odnotowywaniu istotnych szczegółów można skutecznie śledzić przewożone ładunki. Plan Pracy 11 zawiera przykład dziennika załadunków.

#### **Plan Pracy 12 – List protestacyjny**

Przewoźnik jest odpowiedzialny za każde skażenie pasz lub żywności stanowiące ryzyko dla bezpieczeństwa podczas transportu. Przewoźnik może złożyć protest jeśli nie ma specjalisty audytora i zawiadomić o tym klienta. Taki list protestacyjny znajduje się w Planie Pracy 12.



### **Plan Pracy 13 – Postępowanie w przypadku reklamacji**

Przewoźnik jest odpowiedzialny za działania naprawcze, jakie należy podjąć w przypadku niezgodności. Działania naprawcze są wyszczególnione w Planach Pracy 6, 7 + 8. Główną częścią działań naprawczych jest postępowanie w przypadku reklamacji (wewnętrznych i zewnętrznych). Reklamacje mogą być rozpatrywane przy pomocy formularza rejestracyjnego dla reklamacji. W Kodeksie Dobrej Praktyki korzysta się z formularza rejestracji reklamacji, Plan Pracy 13.

#### **4.4 Rejestracja**

##### **W jaki sposób rejestruje się bezpieczeństwo pasz i żywności w procesie transportu?**

Należy określić zakresy odpowiedzialności. Wszystkie uzgodnienia muszą mieć formę pisemną. W odniesieniu do transportu śródlądowymi drogami wodnymi przewoźnik jest odpowiedzialny za bezpieczny transport towarów paszowych i żywnościowych. Cała dokumentacja musi być sporządzana zgodnie z planami pracy 14 i 15 (rejestracja, dokumentowanie i weryfikacja). Plan Pracy 16 zajmuje się dostosowywaniem systemu do zmian. Kontrola całego systemu jest zapewniona jeżeli przewoźnik odnotowuje dane zgodnie z procedurami i instrukcjami z Kodeksu Dobrej Praktyki dla Transportu Śródlądowymi Drogami Wodnymi.

### **Plan Pracy 14 – Rejestracja i dokumentowanie**

Wszystkie dane powinny być zapisywane, częściowo z uwagi na potrzeby prawidłowej identyfikowalności. Ponadto w miejscu pracy powinny być dostępne instrukcje opisujące sposób działania. Plan Pracy 2 (kontrola ładowni), Plan Pracy 13 (pobieranie prób produktów) i Plan Pracy 13 (formularz poprawy jakości) to podstawowe dokumenty, jakie należy rejestrować. Rejestracja jest obowiązkiem prawnym, jej nieprzestrzeganie stanowi wykroczenie. Procedura dotycząca rejestracji została przedstawiona w Planie Pracy 14.

### **Plan Pracy 15 – Weryfikacja**

Weryfikacja oznacza sprawdzenie czy jest stosowany Kodeks Dobrej Praktyki. Działanie Kodeksu musi być sprawdzane regularnie. Kontroluje się czy system działa zgodnie z przewidywaniami. Odnotowywanie ma miejsce poprzez sporządzanie raportów zgodnie z opisem kontroli w Planie Pracy 15.

### **Plan Pracy 16 – Dostosowanie do zmian**

Ostatni etap zapewnia, że w razie zmian w produkcie do przewozu lub w procesie transportu system może być zmodyfikowany. Kontrole według Planu Pracy 15 wychwytyją odstępstwa od Kodeksu Dobrej Praktyki. Wszelkie zmiany odnoszące się do bezpieczeństwa pasz i żywności (takie jak zmiany w przepisach prawa) zostaną odnotowane przez organizację zainteresowanych stron. O takich zmianach w Kodeksie Dobrej Praktyki zostaną powiadomieni wszyscy przewoźnicy, którzy z niego korzystają. Procedura zmiany w procedurach i instrukcjach w Kodeksie Dobrej Praktyki została opisana w Planie Pracy 16.

#### 4.5 Przegląd planów pracy

- Plan Pracy 1** - Transport dedykowany  
Ogólne informacje o przewożonych grupach produktów oraz statusie 'transportu dedykowanego'.
- Plan Pracy 2** - Kontrola Ładowni (LCI)  
Informacje & kontrole dotyczące produktu i ładowni (formularz)
- Plan Pracy 3** - Higiena osobista  
Ogólne instrukcje odnoszące się do higieny osobistej na pokładzie statku
- Plan Pracy 4** - Higiena ogólna  
Ogólne procedury higienicznej pracy na pokładzie statku
- Plan Pracy 5** - Czyszczenie  
Ogólne procedury czyszczenia ładowni
- Plan Pracy 6** - Załadunek  
Ogólne procedury dla załadunku
- Plan Pracy 7** - Przewóz  
Ogólne procedury dla przewozu
- Plan Pracy 8** - Wyładunek  
Ogólne procedury dla wyładunku
- Plan Pracy 9** - Poprzednie ładunki  
Procedura uzyskania statusu "dedykowany" oraz jak działać w przypadku ładunków zakazanych i nie wymienionych jako dopuszczalne
- Plan Pracy 10** - Zalecane temperatury  
Procedury dla minimalnej i maksymalnej temperatury ładunku
- Plan Pracy 11** - Książka Ładunków  
Rejestrowanie ładunków
- Plan Pracy 12** - List Protestacyjny  
Procedura składania protestu
- Plan Pracy 13** - Postępowanie w przypadku reklamacji  
Procedura postępowania z reklamacjami
- Plan Pracy 14** - Rejestracja i dokumentowanie  
Procedura dla rejestracji i dokumentowania
- Plan Pracy 15** - Weryfikacja  
Procedura weryfikacji
- Plan Pracy 16** - Dostosowanie do zmian  
Procedura dotycząca zmian w Kodeksie Dobrej Praktyki

**HACCP- PLAN PRACY 1a Żywność****PRODUKTY I GRUPY PRODUKTÓW**

**CEL:** Dostarczenie informacji o produktach do przewozu pozwalających na określenie możliwych zagrożeń, rozpoznanie tych zagrożeń i zapobieganie jakimkolwiek skażeniom. Transportowanie wyłącznie żywności lub surowców żywnościowych oznacza transport „dedykowany”.

**SPECJALIZACJA** : TRANSPORT STATKAMI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

**NAZWA STATKU** :

.....

**ZAŁADOWCA** :

.....

**DEKLARACJA** : STATEK WYMIENIONY POWYŻEJ PO DOKŁADNYM CZYSZCZENIU I SPECJALISTYCZNEJ KONTROLI (regularnie przez okres powyżej 6 miesięcy) PRZEWOZI WYŁĄCZNIE PRODUKTY OPISANE PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

**'WYŁĄCZNIE ŻYWNOSĆ'**

lub inne określenie o takim samym znaczeniu

**PRODUKTY** : Z ZASADY WSZYSTKIE PRODUKTY ŻYWNOSCIOWE I SUROWCE DO WYTWARZANIA ŻYWNOSCI, PRZEWOŻONE LUZEM, W FORMIE STAŁEJ LUB PŁYNNIEJ Z WYJĄTKIEM CAŁOSTATKOWYCH ŁADUNKÓW DODATKÓW LUB INNYCH PRODUKTÓW DODAWANYCH DO ŻYWNOSCI JEDYNIE W NIEWIELKICH ILOŚCIACH.

**NAZWY PRODUKTÓW** :

.....  
.....  
.....

**ZAŁADOWCA/ARMATOR**  
(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

**FIRMA KONTROLNA**  
(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

**HACCP PLAN PRACY 1b Pasze****PRODUKTY I GRUPY PRODUKTÓW**

**CEL:** Dostarczenie informacji o produktach do przewozu pozwalających na określenie możliwych zagrożeń, rozpoznanie tych zagrożeń i zapobieganie jakimkolwiek skażeniom. Transportowanie wyłącznie materiałów paszowych, mieszanek paszowych i premiksów oznacza transport „dedykowany”.

**SPECJALIZACJA** : TRANSPORT STATKAMI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

**NAZWA STATKU** : .....

**ZAŁADOWCA** : .....

**DEKLARACJA** : WYŻEJ WYMIENIONY STATEK PO DOKŁADNYM CZYSZCZENIU I SPECJALISTYCZNEJ KONTROLI (regularnie przez okres powyżej 6 miesięcy) PRZEWOZI WYŁĄCZNIE PRODUKTY OPISANE PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

**'WYŁĄCZNIE PASZE, TOWARY ROLNE'**

lub inne określenie o tym samym znaczeniu

**PRODUKTY:** Z ZASADY WSZYSTKIE MATERIAŁY PASZOWE, MIESZANKI PASZOWE I PREMIKSY LUZEM, W FORMIE PŁYNNEJ LUB STAŁEJ, W WYJĄTKIEM CAŁOSTATKOWYCH ŁADUNKÓW DODATKÓW LUB INNYCH PRODUKTÓW DODAWANYCH DO **PASZ DLA ZWIERZĄT** JEDYNNIE W NIEWIELKICH ILOŚCIACH.

**NAZWY PRODUKTÓW:**

.....  
.....  
.....

**ZAŁADOWCA/ARMATOR**  
(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

**FIRMA KONTROLNA**  
(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

**HACCP- PLAN PRACY 2****LCI (Kontrola Ładowni)**

**CEL:** Ustalenie możliwych zagrożeń poprzez zbieranie informacji i przeprowadzenie kontroli stanu ładowni oraz zagwarantowanie, że wszystkie te zagrożenia są rozpoznane i wyeliminowane.

**LCI**

No / REFERENCE : Nr. / Referentie : No / Référence : Nr Referencyjny:		
INSTRUCTING PARTY : Opdrachtgever : Donneur d' ordre : Zleceniodawca:		
NAME BARGE */ TELEF. : Naam schip */ telef. : Bateau */ tél. : Nazwa statku */ telef.:		
PLACE OF INSPECTION : Plaats van inspectie : Lieu de l' inspection : Miejsce kontroli:		DESTINATION : Bestemming : Destination : Miejsce przeznaczenia:
INTENDED TO LOAD KG : Te laden gewicht : Poids à charger : Ilość planowana do załadunku:		PRODUCT : Product : Produit : Towar:
TEMPERATURE (if applicable) : TEMPERATURA (jeśli dotyczy)		

DATE OF INSPECTION : Datum inspectie : Date d' inspection : Data kontroli :	STARTED : Begin : Début : Rozpoczęto :	COMPLETED : Einde : Fin : Zakończono :
--	---	---

\*z deklaracją 'Wyłącznie towary rolne' (jeśli taki status statku)

		GMP+-ALLOWED GMP+-toegelaten GMP+-admis Dopuszczony przez GMP+	
PREVIOUS CARGOES : Vorige ladingen : Chargements precedents : Poprzednie ładunki :	LAST / Laatste / Dernier / Ostatni	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	2ND / 2de / 2ème / 2-gi od końca	YES Ja / Oui / /Tak	NO Nee/Non/ Nie
	3RD / 3e / 3ème / 3-ci od końca	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
CLEANING : Reiniging : Nettoyage : Czyszczenie :	DRY / droog / sec / sucha	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	WITH WATER / met water / à l' eau / z użyciem wody	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	WATER + DETERGENT / water + detergent / eau + détergent / woda + detergent	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	WATER + DETERGENT + DESINFECTION water + detergent + desinfectie / eau + détergent + disinfection / woda + detergent + środek dezynfekcyjny	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie

RESULTS : Bevindingen / Résultats : Wyniki :	EMPTY / Leeg / Vide / Pusta	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	CLEAN / Zuiver / Propre / Czysta	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	DRY / Droog / Sec / Sucha	YES Ja / Oui / /Tak	NO Nee/Non/ Nie
	FREE FROM ODOUR / Geurloos / Sans odeur / Bez zapachu	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	FREE FROM INSECTS / Vrij van ongedierte / Exempt de vermine / Wolna od insektów	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Vrij van vorige ladingresten / Sans restes de chargements antérieurs / Bez pozostałości poprzednich ładunków	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
	VISUAL : TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING Visueel heel en sluitbaar / Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates Ocena wizualna: Ładownie w dobrym stanie i z odpowiednimi pokrywami	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
TYPE OF HEATING (tankers): Rodzaj grzania (tankowce):	steam / hot water / thermal oil para wodna / gorąca woda / olej grzewczy		
FINAL RESULT : Resultaat / Résultat : Wynik końcowy:	ACCEPTED FOR LOADING Goedgekeurd om te laden / Accepté à charger Przyjęto do załadunku:	YES Ja / Oui / Tak	NO Nee/Non/ Nie
REMARKS / Opmerkingen / Remarques Uwagi :			
SURVEYOR'S NAME : De controleur / Le controleur : Kontroler :	THE CAPTAIN : De kapitein : Le capitaine : Kapitan :		

**HACCP PLAN PRACY 3****HIGIENA OSOBISTA NA POKŁADZIE STATKU**

**CEL:** Poprzez zachowanie higieny osobistej na pokładzie statku zapobieganie wszelkim szkodliwym wpływom na bezpieczeństwo przewożonych produktów paszowych i żywnościowych.

Następujące procedury mają zastosowanie w odniesieniu do higieny osobistej na pokładzie statku:

1. Przewoźnik i jego cały personel muszą znać przepisy dotyczące higieny osobistej w czasie załadunku, przewozu i wyładunku pasz i żywności;
2. Przewoźnik musi nadzorować personel własny i stron trzecich w czasie ich działań na pokładzie statku.
3. Higiena osobista na pokładzie oznacza:
  - a. Osoby cierpiące na poniższe dolegliwości muszą natychmiast zgłaszać ten fakt i jego prawdopodobną przyczynę przewoźnikowi:
    - jakakolwiek choroba przenoszona przez żywność.
    - zakażone rany, infekcje skóry lub owrzodzenia
    - biegunka, wymioty, żółtaczkę.
  - b. Zabrania się jedzenia, palenia i picia w ładowniach do przewozu żywności i pasz.
  - c. W trakcie załadunku lub wyładunku towarów luzem zabrania się jedzenia, palenia lub picia.
  - d. Personel, który ma kontakt z przewożoną żywnością lub paszą powinien nosić czyste ubrania ochronne, nakrycie głowy i ochraniacze na obuwie.
  - e. Personel (jak na przykład kontrolerzy) który ma bezpośredni kontakt z przewożoną żywnością lub paszą musi podjąć starania, aby zapobiegać skażeniom żywności lub pasz poprzez przedmioty osobistego użytku lub biżuterię (długopisy, ołówki, telefony komórkowe, zapalniczki, papierosy, kolczyki, pierścienie itp.)

**HACCP PLAN PRACY 4****OGÓLNE PROCEDURY HIGIENICZNE**

**CEL:** Zapobiegać wszelkim szkodliwym wpływom na bezpieczeństwo przewożonych pasz lub żywności.

1. Następujące procedury mają zastosowanie w odniesieniu do higieny na pokładzie statku:
2. Przewoźnik i jego personel muszą znać przepisy dotyczące higieny osobistej w czasie załadunku, przewozu i wyładunku towarów;
3. Przewoźnik musi nadzorować swój personel w czasie pracy na pokładzie statku.
4. Przewoźnik stosuje odpowiednie działania zapobiegawcze dla uniknięcia szkodników na pokładzie. Musi zapewnić:
  - a. Właściwie utrzymane ładownie i ich zamknięcia (zawory, pokrywy);
  - b. Prawidłowe odprowadzenie ścieków i deszczówki, niedostępne dla gryzoni;
  - c. Czyste otoczenie w miejscu pracy, wolne od brudu, żywności i miejsc, w których mogą ukryć się gryzonie;
  - d. Właściwe, higieniczne metody pracy oraz
  - e. Właściwą kontrolę dostępu (w ramach możliwości przewoźnika)

W przypadku wystąpienia szkodników przewoźnik zapewni przygotowanie odpowiedniego planu kontroli przez certyfikowanego inspektora – specjalistę od zwalczania szkodników.

5. Higieniczna praca na pokładzie oznacza zapobieganie:
  - a. Gromadzeniu się brudu w ładowniach,
  - b. Skażeniom spowodowanym przez poprzednie ładunki,
  - c. Skażeniom spowodowanym przez łączenie ładunków,
  - d. Pleśni w ładowniach,
  - e. Skażeniom przez paliwo lub wodę z innych ładowni lub wodę balastową,
  - f. Usterkom na statku, takim jak pęknięcia lub dziury, przez które mogłyby przedostać się szkodniki lub ścieki bądź inne zanieczyszczenia,
  - g. Skażeniom spowodowanym przez czyszczenie, pestycydy lub środki dezynfekcyjne.
  - h. Przedostaniu się zwierząt do ładowni, w których są przechowywane pasze lub żywność,
  - i. Skażeniom z zewnątrz podczas załadunku i wyładunku (woda, ptaki, odchody ptasie etc.)



**HACCP PLAN PRACY 5a****OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA TANKOWCÓW**

**CEL:** Zapobieganie skażeniom pasz i żywności przez substancje niepożądane poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni

**PROCEDURA**

Procedura czyszczenia zbiorników w tankowcach powinna zawierać przynajmniej następujące elementy:

- a. Ładownie muszą być całkowicie opróżnione.
- b. Ładownie powinny być myte gorącą lub zimną wodą, w zależności od ostatniego ładunku. Zasady są następujące:
  - zimna woda jest używana do produktów, które nie tężeją
  - gorąca woda jest używana do ładunków które tężeją.
- c. Woda jest rozprowadzana przez natrysk pod wysokim ciśnieniem (ok. 6 barów) po wnętrzu ładowni.
- d. Woda myjąca jest wysysana przez pompy służące do wyładunku i odprowadzana do specjalnego „zbiornika na brudną wodę”.
- e. Używane są wyłącznie środki myjące 'Food Grade' (przeznaczone do żywności).
- f. Po zakończeniu mycia, nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków myjących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.).
- g. Zabieg mycia powinien zostać odnotowany.
- h. Po zakończeniu mycia, a przed załadunkiem żywności i pasz należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną firmę kontrolną posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik) lub przez własnego kontrolera załadunkowego firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI).

**UWAGA**

W przypadku gdy przewoźnik zostanie poinformowany, że w poprzednim ładunku wykryto nieprawidłowości mikrobiologiczne, ładownie muszą zostać zdezynfekowane w trakcie kolejnego czyszczenia. Dezynfekcja ma miejsce zawsze po myciu. Nie mogą pozostać żadne ślady środka dezynfekującego.

**HACCP PLAN PRACY 5b****OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH  
ŁADUNKI SUCHE**

**CEL:** Zapobieganie możliwym skażeniom pasz i żywności przez substancje niepożądane poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni.

**PROCEDURA**

Procedura czyszczenia ładowni w statkach do przewozu ładunków suchych powinna zawierać przynajmniej następujące elementy:

- a. Ładownie muszą być całkowicie opróżnione.
- b. W zależności od poprzedniego ładunku ładownie powinny być poddane czyszczeniu przez zamiatanie.
- c. W zależności od poprzedniego ładunku ładownie będą myte detergentem i/lub wypłukane wodą.
- d. Używane są wyłącznie środki myjące 'Food Grade' (przeznaczone do żywności).
- e. Po zakończeniu mycia, nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków myjących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.)
- f. Jeżeli ładownie są suche, statek może przyjąć nowy ładunek.
- g. Zabieg mycia powinien zostać odnotowany
- h. Po zakończeniu mycia, a przed załadunkiem żywności i pasz należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną firmę kontrolną posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik) lub przez własnego kontrolera załadunkowego firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI).

**UWAGA**

W przypadku gdy przewoźnik zostanie poinformowany, że w poprzednim ładunku wykryto nieprawidłowości mikrobiologiczne, ładownie muszą zostać zdezynfekowane w trakcie kolejnego czyszczenia. Dezynfekcja ma miejsce zawsze po myciu. Nie mogą pozostać żadne ślady środka dezynfekującego.

**HACCP PLAN PRACY 5C****OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA KONTENEROWCÓW I  
DROBNICOWCÓW**

**CEL:** Zapobieganie możliwym skażeniom pasz i żywności przez substancje niepożądane poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni (kontenerowców i drobnicowców)

**PROCEDURA**

Ponieważ kontenery są przyjmowane i wydawane załadowane i zamknięte, nie ma odrębnej procedury czyszczenia odnoszącej się do ich transportu.

Ładunki drobnicowe (skrzynki, towary workowane, etc.) zapewniają w mniejszym lub większym stopniu ochronę przez czynniki zewnętrznymi. Ochronne właściwości opakowań oznaczają, że wystarczające są ładownie pozamiatane do czysta i suche.

Odstępstwa od tej zasady mogą mieć miejsce na żądanie i w porozumieniu z zainteresowanymi stronami.

**HACCP PLAN PRACY 6**

**HACCP- PLAN DLA "CZYSZCZENIA, PRZYJĘCIA ZLECENIA I ZAŁADUNKU"**

**CEL:** Zapewnić poprzez audyt i działania naprawcze, że nie nastąpi skażenie pasz lub żywności szkodliwymi substancjami.

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzucenia		Metoda	Częstotliwość	Odpowiedzialność	Metoda	Odpowiedzialność	
SBM1 (Czyszczenie)	Niedostateczne czyszczenie powodujące:  - Skażenie mikrobiologiczne	Ślady (wizualne, zapach) poprzedniego ładunku, sucha posadzka w ładowniach  Salmonella nieobecna w 25g.		Czyszczenie oraz, jeśli trzeba, dezynfekcja ładowni i urządzeń załadowniczych zgodnie z Załącznikiem 1.	Organoleptyczna (wizualna, zapach) kontrola ładowni i sprzętu załadowniczego.	Po każdym czyszczeniu	Przewoźnik, pracownicy firm transportu śródlądowego	Powtórne czyszczenie lub dokładniejsze czyszczenie (użycie wody, środków myjących food grade) i ponowna kontrola.	Przewoźnik	Plan Pracy 5a, 5b i 5c, Załącznik 1
	- Zanieczyszczenia fizyczne (materiały obce)	- Brak widocznych śladów szkła, metali, plastiku  - Czystość biologiczna (pasze) min. 95%  - Wymagania kontraktowe			Sprawdzenie czyszczenia wrażliwych miejsc.	Po każdym czyszczeniu	Przewoźnik, pracownicy firm transportu śródlądowego	Powtórne czyszczenie lub dokładniejsze czyszczenie (użycie wody, środków myjących food grade) i ponowna kontrola. Weryfikacja planu czyszczenia w razie powtarzających się niezgodności.	Przewoźnik	Plan Pracy 5a, 5b i 5c

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumen- towanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzuce- nia		Metoda	Częstotli- wość	Odpowiedzi- alność	Metoda	Od- powiedzi- alność	
	- Skażenie chemiczne	Zgodnie z przepisami prawa.			LCI	Przed każdym załadunkiem	Inspektor	Powtórne czyszczenie, dokładniejsze, w miarę możliwości i ponowne przedstawienie ładowni do kontroli.	Przewoźnik	Plan Pracy 2
				Transport "Dedykowany"	Sprawdzenie ładunków za ostatnie 6 miesięcy.	Raz na żądanie inspektora.	Inspektor	Od ostatniego ładunku "niespecjalistycznego" liczy się nowy okres 6 miesięcy przed ponowną kontrolą.	Przewoźnik	Plan Pracy 1a, 1b
SBM2 (Załadunek)	Nieprawidłowa tempera- tura powodująca:  - Zmiany fizyczne (barwa, zapach, lepkość)  - Skażenie mikrobiolog- iczne	Zgodnie z zalecanymi temperaturami Plan Pracy 10.  - Zgodnie z charakterystyką produktu w specyfikacji.  - Możliwość pompowania (tłuszcze i oleje)  Salmonella nieobecna w 25g.	- Pomiar, porównywanie i rejestrowanie temperatury na dokumencie odbioru.*  - Kontrola organoleptyczna (barwa, konsystencja, zapach)*	Porównanie z wartościami normatywnymi  Porównanie produktu z udokumentowanymi danymi o tej partii.	Każdy ładunek wymagający kontroli	Przewoźnik, pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Wstrzymanie załadunku  - Poinformowanie klienta  - Działania naprawcze w porozumieniu z klientem	Przewoźnik	Plan Pracy 10a, 10b i 10c.  Plan Pracy 11	

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumen- towanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzuce- nia		Metoda	Częstotli- wość	Odpowiedzi- alność	Metoda	Od- powiedzi- alność	
SBM3 (Załadunek/Wyładunek)	Opady atmosferyczne w trakcie załadunku lub wyładunku stwarzające ryzyko:			Zabezpieczenie ładowni i ładunku przed opadami	Nadzór nad najlepszym możliwym przykryciem produktu podczas załadunku/wyładunku oraz zamknięciem ładowni.	W razie jakichkolwiek opadów atmosferycznych	Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Oświadczenie armatora - Wstrzymanie załadunku/wyładunku - Adnotacja w księdze ładunków - Poinformowanie klienta - Działania naprawcze w porozumieniu z klientem.	Przewoźnik	Plan Pracy 6 Plan Pracy 8 Plan Pracy 11
	- Uszkodzeń fizycznych (podwyższona wilgotność, uszkodzenie opakowania)	Brak wyraźnych śladów uszkodzeń produktu lub opakowania								
	- Skażenie mikrobiologiczne	Salmonella nieobecna w 25g.								
					Wizualna ocena partii zmoczonych przez deszcz na obecność pleśni lub zbrylenia	Podczas dostawy partii ładowanych w trakcie opadów atmosferycznych	Przewoźnik Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Zablockowanie ładunku		

\* Sprawdzenie przez przewoźnika w ramach jego możliwości.

**PLAN HACCP PLAN PRACY 7**

**PLAN HACCP dla "TRANSPORTU"**

**CEL:** Zapewnienie poprzez audyt i działania naprawcze, że nie nastąpi skażenie pasz lub żywności niebezpiecznymi substancjami.

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy	Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
SBM4 (Transport)	Wahania temperatury spowodowane usterkami w systemie chłodzenia, prowadzące do: - Uszkodzeń fizycznych (pogorszenie struktury, barwy lub zapachu, uszkodzenie opakowań)  - Skażenie mikrobiologiczne	Brak uszkodzeń ładunku stwierdzanych organoleptycznie.*  Salmonella nieobecna w 25g.	Prawidłowo działające urządzenia chłodnicze	- Pomiar temperatury ładunku (temperatura musi być możliwa do odczytania z zewnątrz).	Codziennie dla partii wymagających chłodzenia. Rejestrowania w księdze ładunków.	Przewoźnik Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Zablokowanie ładunku - Adnotacja w księdze ładunków - Poinformowanie klienta - Dalsze działania w porozumieniu z klientem.	Przewoźnik	Plan Pracy 10 a, 10b i 10 c. Plan Pracy 11
				- Sprawdzenie działania urządzeń chłodniczych	Urządzenia chłodnicze na statku: co miesiąc	Przewoźnik	- Poinformowanie klienta - Po konsultacjach, przeladowanie partii na inny statek - Adnotacja w księdze ładunków - Naprawienie urządzeń - W miarę możliwości przejście na rozwiązania awaryjne		

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy	Środki kontrolne	Kontrola		Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
					Kontener chłodniczy: podczas załadunku	Przewoźnik Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poinformowanie klienta</li> <li>- Po konsultacjach, przeładowanie partii na inny statek</li> <li>- Adnotacja w księdze ładunków</li> <li>- W miarę możliwości przejście na rozwiązania awaryjne</li> </ul>	

\* Sprawdzenia dokonuje się w ramach możliwości załadowcy.



**HACCP PLAN PRACY 8**

**PLAN HACCP dla "WYŁADUNKU"**

**CEL:** Zapewnienie poprzez audyt i działania naprawcze, że nie nastąpi skażenie pasz lub żywności niebezpiecznymi substancjami.

Numer SMB (proces)	Ryzyko	Normy	Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumen- towanie – Plan Pracy
SBM3 (Załadunek/W yładunek)	Opady atmosferyczne podczas załadunku lub wyładunku niosące ryzyko:  - Uszkodzeń fizycznych (podwyższona wilgotność, uszkodzenie opakowań)  - Skażenia mikrobiolog- icznego	Brak zewnętrznych oznak uszkodzenia produktu lub opakowania  Salmonella neo- becan w 25g.	Zabezpieczenie ładowni i ładunku przed opadami	Nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem oraz przykrycie ładunku i ładowni.	Dla każdego rodzaju opadów atmosferycznych	Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Oświadczenie armatora  - Wstrzymanie załadunku/ wyładunku  - Adnotacja w księdze ładunków  - Poinformowanie klienta	Przewoźnik	PlanPracy 6  Plan Pracy 8  Plan Pracy 11
				Ocena wizualna partii zmoczonej przez deszcz pod kątem obecności pleśni lub zbryleń	Podczas dostawy partii, które były ładowane w czasie opadów	Przewoźnik Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Dalsze działania w porozumieniu z klientem.  - zablokowanie ładunku		

\* Sprawdzenie podczas wyładunku urządzeń wyładawczych i ogólnego stanu higieny miejsca wyładunku przez załadowcę jest konieczne, ale zawsze dostosowane do możliwości dostępnych załadowcy.  
Za urządzenia wyładawcze odpowiedzialny jest klient lub armator lub odbiorca.

**HACCP- PLAN PRACY 9a Żywność****PRZYGOTOWANIE DO UZYSKANIA STATUSU "DEDYKOWANY"**

**CEL:** Korzystanie z wskazówek przewodnika celem zapewnienia uzyskania statusu transportu "dedykowanego".

Niniejszy przewodnik stosuje się do statków żeglugi śródlądowej, które mają spełnić wymagania dla uzyskania statusu transport 'dedykowany dla żywności' zgodnie w Planem Pracy 1a

1. Wskazówki dla produktów, które będą jeszcze poddane dalszemu przetworzeniu:
  - a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie surowce żywnościowe lub żywność. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w przemyśle spożywczym.
  - b) Statki z ładowniami ze stali miękkiej:  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie surowce żywnościowe lub żywność. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w przemyśle spożywczym. Analiza powinna następnie wykazać, że nie ma żadnych pozostałości przewożonych ładunków przed czyszczeniem.
2. Wskazówki dla produktów, które nie będą poddawane dalszemu przetworzeniu:
  - a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie surowce do produkcji. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w przemyśle spożywczym.
  - b) Statki z ładowniami ze stali miękkiej:  
Wszystkie poprzednie ładunki musiały być ładunkami żywności lub surowców do produkcji żywności lub statek musi mieć ładownie zbudowane w sposób umożliwiający jedynie transport żywności lub surowców do produkcji żywności.

**Powyższe wskazówki nie zwalniają statku ze zwyczajowych inspekcji i procedur czyszczenia**

**HACCP- PLAN PRACY 9b Pasze****PRZYGOTOWANIE DO UZYSKANIA STATUSU "DEDYKOWANY PASZE"**

**CEL:** Zapewnienie uzyskania statusu transportu "dedukowanego" dzięki skorzystaniu z przewodnika.

Niniejszy przewodnik stosuje się do statków, które mają spełnić wymagania dla uzyskania statusu transport 'dedykowany dla pasz' zgodnie w Planem Pracy 1b

3. Wskazówki dla produktów, które zostaną poddane dalszemu przetworzeniu:

a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:

Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników) można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie surowce do produkcji żywności lub premiksi. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w żywieniu zwierząt lub przemyśle spożywczym.

b) Statki z ładowniami ze stali miękkiej:

Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników) można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie surowce do produkcji żywności lub premiksi. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w paszach dla zwierząt. Analiza powinna następnie wykazać, że nie ma żadnych pozostałości przewożonych ładunków przed czyszczeniem.

4. Wskazówki dla produktów, które nie będą poddawane dalszemu przetworzeniu:

a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:

Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników) można przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów) transportować wyłącznie materiały paszowe lub premiksi. Produkty te nie mogą być użyte bezpośrednio w przemyśle paszowym.

b) Statki z ładowniami ze stali miękkiej:

Wszystkie poprzednie ładunki musiały być materiałami paszowymi, mieszankami paszowymi lub premiksami lub też statek musi mieć ładownie zbudowane w sposób umożliwiający jedynie transport materiałów paszowych, mieszanek paszowych lub premiksów.

**Powyższe wskazówki nie zwalniają statku ze zwyczajowych inspekcji i procedur czyszczenia**

**HACCP PLAN PRACY 9c****DOPUSZCZENIE PO PRZEWOZIE ŁADUNKÓW ZABRONIONYCH  
LUB NIE WYMIENIONYCH JAKO DOPUSZCZALNE**

**CEL:** Zapobieganie, dzięki stosowaniu wskazówek przewodnika, skażeniom żywności lub pasz przez substancje niepożądane z poprzednich ładunków.

Niniejszy przewodnik stosuje się do transportu statkami żeglugi śródlądowej, które przewoziły ładunki zabronione lub nie wymienione jako dopuszczalne i mają przewozić żywność lub pasze.

Mogą wystąpić sytuacje, w których przewoźnik transportował ładunek zabroniony lub nie wymieniony na liście dopuszczalnych. Zwyczajowe procedury czyszczenia (Plan Pracy 5) nie są w takim przypadku wystarczające aby zaakceptować statek i jego ładownie do przewozu żywności lub pasz.

1. Jeśli ostatni ładunek znajduje się na liście "zabronionych ładunków poprzednich" (patrz Załącznik 1) lub nie jest wymieniony na żadnej liście, statek nie nadaje się do przewozu żywności, pasz, mieszanek paszowych i premiksów.

Ładownia może zostać dopuszczona po przewozie ładunku zabronionego zgodnie z następującą procedurą:

**Krok 1**

Czyszczenie zgodnie z procedurą dla ładunków zabronionych oraz użyciem wody (i środka myjącego dopuszczonego do kontaktu z żywnością – food grade) oraz dezynfekcja (jeśli konieczna) przy użyciu środka dezynfekującego dopuszczonego do kontaktu z żywnością (food grade) odpowiednio do rodzaju ładunku zabronionego i zgodnie z wcześniej opracowaną przez firmę procedurą;

**Krok 2**

Ocena strefy załadowniczej po czyszczeniu i dezynfekcji zgodnej z opisem w Kroku 1 dokonana na koszt firmy przez niezależną firmę kontrolną posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik). Definicje – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI).

Firma kontrolna skorzysta z księgi ładunków, aby ustalić jakie poprzednie ładunki były przewożone i jakie operacje czyszczenia i dezynfekcji zostały przeprowadzone. Następnie zostanie wizualnie sprawdzona strefa załadownicza środka transportu pod kątem ewentualnych pozostałości, szczególnie w miejscach trudno dostępnych.

**Krok 3**

Wystawienie przez firmę kontrolną certyfikatu, w którym musi być stwierdzenie czy strefa załadownicza może być dopuszczona do (następnych) przewozów pasz i żywności.

**Uwaga:**

W zależności od rodzaju poprzednich ładunków i wyników inspekcji wizualnej, inspektor z firmy kontrolnej może nakazać wprowadzenie dodatkowych środków sprawdzania higieny przy zastosowaniu pomiarów ATP (bioluminescencja) lub metoda agarowa („agar stamps”), na koszt przewoźnika. Inną możliwością jest analiza ostatniej wody po czyszczeniu.

Załącznik 1 zawiera dodatkowe instrukcje dotyczące ładunków nie wymienionych.

**HACCP PLAN PRACY 10a****DOZWOLONE TEMPERATURY W TRANSPORCIE TANKOWCAMI**

**CEL:** Ochrona produktów wrażliwych na zmiany temperatury przed zepsuciem lub innymi procesami niepożądanymi dla pasz i żywności poprzez stosowanie wskazówek przewodnika.

CODEX opracował następujące wskazówki odnośnie maksymalnych i minimalnych temperaturę dla załadunku i wyładunku olejów jadalnych i tłuszczów.

**CODEX CAC/RCP 36 – 1987 (Rev. 3-2005)**

**Zalecenia międzynarodowego kodeksu dobrej praktyki dla składowania i transportu olejów jadalnych i tłuszczów luzem:**

Olej/tłuszcz	Składowanie i transport luzem		Załadunek i wyładunek	
	Min °C	Max °C	Min °C	Max °C
Olej rycynowy	20	25	30	35
Olej kokosowy	27	32	40 <sup>5</sup>	45 <sup>5</sup>
Kwasy tłuszczowe oleju kokosowego	?	?	?	?
Olej bawełniany	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	20	25 <sup>2</sup>
Olej rybi	20	25	25	30
Kwasy tłuszczowe oleju rybiego	?	?	?	?
Olej arachidowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	20	25 <sup>2</sup>
Olej uwodorniony	Zmienna	-	zmienna	- <sup>3</sup>
Tłuszcz masłowy	38	41	50	55
Smalec	40	45	50	55
Olej lniany	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>
Olej kukurydziany	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>
Oliwa z oliwek	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Uznaje się, że w niektórych przypadkach temperatura otoczenia może przekroczyć maksymalną rekomendowaną wysokość wskazana w Tabeli.

<sup>3</sup> Oleje uwodornione mogą się znacznie różnić w zakresie punktu topnienia, który powinien być zawsze zadeklarowany. Zaleca się, aby w czasie podróży utrzymywać temperaturę bliską zadeklarowanego punktu topnienia, a przed wyładunkiem podnieść ją do poziomu od 10 do 15 °C powyżej tego punktu, aby zapewnić prawidłowy wyładunek.

	Składowanie oraz transport luzem		Załadunek i wyładunek	
	Min °C	Max °C	Min °C	Max °C
<b>Olej / tłuszcz</b>				
Olej palmowy	32	40	50	55
Oleina palmowa	25	30	32	35
Stearyna palmowa	40	45	60	70 <sup>4</sup>
Kwasy tłuszczowe oleju palmowego	?	?	?	?
Olej z ziarn palmowych	27	32	40 <sup>5</sup>	45 <sup>5</sup>
Oleina z ziarn palmowych	25	30	30	35
Stearyna z ziarn palmowych	32	38	40	45
Kwasy tłuszczowe oleju z ziarn palmowych	?	?	?	?
Olej rzepakowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>
Kwasy tłuszczowe oleju rzepakowego	?	?	?	?
Olej kokosowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>
Olej sezamowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	20 <sup>2</sup>
Masło shea	38	41	50	55
Olej sojowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	20	25 <sup>2</sup>
Kwasy tłuszczowe oleju sojowego/słonecznikowego/kukurydzianego	?	?	?	?
Olej słonecznikowy	Temperatura otoczenia	Temperatura otoczenia	10	25 <sup>2</sup>
Łój wołowy	Temperatura otoczenia (T ≤ 10 dni)*	Temperatura otoczenia (T ≤ 10 dni)*	55	65
Łój wołowy	35 (T > 10 dni)*	45 (T > 10 dni)*	55	65

\* T = czas podróży

<sup>4</sup> Różne rodzaje stearyny palmowej mogą mieć szeroki zakres punktów topnienia, stąd podana temperatura może wymagać dostosowania do szczególnych okoliczności.

<sup>5</sup> W ciepłym klimacie temperatura załadunku i wyładunku dla oleju kokosowego i oleju z ziaren palmowych wynosi Min 30°C, Max 35°C lub jest temperaturą otoczenia.

**HACCP PLAN PRACY 10b****DOZWOLONE TEMPERATURY DLA TRANSPORTU ŁADUNKÓW SUCHYCH**

**CEL:** Ochrona produktów wrażliwych na zmiany temperatury przed zepsuciem lub innymi procesami niepożądanymi dla pasz i żywności poprzez stosowanie wskaźówek przewodnika.

Załadowca winien stosować się do instrukcji klienta odnośnie kontrolowania temperatury w czasie transportu, załadunku i wyładunku partii żywności, surowców do produkcji żywności, materiałów paszowych, mieszanek paszowych i premiksów.

Produkty muszą być przykryte w czasie transportu, o ile nie wpływa to na pogorszenie jakości. Jeśli to konieczne dla utrzymania jakości produktu, należy zapewnić wentylację aby zapobiegać problemom ze zbrylaniem.

**HACCP PLAN PRACY 10c****DOZWOLONE TEMPERATURY DLA TRANSPORTU KONTENERÓW**

**CEL:** Ochrona produktów wrażliwych na zmiany temperatury przed zepsuciem lub innymi procesami niepożądanymi dla pasz i żywności poprzez stosowanie wskazówek przewodnika.

Kodeks Dobrej Praktyki dla Transportu (Żywności) wymaga przestrzegania następujących zaleceń odnośnie monitorowania kontroli temperatury dla transportu, załadunku i wyładunku partii żywności, surowców do produkcji żywności, materiałów paszowych, mieszanek paszowych i premiksów.

Podane temperatury są temperaturami **wewnątrz produktu (w °C)**.

	<b>Temperatura zgodna z przepisami</b>	<b>Zalecana temperatura</b>
Mrożone soki owocowe/ lód	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Mrożone ryby	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Mrożone masło & inne tłuszcze	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Mrożone mięso	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Inne mrożone produkty spożywcze	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Produkty mleczne	≤ 7 °C	≤ 4 °C
Dród & Króliki	≤ 4 °C	-/ - 2 - 4 °C
Ryby, mięczaki, skorupiaki	≤ 4 °C	W topniejącym lodzie (-/ - 0 °C)
Mięso	≤ 7 °C	≤ 4 °C
Produkty mięsne	≤ 7 °C	≤ 4 °C

**INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MAKSYMALNEJ I MINIMALNEJ TEMPERATURY  
ORAZ DOPUSZCZALNEGO MAKSYMALNEGO CZASU TRANSPORTU**

**(w związku z terminem przydatności)  
BĘDĄ PRZEKAZANE PRZEZ KLIENTA**

**ODSTĘPSTWA MUSZĄ BYĆ ZAWSZE ZGŁASZANE DO KLIENTA.**



**HACCP PLAN PRACY 11****KSIĘGA ŁADUNKÓW**

**CEL:** Transportowane ładunki mogą być efektywnie śledzone dzięki księdze ładunków

Nazwa statku:				
Europejski numer statku				
Data załadunku:		Towar:		
Ilość:		Temperatura (jeśli ciekły i/lub chłodzony):	Przy załadunku:	
			Podczas transportu:	
			Przy dostawie:	
Ładownia numer / -ry:			Wolna od szkodników	
Pusta	Czysta	Sucha	Bez zapachu	Bez pozostałości
Klient / Broker frachtowy			Z:	Do:
LCI otrzymano tak/nie*:	Numer LCI:		Data opróżnienia:	Czyszczenie przeprowadzone
Uwagi / szczegóły / odstępstwa				

**HACCP PLAN PRACY 12****LIST PROTESTACYJNY dotyczący sprawdzenia bezpieczeństwa pasz i żywności**

**CEL:** Wskazanie innym stronom zagrożeń dla bezpieczeństwa pasz i żywności przy braku kontroli działań może pozwolić na ich uniknięcie.

**LIST PROTESTACYJNY**

**DATA** :  
**DO** :  
**OD** :  
**DOT.** : **Barka** :  
          : **Partia** :  
          : **Miejsce** :  
          : **Z** :

Szanowni Państwo,

Niniejszym informujemy, że w odniesieniu do wyżej wymienionej partii wystąpiły następujące problemy:

- Kontroler nie był obecny/dostępny.
- W ładowanej / wyładowywanej partii wykryto następujące niezgodności .....
- Inne niezgodności, opis  
.....

Niżej podpisany, jako armator/załadowca/czarterujący wyżej wymienionej barki zrzeka się wszelkiej odpowiedzialności za ewentualne opóźnienie i/lub różnice w jakości i/lub ilości za (wy-)ładowanej (-nych) partii.

**HACCP PLAN PRACY 13****PRZYKŁAD FORMULARZA REJESTRACJI REKLAMACJI**

**CEL:** Zarejestrowanie wszystkich reklamacji i/lub innych uwag odnoszących się do bezpiecznego transportu pasz lub żywności w celu naprawy wszelkich niepożądanych sytuacji.

**FORMULARZ REJESTRACJI REKLAMACJI**

Numer : .....

Zgłaszający: ..... Data: .....

Klient – nazwa dostawcy : .....

Osoba do kontaktu : .....

Stanowisko : ..... Tel: .....

**OPIS REKLAMACJI**

Wewnętrzna / Zewnętrzna

.....  
 .....  
 .....  
 .....

Dotyczy działu :

Statek/numer akt :  
 .....

Data wpisania do rejestru reklamacji : .....

Parafa przyjmującego formularz reklamacji:.....

Działania podjęte przez : .....

Dział : .....

**OPIS PODJĘTYCH DZIAŁAŃ**

.....  
 .....  
 .....

Data zakończenia działań : .....

Data powiadomienia klienta  
 o działaniach : .....

Parafa : .....

Data wypełnienia formularza

rejestracji reklamacji : .....

Potwierdzenie otrzymania (parafa): .....

**HACCP PLAN PRACY 14****REJESTRACJA & DOKUMENTOWANIE**

**CEL:** Rejestrowanie i odnotowywanie wszystkich dokumentów odnoszących się do Kodeksu Dobrej Praktyki dla umożliwienia wglądu w zdarzenia z przeszłości.

**Informacje ogólne:**

Rejestracja oznacza zbieranie odpowiednich danych. Rejestrowane w sposób właściwy muszą być nie tylko ustalone procedury, ale w szczególności inne dane, takie jak kontrole statków, pobieranie próbek i reklamacje.

Dokumentowanie to zachowywanie wszystkich rejestrowanych danych w formie zbiorczych dokumentów. Jest sprawą o wielkim znaczeniu, aby informacje na temat bezpieczeństwa transportu pasz i żywności były właściwie zachowywane. Przykładem może być kontrola ładowni, pomiary temperatury i informacje o poprzednich ładunkach. Warunki podczas przeładunków i transportu oraz dane o produktach również muszą być zachowywane.

**Procedura:**

Potrzebne dane powinny być dostępne na pokładzie statku przez okres przynajmniej dwóch lat (chyba że przepisy krajowe stanowią inaczej). W razie kontroli dane te powinny być możliwe do okazania i wyjaśnienia. Dla sprawdzenia czy cała niezbędna dokumentacja danej podróży jest zarejestrowana i odnotowana, przewoźnik może posłużyć się listą kontrolną używanych procedur.

Procedury te to:	Plan Pracy 3,4 -	higiena
	Plan Pracy 5 -	czyszczenie ładowni
	Plan Pracy 6,7,8-	proces transportu
	Plan Pracy 9 -	poprzednie ładunki
	Plan Pracy 10 -	minimalne i maksymalne temperatury
	Plan Pracy 15 -	weryfikacja
	Plan Pracy 16 -	przeгляд w razie zmian (after-care)

W odniesieniu do informacji o produktach i warunkach w czasie przeładunków i transportu stosuje się następujące dokumenty:

Plan Pracy 1	-	Informacja odnośnie transportu 'specjalistycznego'
Plan Pracy 2	-	Kontrola ładowni
Plan Pracy 11	-	Księga Ładunków (identyfikowalność & Śledzenie drogi produktu)
Plan Pracy 12	-	List protestacyjne
Plan Pracy 13	-	Rejestr reklamacji

Te dokumenty powinny również być dostępne na pokładzie statku przez okres co najmniej dwóch lat i być udostępniane przy każdej kontroli.

**LISTA KONTROLNA UŻYTYCH PROCEDUR****NAZWA STATKU:** .....**ZAŁADOWCA:** .....**MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU:** ..... **DATA:** .....**OPIS TOWARU:** .....**UŻYTE PROCEDURY**

Plan Pracy 3,4	- Higiena	TAK/NIE
Plan Pracy 5	- Czyszczenie ładowni	TAK/NIE
Plan Pracy 6,7,8	- Proces transportu	TAK/NIE
Plan Pracy 9	- Poprzednie ładunki	TAK/NIE
Plan Pracy 10	- Temperatur minimalna & maksymalna	TAK/NIE
Plan Pracy 15	- Weryfikacja	TAK/NIE
Plan Pracy 16	- Przegląd w razie zmian	TAK/NIE

**KOMENTARZ:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**HACCP PLAN PRACY 15****WERYFIKACJA**

**CEL:** Sprawdzenie czy plany pracy Kodeksu Dobrej Praktyki prowadzą rzeczywiście do bezpiecznego transportu pasz i żywności oraz czy spełniają wymagania prawne.

**PROCEDURA WERYFYKACJI****Informacje ogólne:**

Weryfikacja to sprawdzenie czy jest zgodność z Kodeksem (Dobrej Praktyki). Weryfikację powinien przeprowadzać certyfikowany audytor zewnętrzny zgodnie z ustaloną częstotliwością.

**Spodziewane pytania:**

1. Czy są wszystkie plany pracy (16 sztuk) i czy są używane.
2. Czy zagrożenia są rozpoznane i włączone do planów pracy.
3. Czy zagrożenia są właściwie kontrolowane.
4. Czy załadowca ma wystarczającą wiedzę o działaniu i strukturze planów pracy.
5. Czy plany pracy są (tam gdzie mają zastosowanie) właściwie wypełniane.
6. Czy są regulacje ze struktury planów pracy.
7. Czy działania naprawcze są zawsze przeprowadzone.
8. Czy wszyscy pracownicy znają strukturę i działanie planów pracy.
9. Czy jest używany list protestacyjny.
10. Czy w razie nieprawidłowości używa się formularza poprawy jakości.
11. Czy system jest przeglądany w razie zmian zewnętrznych.
12. Czy weryfikacje są rejestrowane i zachowywane.

**Zawartość planów pracy**

- WP 1+2 CEL: Dostarczenie informacji o produktach do przewozu pozwalających na określenie możliwych zagrożeń, rozpoznanie tych zagrożeń i zapobieganie jakimkolwiek skażeniom poprzez kontrole.
- WP 3+4 CEL: Zapobieganie wszelkim szkodliwym wpływom na bezpieczeństwo przewożonych pasz lub żywności poprzez higienę osobistą i ogólną na pokładzie statku.
- WP 5 CEL: Zapobieganie skażeniom pasz i żywności przez substancje niepożądane dzięki czyszczeniu ładowni.
- WP 6,7+8 CEL: Zapewnienie, że w czasie transportu nie nastąpi skażenie pasz i żywności niepożądanymi składnikami.
- WP 9 CEL: Dla zapobiegania skażeniom pasz i żywności przez potencjalnie szkodliwe ładunki poprzedzające powinny być opracowane wskazówki, które pozwolą wyeliminować to zagrożenie.
- WP 10 CEL: Dla zabezpieczenia towarów wrażliwych na różnice temperatur przed zepsuciem lub innymi procesami szkodliwymi dla pasz i żywności powinny być opracowane wskazówki pozwalające uniknąć tego zagrożenia.
- WP 11 CEL: Skutecznie śledzić transportowane ładunki poprzez prowadzenie księgi ładunków.
- WP 12 CEL: Zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo pasz i żywności poprzez złożenie protestu przeciwko nieobecności kontrolera.
- WP 13 CEL: Rejestrowanie wszystkich reklamacji i/lub innych uwag dotyczących bezpiecznego transportu pasz i żywności w celu skorygowania wszelkich niebezpiecznych sytuacji.
- WP 14 CEL: Rejestrowanie i odnotowywanie wszystkich dokumentów odnoszących się do Kodeksu Dobrej Praktyki dla umożliwienia wglądu w zdarzenia z przeszłości.
- WP 15 CEL: Sprawdzenie czy plany pracy Kodeksu Dobrej Praktyki prowadzą rzeczywiście do bezpiecznego transportu pasz i żywności. Plany pracy muszą być zgodne z intencją wymagań prawnych (HACCP).
- WP 16 CEL: Dostosowanie do zmian (prawnych) Kodeksu Dobrej Praktyki.

**HACCP PLAN PRACY 16****DZIAŁANIA DOSTOSOWAWCZE W PRZYPADKU ZMIAN W KODEKSIE  
DOBREJ PRAKTYKI**

**CEL:** W przypadku zmian w produkcie do przewozu lub w procesie transportu lub też zmian w przepisach prawa, Kodeks Dobrej Praktyki powinien zostać zmodyfikowany w taki sposób, aby wszystkie zainteresowane strony zostały powiadomione o zmianach we właściwym czasie.

**Informacje ogólne:**

Zmiany mogą mieć różne formy, takie jak:

- Skład i źródło pochodzenia produktów
- Zmiany fabryczne
- Metody przetwarzania lub ich część
- Czynniki środowiskowe
- Procedury czyszczenia
- Typy tanków
- Warunki przechowywania i przeładunku
- Zmiany w przepisach prawa
- Wymagania jakościowe

Jeśli będą jakieś zmiany dotyczące bezpieczeństwa pasz i żywności, powinny one być przekazane użytkownikom najszybciej, jak to możliwe. Dotyczy to w szczególności zmian w przepisach prawa.

**Procedura:**

1. Dostosowanie Kodeksu Dobrej Praktyki będzie prowadzone przez GMP+ International w porozumieniu z organizacjami zainteresowanych stron.
2. Każda zmiana strukturalna zostanie przekazana wszystkim zainteresowanym.
3. Wszystkie zmiany w przepisach prawa będą przekazywane użytkownikom Kodeksu Dobrej Praktyki.



**ZAŁĄCZNIK 1****LISTA POPRZEDNICH ŁADUNKÓW I WYMAGANIA ODNOŚNIE ZAKRESU CZYSZCZENIA**

Przed przyjęciem zlecenia transportowego klient musi określić wymagania odnośnie zakresu czyszczenia dla planowanego nowego ładunku. Wymagania odnośnie czyszczenia muszą być także określone dla ładunków poprzednich przed załadunkiem. Aby tego dokonać firma musi znać rodzaj produktu i specyficzne cechy charakterystyczne, w tym skład (chemiczny). Jeśli wystąpią odchylenia w trakcie załadunku lub transportu, wówczas firma musi podjąć działania naprawcze.

Istnieją cztery podstawowe zakresy czyszczenia i dezynfekcji. Ustalone wymagania odnośnie czyszczenia przedstawiają minimalny niezbędny stopień oczyszczenia. Jeśli ładownia nie jest czysta po takim czyszczeniu, należy przeprowadzić czyszczenie dodatkowe. Cztery podstawowe zakresy czyszczenia to:

Zakres czyszczenia		Metoda czyszczenia
A		Czyszczenie na sucho
B		Czyszczenie z użyciem wody
C		Czyszczenie z użyciem środka czyszczącego (Można używać jedynie środków czyszczących dopuszczonych do kontaktu z żywnością - 'food grade' )
D		Czyszczenie i dezynfekcja (Można używać jedynie środków dezynfekujących dopuszczonych do kontaktu z żywnością - 'food grade')

Jako minimum musi być zastosowany zakres czyszczenia wymieniony w tym Załączniku. Jednak LCI może narzucić wymóg dokładniejszego czyszczenia przed dopuszczeniem ładowni do załadunku żywności oraz pasz.

**Uwaga:**

Jeśli produkt nie jest wymieniony w jednej z kategorii w tym Załączniku, należy sprawdzić w Bazie Danych Transportu dla Pasz (IDTF) GMP+ Feed Certification scheme ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

Jeśli produkt jest zabroniony dla transportu drogowego lub również tam nie jest wymieniony, będzie zabroniony w transporcie śródlądowym. Jeśli produkt jest zaklasyfikowany jako wymagający przynajmniej czyszczenia o zakresie A, B, C lub D, może on być przewożony, pod warunkiem zastosowania odpowiedniego zakresu czyszczenia dla środka transportu.

**- ZABRONIONE ŁADUNKI POPRZEDNIE**

- Skóry i odpady skórzane poddane działaniu garbników.
- Materiał siewny, sadzonki roślin poddane działaniu fito-farmaceutyków.
- Drewno lub trociny poddane działaniu środków konserwujących drewno.
- Szlamy z oczyszczalni ścieków.
- Odpady komunalne.
- Opakowania produktów spożywczych.
- Odpady z rzeźni
- Ziemia ogrodnicza/kompost zawierające materiały odzwierzęce.
- Płatki metali i opiłki (które nie są odtłuszczone, umyte i wysuszone).
- Toksyczne materiały utleniające i ich opakowania.
- Materiały radioaktywne.
- Azbest i materiały zawierające azbest.
- Glina używana do detoksykacji.
- Nasiona, poddane działaniu substancji toksycznych.
- Szlamy ze ścieków.
- Nieprzetworzone resztki żywności.
- Obornik
- Odpady szklane są zabronione dla statków o drewnianej podłodze ładowni. Odpady szklane są dozwolone dla statków o stalowej podłodze ładowni jeśli szkło zostanie wypłukane.
- Przetworzone białka zwierzęce zgodnie z obowiązującymi przepisami (WE 999/2001). Dopuszczenie ładowni do załadunku pasz musi być dokonane przez kompetentne władze. Sposób dopuszczenia zostanie określony przez władze kraju, w którym firma ma siedzibę.  
*(Przykłady przetworzonych białek zwierzęcych to: mączka mięsno-kostna, mączka mięsna, mączka kostna, mączka z krwi, sucha plazma i inne produktu z krwi, hydrolizat białkowy, mączka z rogów, mączka drobiowa, mączka drobiowa poubojowa, mączka z pierza, skwarki, mączka rybna, wyciskany ekstrakt z ryb, fosforan dwuwapniowy, żelatyna i inne porównywalne produkty w tym mieszanki, pasze, dodatki paszowe i premiksy zawierające takie produkty).*

**MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO MIKROBIOLOGICZNE**

Zakres czyszczenia	Produkty
D	Produkty skażone mikrobiologicznie (Salmonella, pleśń)
D	Materiały paszowe pochodzenia zwierzęcego, nie należące do grupy zabronionych ładunków poprzednich. <i>(Przykłady takich materiałów paszowych to: mleko i produkty mleczne, jaja i produkty z jaj oraz tłuszcze zwierzęce).</i> Czyszczenie i dezynfekcja muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami i rozporządzeniami (WE 1069/2009)

MATERIAŁY NIOŚĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
B	Fosforyt
B	Potas
B	Potaż
B	Siarka
B	Piasek (budowlany)
B	Popiół lotny (mokry)
B	Popiół utwardzony
B	Żwir
B	Piaski minetalne (rutyl, cyrkon, nefelin) .
B	Borax
B	Stopy żelaza (żelazomangan, żelazochrom, żelazonikiel etc)
B	Szpat
B	Kwarc
B	Fluoryt
B	Piryt
B	Baryt
B	Surówka w gąskach
B	Tłuczeń drobny
B	Cement ( <b>Portland</b> )
B	Granit
B	Bazalt
B	Kamień pozostały przy wydobyciu węgla
B	Gips( <b>naturalny</b> )
B	Anhydryt
B	Azotan amonu.
B	Azotan wapniowo-amonowy KAS
B	Azotan wapniowo-magnezowy MAS
B	Fosforan monoamonowy ( MAP)
B	Fosforan dwuamonowy (DAP)
B	Kaolin
B	Glinka biała
B	Bentonit
B	Siarczan amonu
B	Wapno ( <b>pospolity mortar lime</b> )
B	Talk
B	Magnezyt
B	Boksyt (surowy i wapniowy)
B	Korund
B	Darń ( <b>ogrodowa</b> )
B	Kompost doniczkowy
B	Ruda żelaza
B	Pelety rudy żelaza
B	Metale żelazne I nieżelazne (suche, bez tłuszczu, czyste)
B	Kontenery oraz
B	Opakowania (klatki, skrzynie, bele, worki, big bagi)

MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
B	Żużel wielkopiecowy
B	Kora z drzew i wióry
B	Pelety drewna
B	Biomasa
B	Opony
B	Makulatura
B	Wymyte odpady szklane – jeśli transportowane statkami o stalowej podłodze ładowni i o ile szkło zostanie wypłukane.
C	Węgiel
C	Antracyt
C	Extracyt
C	Koks
C	Metale żelazne i nieżelazne (zatłuszczone i/lub zaolejone)
C	Popiół lotny (suchy)
MINERAŁY / METALE / SUBSTANCJE ORGANICZNE	
B	Sól
C	Koks ponaftowy
C	Ścinki metali i opiłki ( <b>odtłuszczone, umyte i osuszone</b> )
C	Koncentraty/ rudy metali nieżelaznych( cynk/ołów/miedź)
C	Torf
C	Kompost doniczkowy zawierający nawozy chemiczne (z Kategorii 3)
C	Rozdrobniony złom ( <b>części metalu o ile ich wielkość jest powyżej 10 mm oraz bez tłuszczu-bez oleju</b> )
C	Metal/ złom HMS (ciężkie kawałki metalu) <b>które są odtłuszczone, umyte i osuszone</b>
C	Rozdrobnione opakowania

MATERIAŁY NEUTRALNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
A	(Surowce dla) materiałów paszowych*
A	Wermikulit
A	Celuloza
A	Produkty uboczne kopry, palmy, cytrusów, arachidów itp.
A	Roślinne materiały paszowe*
A	Materiały paszowe pochodzenia mineralnego
A	Oleje, tłuszcze i kwasy tłuszczowe (pochodzenia tłuszczowego)*

\* Te grupy produktów mogą być organizmami modyfikowanymi genetycznie (kukurydza, soja, ziarno bawełny, rzepak) lub alergenami (zboża zatrzymujące gluten (pszenica, żyto, owies, jęczmień, orkisz, kamut i pszenica), skorupiaki, jaja, ryby, orzechy arachidowe, mleko sojowe, orzechy, seler, gorczyca, ziarno sezamu). Klienci mogą mieć dodatkowe wymagania dla tych produktów w odniesieniu do czyszczenia i zapewnienia jakości.

**GMP+ International**

Braillelaan 9  
2289 CL Rijswijk  
The Netherlands

t. +31 (0)70 – 307 41 20 (Office)  
+31 (0)70 – 307 41 44 (Help Desk)  
e. [info@gmpplus.org](mailto:info@gmpplus.org)

Klauzula odpowiedzialności:

Niniejsza publikacja została opracowana celem dostarczenia stronom zainteresowanym informacji o standardach GMP+. Publikacja będzie regularnie aktualizowana. GMP+ International B.V. nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieścisłości w publikacji.

© GMP+ International B.V.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Informacje zawarte w tej publikacji mogą być przeglądane na ekranie, kopiowane oraz drukowane wyłącznie na użytek własny, niekomercyjny. Wszelkie inne użycie wymaga wcześniejszej pisemnej zgody GMP+ International B.V.