



# Küsten- und Binnenschifffahrts- transporte

GMP+ B 4.3

Fassung DE: 1. Januar 2022

**GMP+ Feed Certification scheme**



## Revisionsinformationen zu diesem Dokument

Revisions- Nr./ Datum der Ge- nehmigung	Änderung	Bezieht sich auf	Implementierung spätestens am
0.0 / 09.2010	Vorherige Fassungen lassen sich unter <a href="#">Revisionsinformationen</a> zu Rate ziehen.		01.01.2011
0.1 / 09-2011			01.01.2012
0.2 / 11-2012			01.03.2013
1.0 / 06-2014	Redaktionelle Änderungen: Alle redaktionellen Änderungen werden in ein <a href="#">Factsheet</a> aufgenommen.	Gesamtes Dokument	01.01.2015
	Alle Transporte über Binnengewässer mit Binnenschiffen einschließlich Küstenschiffen haben zertifiziert zu sein.	1.3	01.1.2016
	Verdeutlichung: Die Arbeitspläne im Standard GMP+ B4.3 in Bezug auf die Aufzeichnungen zu unbedenklichen Futtermitteln dienen ausschließlich der Erläuterung. Verlader dürfen ihre eigene Vorlage verwenden, sofern Sie ferner alle verpflichteten Daten festlegen.	4	01.01.2015
	Ein Verweis auf einen falschen bzw. nicht bestehenden Abschnitt ist berichtigt worden.	4.2 4.3	01.01.2015
	Verdeutlichung: Die bereits bestehende Anforderung, dass Reinigungs- und Desinfektionsmittel lebensmittelecht zu sein haben, ist allen geltenden Arbeitsplänen hinzugefügt worden.	Gesamtes Dokument	01.01.2015
	Die bereits bestehende Anforderung, dass der Verlader mindestens das in Anlage 1 genannte Reinigungsverfahren anzuwenden hat und dass dies vom FRI-Inspektor zu kontrollieren ist, wird zusätzlich betont.	Anlage 1	01.01.2015
2.0 / 11-2015	Erläuterung: Die bestehende Anforderung, nach der Glasabfall auszuwaschen ist, wurde deutlicher formuliert.	Anlage 1	01.07.2016
3.0 / 05-2018	Der Frachtraum muss für die Inspektion im Sinne von GMP+ B4.3 leer sein.	1.6	01.07.2019
4.0 / 07-2020	Das gesamte Dokument wurde gemäß der neuen Fassung des Hygienekodex für die Binnenschifffahrt angepasst.	Gesamtes Dokument	31.12.2020
5.0 / 10-2022	Geringfügige redaktionelle Änderungen.	Gesamtes Dokument	Nicht zutreffend
	Hinzufügung der Verdeutlichung, dass das <i>GMP+ Feed Certification scheme</i> keine Anforderungen an die Zertifizierung des Transports mit Seeschiffen stellt.	1.3	01.01.2023
	Hinzufügung von Anforderungen an die Positivkennzeichnung.	1.7	01.01.2023
	Sofern eine vorherige Ladung auf der Liste mit „verbotenen vorherigen Ladungen“ steht oder gar nicht eingeordnet ist, so eignet sich das Schiff nicht mehr länger für den Transport von Futtermitteln.	9c	01.01.2023

Revisions- Nr./ Datum der Ge- nehmigung	Änderung	Bezieht sich auf	Implementierung spätestens am
	Anpassung diverser Produktbezeichnungen.	Annex 1	01.01.2023
	Anlage 2 wurde gestrichen, da dieser nur für Frachträume, die für Lebensmittel bestimmt sind, gilt.	Annex 2	01.01.2023
	Es wird zwischen Anforderungen unterschieden, die für die Gesamtheit der nach GMP+ zertifizierten Binnenschiffahrtsunternehmen gelten, und Anforderungen, die eigens für niederländische bzw. europäische Unternehmen gelten.	Gesamtes Dokument	01.01.2023

**Redaktioneller Hinweis:**

Sämtliche Änderungen in dieser Fassung des Dokuments sind hervorgehoben.

Sie können die

- neuen Textabschnitte bzw.

- ~~alten Textabschnitte~~

wie hier oben angegeben erkennen.

Die Teilnehmer müssen die Änderungen spätestens bis zum äußersten Implementierungsdatum einführen.

**INHALTSVERZEICHNIS**

**1 EINFÜHRUNG..... 5**

1.1 ALLGEMEINES.....5

1.2 AUFBAU DES GMP+ FEED CERTIFICATION SCHEME .....5

1.3 ANWENDUNGSBEREICH UND ANWENDUNG DES VORLIEGENDEN STANDARDS.....6

1.4 AUFBAU DES VORLIEGENDEN STANDARDS.....8

1.5 AUSSCHLUSS VON ANFORDERUNGEN .....8

1.6 ZERTIFIZIERUNGSANFORDERUNGEN .....8

1.7 POSITIVKENNZEICHNUNG.....8

**2 ZIELE DES „FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM“ .....9**

**3 NIEDERLÄNDISCHER HYGIENEKODEX ..... 10**

3.1 WAS IST HACCP .....10

**4 ARBEITSPLÄNE ..... 13**

4.1 EINLEITUNG .....13

4.2 VORBEUGUNG .....14

4.3 LENKUNG.....16

4.4 AUFZEICHNUNG.....17

4.5 ÜBERSICHT ÜBER DIE ARBEITSPLÄNE .....18

**NVWA-MELDEFORMULAR ZU SCHÄDLICHEN UND UNTAUGLICHEN FUTTERMITTELN ..... 61**

***(NUR FÜR NIEDERLÄNDISCHE UNTERNEHMEN)*..... 61**

**KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES INHALTS DES MELDEFORMULARS:..... 61**

**KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES INHALTS DES MELDEFORMULARS:..... 63**

# 1 EINFÜHRUNG

## 1.1 Allgemeines

Das *GMP+ Feed Certification scheme* ist im Jahr 1992 von der niederländischen Futtermittelindustrie als Antwort auf diverse mehr oder weniger schwere Zwischenfälle mit Verunreinigungen in Einzelfuttermitteln initiiert und entwickelt worden. Es war zunächst nur als nationales System konzipiert worden, hat sich jedoch zu einem internationalen System entwickelt, das von GMP+ International in Zusammenarbeit mit diversen internationalen interessierten Parteien verwaltet wird.

Obwohl das *GMP+ Feed Certification scheme* aus der Perspektive der Unbedenklichkeit von Futtermitteln entstanden ist, wurde im Jahr 2013 der erste Standard für Futtermittelnachhaltigkeit veröffentlicht. Zu diesem Zweck sind zwei Module entwickelt worden: *GMP+ Feed Safety Assurance* (das sich auf die Futtermittelsicherheit konzentriert) und *GMP+ Feed Responsibility Assurance* (das auf nachhaltige Futtermittel abzielt).

GMP+ Feed Safety Assurance ist ein vollständiges Modul mit Normen zur Gewährleistung unbedenklicher Futtermittel auf allen Stufen der Futtermittelkette. Die nachweisliche Gewährleistung der Futtermittelsicherheit ist in vielen Ländern und Märkten eine unabdingliche Voraussetzung für den Verkauf in der Futtermittelbranche, und die Teilnahme am GMP+ FSA Modul kann dafür als ausgezeichnetes Instrument dienen. Auf der Grundlage der Bedürfnisse aus der Praxis sind diverse Komponenten in den GMP+-FSA-Normen integriert worden, etwa die Anforderungen an ein „feed safety management system“ (Sicherheitsmanagementsystem für Futtermittel) (Sicherheitsmanagementsystem für Futtermittel) und an die Anwendung von HACCP-Prinzipien sowie Elemente wie die Rückverfolgbarkeit, die Überwachung, das Programm mit Grundbedingungen, der Kettenansatz und das Early Warning System.

Mit der Entwicklung des „GMP+ Feed Responsibility Assurance“-Moduls entspricht GMP+ International den Bedürfnissen der GMP+-Teilnehmer. Von der Futtermittelwirtschaft wird gefordert, dass sie auf verantwortungsvolle Art und Weise arbeitet. Dies betrifft beispielsweise die Beschaffung von Erzeugnissen wie Soja und Fischmehl, die mit Respekt gegenüber Menschen, Tieren und der Umwelt hergestellt und vertrieben werden sollen. Zum Nachweis eines nachhaltigen Herstellungsprozesses und Handels kann ein Unternehmen eine Zertifizierung für die *GMP+ Feed Responsibility Assurance* beantragen. GMP+ International wird dem Bedürfnis aus dem Markt mit Hilfe einer unabhängigen Zertifizierung gerecht.

Gemeinsam mit den GMP+-Partnern definiert GMP+ International auf transparente Art und Weise Anforderungen im *Feed Certification scheme*. Zertifizierungsstellen sind in der Lage, die GMP+-Zertifizierung auf unabhängige Art und Weise durchzuführen.

GMP+ International unterstützt die GMP+-Teilnehmer mit praktischen und nützlichen Informationen. Dies erfolgt mit Hilfe einer Reihe von Leitfäden sowie mit Hilfe von Datenbanken, Rundschreiben, Fragen- und Antwortenkatalogen und Seminaren.

## 1.2 Aufbau des GMP+ Feed Certification scheme

Die Dokumente innerhalb des *GMP+ Feed Certification scheme* gliedern sich in eine Reihe Serien. Die nächste Seite enthält eine schematische Wiedergabe des Inhalts des *GMP+ Feed Certification scheme*:

### GMP+ Feed Certification scheme

#### A-Dokumente

Allgemeine Anforderungen an die Teilnahme am GMP+ FC scheme

#### B-Dokumente

Normative Dokumente, Anhänge und Country Notes.

#### Feed Safety Assurance

#### Feed Responsibility Assurance

#### C-Dokumente

Zertifizierungsanforderungen des GMP+ FC scheme

#### D-Dokumente

Richtlinien zur Unterstützung von Unternehmen bei der Implementierung der GMP+-Anforderungen

Alle diese Dokumente sind auf der Internetseite von GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)) zu finden.

Das vorliegende Dokument wird als Standard GMP+ B4.3 *Binnenschifffahrtstransporte* bezeichnet und gehört zum GMP+ FSA Modul.

### 1.3 Anwendungsbereich und Anwendung des vorliegenden Standards

Der vorliegende Standard enthält Anforderungen und Bedingungen in Bezug auf die Sicherung von Futter- und Lebensmitteltransporten über die Binnen- und Küstenschifffahrt.

Zur Optimierung der Leserlichkeit dieses Hygienekodex ist im weiteren Verlauf des Kodex nur von der Binnenschifffahrt die Rede; damit sind sowohl der Transport über Binnengewässer als auch der Küstentransport gemeint. Wenn ausdrücklich einer der beiden Transportmodi gemeint ist, werden jeweils die Begriffe „Transport über Binnengewässer“ oder „Küstentransport“ verwendet.

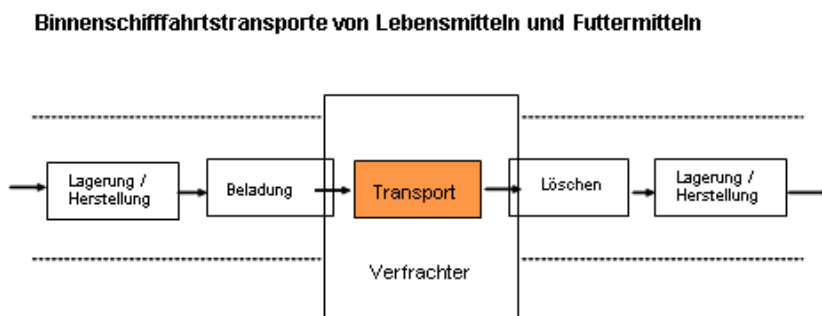
Die Anwendung des vorliegenden Standards bezieht sich auf Transporte über Binnengewässer\*, wobei es unerheblich ist, ob dieser Schiffstransport über Binnengewässer mit einem Binnenschiff oder Küstenschiff erfolgt. Sofern der Transport nicht über Binnengewässer erfolgt, wird das Beförderungsmittel (das Schiff) als Seeschiff betrachtet. ~~und gelten infolgedessen die entsprechenden Anforderungen aus GMP+ B4 Transport.~~ Gemäß dem *GMP+ Feed Certification scheme* gelten keine Anforderungen an die Zertifizierung des Transports mit Seeschiffen.

\* Alle Wasserstraßen innerhalb der Küstenlinie des Staates außer den Binnenrouten, die den Hafen mit der See verbinden.

Ferner werden in diesem Standard die Bezeichnungen „Futtermittel“ und „Futtermittelsicherheit“ benutzt. Falls zutreffend, ist dies auch als „Lebensmittel“ und „Lebensmittelsicherheit“ zu lesen.

Die Verantwortlichkeit des Verfrachters, der den Binnenschiffahrtstransport durchführt, beschränkt sich innerhalb dieses Hygienekodex ausschließlich auf den Binnenschiffahrtstransport (bzw. die diesbezügliche Dienstleistung) von Lebensmitteln und Futtermitteln.

Demzufolge gilt dieser Hygienekodex ausschließlich für die Binnenschiffahrtstransporttätigkeit und nicht für die sonstigen Tätigkeiten, die der Verfrachter möglicherweise durchführt, wie etwa Lagerung, Umschlag oder Befrachtung.



Die Anforderungen dieses Standards beziehen sich auf alle Unternehmen, ungeachtet deren Art oder Umfang, deren Tätigkeiten in den Anwendungsbereich dieses Standards fallen. Es ist völlig unerheblich, ob diese Tätigkeiten auf eigene Rechnung oder in Lohnarbeit durchgeführt werden.

Alle Teilnehmer müssen die unternehmensspezifischen Gefahren in Bezug auf die Futtermittelsicherheit anhand der HACCP-Prinzipien ermitteln, analysieren und lenken. Der vorliegende Standard beschreibt mit größtmöglicher Genauigkeit für Tätigkeiten und Futtermittelinhaltsstoffe, die unter den Anwendungsbereich des vorliegenden Standards fallen, welche Anforderungen es in Bezug auf die verschiedenen Risiken und entsprechenden Lenkungsmaßnahmen gibt. Ein Teilnehmer kann jene Lenkungsmaßnahmen entweder in ein Programm mit Grundbedingungen aufnehmen oder als spezifische Maßnahmen zur Lenkung eines bestimmten kritischen Lenkungspunkts durchführen. Im vorliegenden Standard werden auch Anforderungen an Inspektionen und Überprüfungen genannt.

Wenn ein Teilnehmer andere Tätigkeiten mit Futtermitteln ausführt, die nicht unter den Anwendungsbereich dieses Standards fallen, kann es notwendig sein, statt oder zusätzlich zu diesem Standard einen anderen GMP+-Standard anzuwenden.

Jeder Teilnehmer ist jederzeit selbst für die Unbedenklichkeit der Futtermittelinhaltsstoffe und der damit verbundenen Tätigkeiten sowie für die Kontrolle der Einhaltung der Anforderungen verantwortlich. Diese Tätigkeiten sind vom Teilnehmer selbst auszuführen. Durch die Einhaltung der im vorliegenden Standard genannten Anforderungen und durch eine entsprechende Zertifizierung kann der Teilnehmer die Unbedenklichkeit und Qualität seiner Dienstleistungen beziehungsweise seiner Futtermittelinhaltsstoffe eventuellen Dritten gegenüber nachweisen.

Über die sich aus diesem Standard ergebenden Verpflichtungen hinaus darf ein Teilnehmer jedoch nur solche Futtermittel in den Verkehr bringen oder Dienstleistungen im Zusammenhang mit Futtermitteln anbieten, die für Tiere und (indirekt) auch für den Verbraucher tierischer Produkte sicher sind.

Der Teilnehmer darf keine Futtermittelinhaltsstoffe in Verkehr bringen, die die Gesundheit von Mensch und Tier beziehungsweise die Umwelt gefährden.

### 1.4 Aufbau des vorliegenden Standards

Dieser Standard verfügt über einen eigenen Aufbau. Nach zwei eher allgemeinen Abschnitten (Abschnitt 1 und Abschnitt 2) wird in Abschnitt 3 die Beziehung zwischen diesem Standard und dem niederländischen Hygienekodex für die Binnenschiffahrt erläutert. Dieser Standard besteht im Grunde aus dem zweiten Teil jenes Hygienekodex. Abschnitt 4 besteht aus so genannten Arbeitsplänen, die ein Schiffsführer anwenden muss um nachzuweisen, dass er die Bedingungen erfüllt.

#### Internationaler Rahmen

In Abschnitt 4 wird mit der Bezeichnung „Leitlinien für die gute Verfahrenspraxis in der Binnenschiffahrt“ das Dokument GMP+ B4.3 gemeint.

Bei den GMP+-Anhängen (GMP+ BAxx), auf die ebenfalls erwiesen wird, handelt es sich um eigenständige GMP+-Dokumente innerhalb der B-Serie. Wenn darauf verwiesen wird, sind sie im Rahmen dieses Standards anzuwenden. Siehe auch Abschnitt 2.

### 1.5 Ausschluss von Anforderungen

Eine Anforderung kann für einen Teilnehmer den Status „nicht zutreffend“ haben. Der Teilnehmer kann diese Anforderungen ausschließen. Natürlich muss er den Ausschluss begründen und festlegen. Ein solcher Ausschluss darf unter keinen Umständen dazu führen, dass der Teilnehmer Futtermittel liefert, die den Anforderungen der Futtermittelsicherheit, wie sie im *GMP+ FSA Modul* definiert sind, nicht entsprechen.

Anforderungen dürfen nicht mit der Begründung ausgeschlossen werden, dass der Teilnehmer diese für irrelevant hält, weil z.B. Abnehmer nicht die Erfüllung der Anforderungen fordern, weil die Erfüllung dieser Anforderungen nicht gesetzlich vorgeschrieben ist oder weil das Unternehmen klein ist.

### 1.6 Zertifizierungsanforderungen

Innerhalb des Rahmens der Inspektion im Sinne von GMP+ B4.3 muss der Inspektor überprüfen, ob sich der Frachtraum in einem ordentlichen technischen Zustand befindet und aus Material besteht, das sich wirkungsvoll reinigen und warten lässt, sodass eine Kontaminierung von Lebensmitteln und Futtermitteln verhindert wird.

Zu diesem Zweck muss der Frachtraum für die Frachtrauminspektion im Sinne von GMP+ B4.3 *Küsten- und Binnenschiffahrtstransporte* leer sein.

### 1.7 Positivkennzeichnung

Ein Teilnehmer, der nach diesem GMP+-Standard gesicherte Dienstleistungen in Form eines physischen Transports erbringt, muss dem Kunden den Status der erbrachten Dienstleistungen schriftlich mitteilen. Siehe GMP+ BA6 *Mindestanforderungen an die Etikettierung und Anlieferung* für die ergänzenden Anforderungen in Bezug auf die Erbringung von Dienstleistungen.



## 2 Ziele des „feed safety management system“

Die Einführung dieses Standards soll den Aufbau eines Managementsystems bezwecken, das die Sicherheit und Qualität der Futtermittelerzeugnisse und Futtermitteldienstleistungen im Sinne des Anwendungsbereichs dieses Standards gewährleistet.

Dieser Standard ist gemäß der einschlägigen Futtermittelgesetzgebung sowie den Futtermittelsicherheitsprinzipien und Normen im Bereich von Futtermitteln, die in der Futtermittelwirtschaft allgemein akzeptiert sind und denen bei der Herstellung und Lieferung unbedenklicher Futtermittel Rechnung zu tragen ist, konzipiert worden.

Das „feed safety management system“ hat sicherzustellen, dass die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Anforderungen sowie die einschlägigen gesetzlichen, vorschriftsmäßigen und vertraglichen Regelungen erfüllt werden.

Hinweis:

- In Bezug auf die gesetzlichen Futtermittelvorschriften ist bei der Erstellung des vorliegenden Standards der Aufnahme der betreffenden Anforderungen aus der einschlägigen Futtermittelgesetzgebung besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Es obliegt jedoch weiterhin der Verantwortung des Teilnehmers, dafür Sorge zu tragen, dass die betreffende Futtermittelgesetzgebung gänzlich erfüllt wird.
- Ergänzend wurde in Bezug auf die Branchenanforderungen in einer Reihe GMP+-Anhängen (nummeriert als GMP+ BAxx) eine Reihe branchenspezifischer Normen und Anforderungen zur Gewährleistung unbedenklicher Futtermittel festgelegt, deren Erfüllung weltweit für die Herstellung und Lieferung unbedenklicher Futtermittel für erforderlich gehalten wird. Sofern im vorliegenden Standard auf einen solchen GMP+-Anhang verwiesen wird, so wird von dem Teilnehmer erwartet, dass dieser sicherstellt, dass das erforderliche „feed safety management system“ in hinreichendem Maße die jeweiligen branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen erfüllt. Es kann sich jedoch ergeben, dass sowohl dieser Standard als die Anhänge nicht sämtliche branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen abdecken. Deshalb gilt auch hier, dass es weiterhin der Verantwortung des Teilnehmers obliegt, alle zutreffenden Futtermittelsicherheitsanforderungen festzulegen und sicherzustellen, dass das „feed safety management system“ in der Lage ist, deren Erfüllung zu gewährleisten.

Die Zertifizierung des „feed safety management system“ nach den Anforderungen des vorliegenden Standards gewährleistet nicht, dass die rechtlichen oder branchenspezifischen Anforderungen erfüllt werden, sondern gilt als Nachweis für die Tatsache, dass der Teilnehmer über ein wirkungsvolles „feed safety management system“ zur Umsetzung und Aufrechterhaltung der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften sowie der branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen verfügt.

Der Teilnehmer hat auch die zutreffenden Anforderungen, die in den GMP+-A-Dokumenten genannt werden, zu erfüllen.

Diese Dokumente sind auf der Website der GMP+ International verfügbar ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

### 3 Niederländischer Hygienekodex

Dieser Standard wurde von den niederländischen Behörden als ein Hygienekodex für die Binnenschifffahrt genehmigt. Durch die Anwendung dieses Kodex zeigen niederländische Unternehmen, dass sie die Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 852/2004, (EG) Nr. 853/2004 und (EG) Nr. 183/2005 erfüllen.

Der niederländische „Binnenschifffahrtskodex“ setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Teil 1 beinhaltet die ausführlichen gesetzlichen Anforderungen. Teil 2 (dieser Standard) ist ein Handbuch, das der Schiffsführer in der Praxis bei der Anwendung der Anforderungen aus dem Hygienekodex verwenden kann.

#### Internationaler Rahmen

In diversen Abschnitten bzw. HACCP-Arbeitsplänen wird eine Reihe typisch niederländischer bzw. europäischer Anforderungen in international anzuwendende Anforderungen übertragen.

#### 3.1 Was ist HACCP

Eine wichtige Grundlage dieses Hygienekodex ist das HACCP-System. HACCP steht für Hazard Analysis and Critical Control Points. Auf gut Deutsch und kurz zusammengefasst bedeutet das: Analyse der Risiken für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit und Lenkung dieser Gefährdungen. Lenkung beinhaltet in diesem Fall, dass Gefahren verhütet, beseitigt oder in ausreichendem Maße begrenzt werden. Die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit muss vom Anbau bis zur Ablieferung an den Verbraucher gewährleistet sein. Auch beim Transport per Binnenschiff.

HACCP ist ein Bestandteil der Europäischen Lebensmittelhygieneverordnung sowie der Futtermittelhygieneverordnung und wurde in die einzelstaatliche Gesetzgebung aufgenommen. Diese Europäische Richtlinie und die einzelstaatliche Gesetzgebung bieten die Möglichkeit zur Erstellung von Kodizes für den sicheren Umgang mit Futtermitteln und Lebensmitteln. Die Kodizes sind für einen ganzen Sektor oder Wirtschaftszweig bestimmt und basieren auf den HACCP-Prinzipien. Die Kodizes werden von der zuständigen Behörde genehmigt.

Die Verpflichtung zur Anwendung von HACCP gilt für jedes Unternehmen, das die oben erwähnten Erzeugnisse zubereitet, verarbeitet, behandelt, verpackt, transportiert, lagert, umlädt, vertreibt oder damit handelt. Hierunter fällt auch der Transport per Binnenschiff. Der Unternehmer entscheidet selbst, ob er gemäß einem genehmigten Kodex arbeitet oder selbst ein HACCP-System erstellt. Die Kontrolle obliegt in allen Fällen den zuständigen Behörden.

Das HACCP-System ist ein Futtermittel- und Lebensmittelsicherheitssystem, mit Hilfe dessen die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit gewährleistet werden soll. Das System muss in systematischer Weise die Gefährdungen ermitteln, beseitigen oder in einer sicheren Weise lenken. Die Verantwortlichkeit des Verfrachters beschränkt sich auf den Transport der jeweiligen Partien. Der Auftraggeber ist auch verpflichtet, für den sicheren Transport der oben erwähnten Erzeugnisse zu sorgen. Der Verfrachter muss deshalb von ihm verlangen, eine (nach ISO 17020 oder gleichwertig) zugelassene Inspektionsprüfstelle oder einen eigenen Ladungsinspektor des Unternehmens zu beauftragen, für den Transport Inspektionen gemäß den vereinbarten Richtlinien des Hygienekodex vorzunehmen. Für die Definition siehe Abschnitt 4.2 „Vorbeugung / Arbeitsplan 2 – Frachtrauminspektion (FRI)“

### Was bedeutet es, dass eine Ermittlung der Gefahren für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit durchgeführt werden muss?

Zunächst fordert das HACCP-System eine Analyse der Gefährdungen und Risiken (Hazard Analysis) für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit, die beim Transport der oben erwähnten Erzeugnisse auftreten können. Ausgangspunkt ist der Verbraucher. Das Erzeugnis, das konsumiert werden soll, muss sicher sein. Der Konsum kontaminierter oder verdorbener Erzeugnisse kann ernsthafte Folgen für die Volksgesundheit haben und zur Haftbarmachung des Verfrachters führen.

Das Risiko für Kontaminierung und Verderb kann aufgeteilt werden in:

- a. Verunreinigung: Kontaminierung durch gleichzeitiges Laden verschiedener Erzeugnisse
- b. Verunreinigung durch Wechseltransport: der aufeinander folgende Transport verschiedener Erzeugnisse
- c. Umgebungsverunreinigung: Kontaminierung und Verderb durch unzulängliche Reinigung oder Wartung, Betretung der Fracht, Vogelexkremete, Wetterbedingungen (Regen, Schnee) usw.
- d. Temperaturanstieg: Verderb durch Erwärmung während des Transports infolge von Gärung, defekter Kühlung usw.

Bei der Analyse der vorstehenden Gefährdungen muss auf drei Gefahrenarten geachtet werden, und zwar: mikrobiologische, chemische und physikalische Gefahren. Einige Beispiele sind:

- a. Das Eindringen von Reinigungsmitteln oder chemischen Mitteln in transportierte Erzeugnisse. Zum Beispiel durch das Reinigen der Frachträume (zurückgebliebenes Waschwasser) oder durch Kontaminierung mit vorausgegangenen Frachten. Dies bedeutet, dass der Frachtraum nach jeder Fracht gründlich inspiziert und gegebenenfalls gereinigt werden muss (Korrekturmaßnahme). Nach jeder Reinigung ist eine erneute Inspektion erforderlich, und jede Abnahme muss mittels eines Formulars (Arbeitsplan 2) erfasst werden. Für die Reinigung müssen Arbeitsvorschriften erstellt werden (Arbeitsplan 5), in denen die Reinigungsmethode genau anzugeben ist. Diese Arbeiten müssen aufgezeichnet werden (Arbeitsplan 14).
- b. Ein zweites Beispiel ist die Gefahr, dass Schädlinge auftreten, und das damit verbundene Schädlingsbekämpfungsverfahren (zum Beispiel Ausgasen). Aber auch die Lagertemperatur bestimmter Waren kann eine Gefährdung darstellen (Entstehung krankheitserregender Mikroorganismen). Korrekturmaßnahmen können hierbei das Ausgasen (mit der „Gasfrei-Erklärung“) sowie das Inspizieren und Kontrollieren der Bedingungen (Temperatur, Vorhandensein von Schädlingen) sein.

Bei der Gefahrenanalyse wird geprüft, welche Gefahren während der Zeit bestehen, in der der Verfrachter für die Fracht verantwortlich ist. Dies wird erreicht, indem die möglichen Gefahren während des Umschlags und des Transports ermittelt und festgelegt werden. Die Gefahrenanalyse für den Transport per Binnenschiff ist Bestandteil der Arbeitspläne des Handbuchs Hygienekodex für die Binnenschifffahrt. Diese Analyse wurde bereits durchgeführt, so dass bei der Anwendung des Hygienekodex nur die im Kodex enthaltenen Schritte befolgt werden müssen.

### **Was sind kritische Lenkungspunkte?**

Kritische Lenkungspunkte sind Handlungen oder Prozessschritte, bei denen eine Gefahr für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit auftreten kann (zum Beispiel die unzulängliche Reinigung eines Frachtraums). Nachdem festgestellt wurde, wo sich die kritischen Lenkungspunkte befinden, muss beurteilt werden, ob die festgestellten Gefahren für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit beseitigt oder gelenkt werden können.

Zunächst wird versucht, diese Gefahren zu verhindern oder zu beseitigen. Gelingt dies nicht, muss durch die Anwendung von Lenkungsmaßnahmen versucht werden, die Gefahr auf ein akzeptables Maß zu reduzieren. In allen Fällen handelt es sich um einen kritischen (Lenkungs-) Punkt bzw. „Critical Control Point“ (CCP).

Die Lenkung des Umschlags- und Transportprozesses muss schrittweise entlang der festgestellten Lenkungsmaßnahmen ablaufen. Es muss festgestellt werden, wo sich die kritischen Lenkungspunkte befinden und welche Präventivmaßnahmen getroffen werden müssen. Anschließend muss gewährleistet werden, dass der Umschlags- und Transportprozess gelenkt wird und nötigenfalls angepasst werden kann. Selbstverständlich müssen alle Daten aufgezeichnet und dokumentiert werden.

Für den Verlauf des gesamten Transportprozesses wurde eine Reihe von Lenkungsmaßnahmen festgelegt, die alle in den Arbeitsplänen 6,7 und 8 aufgeführt sind.

## 4 Arbeitspläne

### 4.1 Einleitung

Futtermittel und Lebensmittel sind besonders anfällig für Verunreinigungen und Kontaminationen. Die Gesundheit des Verbrauchers ist gefährdet, wenn die Erzeugnisse nicht verantwortungsvoll und hygienisch transportiert werden. Wie Erzeugnisse während des Ladens, des Löschens und beim Transport behandelt werden müssen, steht in diesem Kapitel.

Wichtige allgemeine Anforderungen sind:

- Die Erzeugnisse dürfen nicht von außen infiziert werden (Kontaminierung durch andere Fracht oder Kontaminierung durch vorherige Fracht).
- Die Erzeugnisse dürfen nicht in einen Zustand gebracht werden, durch den eine unsichere Situation für Futtermittel oder Lebensmittel entstehen kann (falsche Umgebung oder falsche Temperatur).

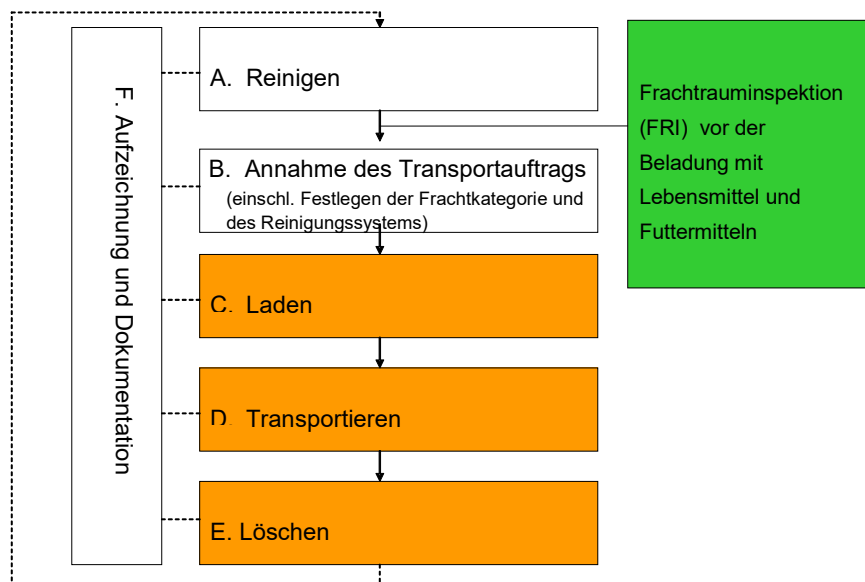
In die Arbeitspläne wurden die Methoden, die befolgt werden müssen, aufgenommen. Für jede Situation wurde ein Arbeitsplan erstellt. Die Arbeitspläne sind in drei Elemente gegliedert: **Vorbeugung**, **Lenkung** und **Aufzeichnung**.

Hinweis:

In den genannten Arbeitsplänen wird angegeben, welche Angaben schriftlich festzulegen sind. Der Verfrachter darf für diese Arbeitspläne eine eigene Vorlage verwenden, sofern darin auch alle verpflichteten Angaben festgelegt werden.

Der Transportprozess ist einfach und sieht wie folgt aus:

#### Prozess Binnenschiffahrtstransport für Lebensmittel und Futtermittel



Beim Transport von Lebensmitteln und Futtermitteln gelten drei Grundsätze:

1. **Verunreinigung verhindern** durch **Vorbeugung**
2. **Gutes Arbeiten** durch **Lenkung** des Prozesses
3. **Gute Verwaltung** durch **Aufzeichnungen**

## 4.2 Vorbeugung

### Wie wird die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit während des Transportprozesses gewährleistet?

Das Handbuch zum Hygienekodex für die Binnenschifffahrt basiert auf der Verwendung von Arbeitsplänen. Bei der Entwicklung dieser Arbeitspläne wurden drei Sorten Schiffe berücksichtigt: Tankschiffe (für hauptsächlich flüssige Ladung), Trockenfrachtschiffe und Containerschiffe. Es hängt von der Fracht ab, welcher Arbeitsplan angewendet werden muss. In den Arbeitsplänen wird ein Unterschied zwischen „Dedicated Transport“ und „Undedicated Transport“ gemacht. Mit „Dedicated Transport“ ist gemeint, dass das Schiff ausschließlich Lebensmittel oder Futtermittel transportiert. Beim „Dedicated Transport“ ist eine Reihe Gefahren von vornherein eliminiert.

Wie bereits in der Einleitung ausgeführt, ist ein kritischer Lenkungspunkt ein Punkt, an dem eine Gefahr für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit auftreten kann und an dem eine Kontrolle erforderlich ist, um diese Gefahr zu verhindern, zu beseitigen oder zu lenken. Alle kritischen Punkte, die während des Transportprozesses auftreten können, sind in den Lenkungs- und Vorbeugungspunkten der Arbeitspläne des Hygienekodex erfasst. Bei einer sachgerechten Anwendung dieser Arbeitspläne ist die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit beim Transport der oben genannten Erzeugnisse gewährleistet.

#### Grundbedingungen:

Der Verfrachter stellt sicher, dass das Schiff

- a. aus geeigneten Materialien hergestellt ist, die zur Vermeidung von Verunreinigungen der Futtermittel problemlos gereinigt und gewartet werden können. Das gilt insbesondere für Materialien und Oberflächen, die in direkten Kontakt mit Lebensmitteln und/oder Futtermitteln kommen
- b. in technischer Hinsicht in einem guten Zustand ist
- c. über geeignete Einrichtungen zum Sammeln und Lagern von Abfall verfügt
- d. sich für die beabsichtigte Verwendung eignet und der beabsichtigten Verwendung entsprechend funktioniert
- e. eine hygienische Herstellung bzw. hygienische Arbeitsmethoden ermöglicht

Außerdem trägt er Sorge dafür, dass

- a. Präventivmaßnahmen gegen Schädlinge ergriffen werden und dass – bei Auftreten eines tatsächlichen Schädlingsproblems – ein geeigneter Schädlingsbekämpfungsplan erstellt und ausgeführt wird
- b. sich das Personal an die Vorschriften für allgemeine und persönliche Hygiene hält
- c. die Frachträume sauber, absolut leer, frei von Frachtresten und frei vom Geruch von vorherigen Frachten sind
- d. die Frachträume im Falle trockener Folgefrachten trocken und/oder getrocknet sind
- e. die Frachträume abgedeckt sind, sofern dies nicht die Qualität des Erzeugnisses beeinträchtigt

**Arbeitsplan 1 – „Dedicated Transport“**

Der erste Arbeitsplan ist ein Arbeitsplan, in dem die Möglichkeit des „Dedicated Transport“ beschrieben wird. Hiermit ist gemeint, dass das betreffende Schiff entweder nur Lebensmittel oder nur Lebensmittel, Einzelfuttermittel, Mischfutter und Vormischungen transportiert. Falls ein Schiff diesen Status noch nicht hat, aber dafür vorgesehen werden soll, muss für dieses Schiff durch externe Kontrolle oder Musterung nachgewiesen werden, dass es sich für den „Dedicated Transport“ eignet. Dabei ist auf die spezifischen Unterschiede zwischen Tanktransporten und Trockenladungstransporten zu achten. Arbeitsplan 1 gilt als ein Nachweis, der auf dem Schiff mitgeführt und den kontrollierenden Instanzen auf Verlangen vorgelegt werden muss.

**Arbeitsplan 2 – Frachtrauminspektion (FRI)**

Frachträume müssen so konstruiert sein, dass sie gut und regelmäßig gereinigt werden können. Die Frachträume müssen von hoher Qualität sein und gut gewartet werden. Es muss verhindert werden, dass Haustiere und Schädlinge die Erzeugnisse verunreinigen können. Zur Inspizierung dieser Frachträume vor der Beladung wird Arbeitsplan 2 (Frachterfassungsformular) verwendet. Der Binnenschiffer hat die Pflicht, seine vorigen Frachten auf diesem Formular anzugeben.

Der Auftraggeber bzw. der Eigentümer der Waren lässt die Frachträume von einer (nach ISO 17020 oder gleichwertig) zugelassenen Inspektionsstelle oder von einem eigenen Ladungsinspektor des Unternehmens, das den Auftrag zum Transport erteilt (Hersteller oder Händler), inspizieren.

Inspektionsstelle: nach ISO 17020 akkreditierte Inspektionsstelle, die sich auf Viehfutter bzw. Getreide oder flüssige landwirtschaftliche Schüttgüter (Agribulk) verlegt hat und/oder international nach einem anerkannten Zertifizierungssystem wie ISO 9001:2008 oder gleichwertig operiert, wobei die Frachtrauminspektion nachweislich zum zertifizierten Anwendungsbereich gehört.

Eigener Ladungsinspektor: ein bei einem GMP+-zertifizierten Teilnehmer angestellter Ladungsinspektor. Dies betrifft eine in das QM-System aufgenommene Stellung, welche von einem Mitarbeiter wahrgenommen wird, der auf der Grundlage seiner Qualifizierung und Erfahrung die Kenntnisse und Fachkunde besitzt, einen Frachtraum auf die Eignung zur Befrachtung mit Futtermitteln zu inspizieren.

Die Verwendung dieses Arbeitsplans und dessen Registrierung für jede Fracht mit Lebensmitteln oder Futtermitteln ist gesetzlich vorgeschrieben. Selbstverständlich muss der Verfrachter sich an die (ergänzenden) Anforderungen des Auftraggebers halten.

**Arbeitsplan 3, 4 und 5 – Hygiene und Reinigung**

Nicht nur an die Erzeugnisse selbst werden hinsichtlich der Hygiene Anforderungen gestellt, sondern auch an die Menschen, die mit den Erzeugnissen umgehen. Sie können mit Ausgangserzeugnissen, Halberzeugnissen und Endprodukten in Berührung kommen und dadurch eine wesentliche Quelle für Kontaminationen mit Mikroorganismen sein. Der Verfrachter muss dafür sorgen, dass die notwendige Hygiene und Sicherheit an Bord beachtet wird. Zerbrechliche Behältnisse (z.B. aus Glas) dürfen nicht verwendet werden. Für die Hygiene an Bord wurden zwei Arbeitspläne erstellt, und zwar Arbeitsplan 3 (persönliche Hygiene) und Arbeitsplan 4 (allgemeine Hygiene).

Die Frachträume müssen gemäß den Vorschriften gereinigt werden (für Futtermittel siehe Arbeitsplan 9b, Anlage 2. Die Aufzeichnung der Reinigung erfolgt mittels Arbeitsplan 14. Auch das Material, das mit den Erzeugnissen in Berührung kommt oder kommen kann (z.B. Material für die Probenahme), muss regelmäßig gereinigt werden. Die Reinigungs- und Desinfektionsmittel müssen lebensmittelecht sein. Für die Reinigung der Frachträume wurde Arbeitsplan 5 erstellt. Die Reinigung ist ein CCP.

Lebensmittelecht: Dabei handelt es sich um unbedenkliche Reinigungs- und/oder Desinfektionsmittel, die beim Transport von Erzeugnissen, die für die Futtermittel- und/oder Lebensmittelindustrie bestimmt sind, verwendet werden dürfen. Der Anwender muss dies anhand der Gebrauchsanweisung des Produkts überprüfen.

### 4.3 Lenkung

**Wie wird die Lenkbarkeit der Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit während des Transportprozesses sichergestellt?**

#### **Arbeitsplan 6, 7 und 8 – Laden, Transport und Löschen**

Die Erzeugnisse müssen derart umgeschlagen und transportiert werden, dass Verunreinigungen und Kontaminierungen verhindert werden. Wie bereits erwähnt besteht der Transportprozess aus drei Schritten, wobei jeder Schritt spezifische kritische Lenkungspunkte hat. Diese kritischen Lenkungspunkte werden ausreichend beherrscht, wenn sie gut kontrolliert und aufgezeichnet werden. Die folgenden Arbeitspläne geben an, wo sich die Lenkungspunkte befinden und wie sie kontrolliert werden müssen. Diese Pläne sind Arbeitsplan 6 (das Laden), Arbeitsplan 7 (der Transport) und Arbeitsplan 8 (das Löschen). Kontaminierung durch Niederschlag während des Ladens und Löschens ist ein CCP.

#### **Arbeitsplan 9 und 10 – Vorherige Frachten und vorgeschriebene Temperaturen**

Die festgelegten Normen und Grenzwerte sind einzuhalten, wobei die üblichen, in Gesetzen und Verträgen festgelegten Untauglichkeitsgrenzen berücksichtigt werden müssen. Besonders Kontaminierungen von außen (zum Beispiel durch andere Fracht) und Schäden aus dem Erzeugnis selbst (zum Beispiel durch falsche Temperaturen) müssen verhindert werden. Hierfür wurden die folgenden Pläne erstellt: Arbeitsplan 9 (Vorbereitung „Dedicated“ Status und Umgang mit verbotenen und nicht eingeordneten Frachten) und Arbeitsplan 10 (vorgeschriebene Temperaturen). Die Aufzeichnung der Temperaturen ist ein CCP.

#### **Arbeitsplan 11 – Frachtenjournal**

Der Verfrachter ist für die Aufzeichnung der Frachten verantwortlich. Die Frachten können in einem Frachtenbuch aufgezeichnet werden. Durch die Aufzeichnung von Frachten und eventuellen Auffälligkeiten können transportierte Frachten effektiv zurückverfolgt werden. Arbeitsplan 11 enthält ein Beispiel für ein Frachtenbuch.

#### **Arbeitsplan 12 – Protestbrief**

Der Verfrachter ist jedoch für eventuelle Kontaminierungen der Waren, die die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit während des Transports gefährden könnten, verantwortlich. Der Verfrachter kann Protest erheben, wenn keine sachkundigen Inspektoren anwesend sind, und dies seinen Auftraggebern bekannt geben. Arbeitsplan 12 enthält ein Muster für solch einen Protestbrief.



### **Arbeitsplan 13 – Bearbeitung von Beanstandungen**

Der Verfrachter ist dafür verantwortlich, bei festgestellten Abweichungen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. In den Arbeitsplänen 6, 7 + 8 werden die Korrekturmaßnahmen genannt. Ein wichtiger Teil der Korrekturmaßnahmen ist die Bearbeitung und Erledigung sowohl interner als auch externer Beanstandungen. Die Beanstandungen können mit einem „Formular für die Aufzeichnung von Beanstandungen“ bearbeitet werden. Im Hygienekodex wird ein Formular für die Aufzeichnung von Beanstandungen, und zwar Arbeitsplan 13, verwendet. Dies ist ein Musterformular für die Aufzeichnung von Beanstandungen.

#### **4.4 Aufzeichnung**

##### **Wie wird die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit während des Transportprozesses aufgezeichnet und überprüft?**

Die Verantwortungsbereiche müssen umschrieben sein. Ferner müssen alle Vereinbarungen schriftlich festgehalten werden. Hinsichtlich des Transports ist in der Binnenschifffahrt der Verfrachter für den futtermittel- und lebensmittelsicheren Transport der Waren verantwortlich. Die gesamte Dokumentation wird nach den Arbeitsplänen 14 und 15 (Aufzeichnungen, Dokumentation und Verifizierung) festgelegt. Im Arbeitsplan 16 werden die Veränderungen am System (Revision) behandelt. Die Lenkung des gesamten Systems ist sichergestellt, wenn der Verfrachter in Übereinstimmung mit allen Verfahren und Anleitungen des Hygienekodex für die Binnenschifffahrt aufzeichnet.

### **Arbeitsplan 14 – Aufzeichnungen und Dokumentation**

Alle Daten müssen u.a. im Zusammenhang mit einer angemessenen Rückverfolgbarkeit schriftlich festgehalten werden. Außerdem müssen am Arbeitsplatz Anleitungen vorhanden sein, die beschreiben, wie vorzugehen ist. Vor allem Arbeitsplan 2 (Frachtrauminspektion) und Arbeitsplan 13 (Qualitätsmanagementformular) sind Dokumente, die ausgefüllt werden müssen. Die Aufzeichnung ist eine gesetzliche Pflicht; wenn Sie sie nicht durchführen, begehen Sie einen Verstoß. Das Aufzeichnungs- und Dokumentationsverfahren ist in Arbeitsplan 14 festgelegt.

### **Arbeitsplan 15 – Verifizierung**

Verifizierung bedeutet, dass ermittelt wird, ob der Kodex erfüllt wird. Die Wirksamkeit des Kodex muss regelmäßig überprüft werden. Mittels Untersuchungen wird geprüft, ob das System wie beabsichtigt funktioniert. Die Feststellung kann durch Berichte erfolgen, die in Übereinstimmung mit der in Arbeitsplan 15 angegebenen Untersuchung zu erstellen und aufzubewahren sind. Dieser Arbeitsplan kann ein zusätzlicher Bestandteil eines externen Prüfers sein.

### **Arbeitsplan 16 – Revision**

Dieser letzte Schritt stellt sicher, dass das System bei Veränderungen des zu transportierenden Erzeugnisses oder bei Änderungen des Transportprozesses angepasst werden kann. Die Untersuchung in Arbeitsplan 15 beugt Unregelmäßigkeiten innerhalb des Hygienekodex vor. Alle die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit betreffenden Änderungen (wie gesetzliche Regelungen) werden vom Interessenverband registriert. Diese Änderungen am Hygienekodex werden anschließend an alle Verfrachter gesendet, die diesen Kodex verwenden. Das Verfahren für die Änderung der Verfahren und Anleitungen des Hygienekodex ist in Arbeitsplan 16 festgelegt.

#### 4.5 Übersicht über die Arbeitspläne

- Arbeitsplan 1** - „Dedicated Transport“  
Allgemeine Information über die transportierten Produktgruppen und die eventuelle Bedeutung des „Dedicated Transport“.
- Arbeitsplan 2** - Frachtrauminspektion (FRI)  
Informationen & Überprüfung des Erzeugnisses und der Frachträume (Formular zum Ausfüllen)
- Arbeitsplan 3** - Persönliche Hygiene  
Allgemeine Vorschriften über die persönliche Hygiene an Bord
- Arbeitsplan 4** - Allgemeine Hygiene  
Allgemeines Verfahren zum hygienischen Vorgehen an Bord
- Arbeitsplan 5** - Reinigung  
Allgemeines Reinigungsverfahren für Frachträume
- Arbeitsplan 6** - Laden  
Allgemeines Verfahren für die Beladung
- Arbeitsplan 7** - Transporte  
Allgemeines Verfahren für den Transport
- Arbeitsplan 8** - Löschen  
Allgemeines Verfahren für das Löschen
- Arbeitsplan 9** - Vorherige Frachten  
Verfahren zur Erlangung des Status „Dedicated“ und den Umgang mit verbotenen und nicht eingeordneten Frachten
- Arbeitsplan 10** - Vorgeschriebene Temperaturen  
Verfahren für die Mindest- und Höchsttemperaturen der Fracht
- Arbeitsplan 11** - Frachtenbuch  
Aufzeichnungsformular für Frachten
- Arbeitsplan 12** - Protestbrief  
Verfahren zum Erheben von Protest
- Arbeitsplan 13** - Bearbeitung von Beanstandungen  
Verfahren für die Aufzeichnung von Beanstandungen
- Arbeitsplan 14** - Aufzeichnungen und Dokumentation  
Verfahren für Aufzeichnungen und Dokumentation
- Arbeitsplan 15** - Verifizierung  
Verifizierungsverfahren
- Arbeitsplan 16** - Revision  
Verfahren bei Änderungen des Hygienekodex

**HACCP-ARBEITSPLAN 1a – Lebensmittel**

**ERZEUGNISSE UND PRODUKTGRUPPEN**

**ZIEL:** Beschaffung von Informationen zu den zu transportierenden Erzeugnissen, die zur Feststellung eventueller Gefahren führen können, Erkennung der Gefahren und Vorbeugung eventueller Kontaminierungen. Die Tatsache, dass ausschließlich Lebensmittel oder Ausgangserzeugnisse für Lebensmittel transportiert werden, führt bereits zur Bezeichnung „Dedicated Transport“.

**SPEZIALISIERUNGEN:** a) TRANSPORT PER TROCKENLADUNGSSCHIFF (BINNEN SCHIFFFAHRT)  
b) TRANSPORT PER TANKSCHIFF (BINNENSCHIFFFAHRT)

**SCHIFFSNAME** :  
.....

**SCHIFFSFÜHRER** :  
.....

**ERKLÄRUNG** : a) DAS VORSTEHEND GENANNTES SCHIFF TRANSPORTIERT – NACH EINER GRÜNDLICHEN REINIGUNG UND SACHKUNDIGEN INSPEKTION – (bereits seit über 6 Monaten auf einer sehr regelmäßigen Grundlage, d.h. einige Male im Monat) AUSSCHLIESSLICH DIE NACHSTEHEND GENANNTEN ERZEUGNISSE UND KOMMT SOMIT FÜR FOLGENDE BEZEICHNUNG IN BETRACHT:  
b) DAS OBEN GENANNTES TANKSCHIFF WURDE URSPRÜNGLICH FÜR DEN TRANSPORT DER NACHSTEHEND GENANNTEN ERZEUGNISSE GEBAUT BEZIEHUNGSWEISE WURDE ENTSPRECHEND UMGEBAUT UND KOMMT FÜR FOLGENDE BEZEICHNUNG IN BETRACHT:

**„NUR FÜR LEBENSMITTEL“**  
oder Worte gleicher Bedeutung

**ERZEUGNISSE** : IM PRINZIP ALLE LEBENSMITTEL UND AUSGANGSERZEUGNISSE FÜR LEBENSMITTEL ALS MASSENGUT, UND ZWAR SOWOHL IN FESTER ALS AUCH IN FLÜSSIGER FORM, MIT AUSNAHME VON KOMPLETTEN FRACHTEN VON ZUSATZSTOFFEN ODER ANDEREN ERZEUGNISSEN, DIE LEBENSMITTELN NUR IN SEHR KLEINEN ANTEILEN BEIGEFÜGT WERDEN.

**PRODUKTNAMEN** :  
.....  
.....

(siehe Anlage 2 *Lebensmittel in der Tankschifffahrt*)

**SCHIFFSFÜHRER/EIGENTÜMER**  
(Stempel + Name + Unterschrift)  
.....

**INSPEKTIONSPRÜFSTELLE**  
(Stempel + Name + Unterschrift)  
.....

**HACCP-ARBEITSPLAN 1b – Futtermittel**

**ERZEUGNISSE UND PRODUKTGRUPPEN**

**ZIEL:** Beschaffung von Informationen zu den zu transportierenden Erzeugnissen, die zur Feststellung eventueller Gefahren führen können, Erkennung der Gefahren und Vorbeugung eventueller Kontaminierungen. Die Tatsache, dass ausschließlich Futtermittel (bzw. Einzelfuttermittel), Mischfutter und Vormischungen transportiert werden, führt bereits zur Bezeichnung „Dedicated Transport“.

**SPEZIALISIERUNGEN :** a) TRANSPORT PER TROCKENLADUNGSSCHIFF (BINNEN SCHIFFFAHRT)  
b) TRANSPORT PER TANKSCHIFF (BINNENSCHIFFFAHRT)

**SCHIFFSNAME :**  
.....

**SCHIFFSFÜHRER :**  
.....

**ERKLÄRUNG :** a) DAS VORSTEHEND GENANNTEN SCHIFF TRANSPORTIERT – NACH EINER GRÜNDLICHEN REINIGUNG UND SACHKUNDIGEN INSPEKTION – (bereits seit über 6 Monaten auf einer regelmäßigen Grundlage) AUSSCHLIESSLICH DIE NACHSTEHEND GENANNTEN ERZEUGNISSE UND KOMMT SOMIT FÜR FOLGENDE BEZEICHNUNG IN BETRACHT:  
b) DAS OBEN GENANNTEN TANKSCHIFF WURDE URSPRÜNGLICH FÜR DEN TRANSPORT DER NACHSTEHEND GENANNTEN ERZEUGNISSE GEBAUT BEZIEHUNGSWEISE WURDE ENTSPRECHEND UMGEBAUT UND KOMMT FÜR FOLGENDE BEZEICHNUNG IN BETRACHT:

**„NUR FÜR FUTTERMITTEL, AGRI-ONLY“**  
oder Worte gleicher Bedeutung

**ERZEUGNISSE :** IM PRINZIP ALLE FUTTERMITTEL, MISCHFUTTERMITTEL UND VORMISCHUNGEN ALS MASSENGUT, UND ZWAR SOWOHL IN FESTER ALS AUCH IN FLÜSSIGER FORM, MIT AUSNAHME VON KOMPLETTEN FRACHTEN VON ZUSATZSTOFFEN ODER ANDEREN ERZEUGNISSEN, DIE DEM **FUTTERMITTEL** NUR IN SEHR KLEINEN ANTEILEN BEIGEFÜGT WERDEN.

**PRODUKTNAMEN :**  
.....  
.....

**SCHIFFSFÜHRER/EIGENTÜMER**  
(Stempel + Name + Unterschrift)

**INSPEKTIONSPRÜFSTELLE**  
(Stempel + Name + Unterschrift)

.....

.....

**HACCP-ARBEITSPLAN 2**

**FRI (LCI)**

(Musterformular - ausdrücklicher Hinweis: Alle nachstehend genannten betreffenden Informationen müssen angegeben werden.)

**ZIEL:** Durch Informationen & Inspektion über den Zustand der Frachträume eventuelle Gefahren zu ermitteln und dafür zu sorgen, dass diese Gefahren erkannt und eventuelle Verunreinigungen beseitigt werden.

NBR / REFERENCE: Nr. / Referenz: No / Référence:			
INSTRUCTING PARTY: Auftraggeber: Donneur d' ordre:			
NAME BARGE* / TELEF.: Name des Schiffs* / Tel.: Bateau* / tél.:			
PLACE OF INSPECTION: Inspektionsort: Lieu de l' inspection:		DESTINATION: Bestimmung: Destination:	
INTENDED TO LOAD KG: Zu ladendes Gewicht: Poids à charger:		PRODUCT: Erzeugnis: Produit:	
TEMPERATUR (falls zutreffend):			

DATE OF INSPECTION: Datum der Inspektion: Date d' inspection:	STARTED: Anfang: Début:	COMPLETED: Ende: Fin:
---	-------------------------------	-----------------------------

		GMP-ALLOWED GMP-zertifiziert GMP-admis	
PREVIOUS CARGOES *: Vorherige Frachten *:	LAST / Letzte / Dernier	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	2ND / 2. / 2ème	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
Chargements Precedents *:	3RD / 3. / 3ème	YES Ja / Oui	NO Nein/Non

		GMP-ALLOWED GMP-zertifiziert GMP-admis	
CLEANING: Reinigung: Nettoyage:	DRY / trocken / sec	NO Nein/Non	NO Nein/Non
	WITH WATER / mit Wasser / à l' eau	NO Nein/Non	NO Nein/Non
	WATER + DETERGENT / Wasser + Reinigungsmittel / eau + détergent	NO Nein/Non	NO Nein/Non
	WATER + DETERGENT + DESINFECTION Wasser + Reinigungsmittel + Desinfektion / eau + détergent + désinfection	NO Nein/Non	NO Nein/Non

RESULTS: Resultate / Résultats:	EMPTY / Leer / Vide	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	CLEAN / Rein / Propre	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	DRY / Trocken / sec	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM ODEUR / Geruchlos / Sans odeur	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM INSECTS / Frei von Schädlingen / Exempt de vermine	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Frei von vorherigen Ladungsresten / Sans restes de chargements antérieurs	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	VISUAL: TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING Visuell unbeschädigt und verschließbar / Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
ART DER HEIZUNG (Tankschiffe):		Dampf / Warmwasser / Heizöl	
FINAL RESULT: Ergebnis/ Résultat:	ACCEPTED FOR LOADING Genehmigung zum Laden / Accepté zur charger	YES Ja / Oui	YES Ja / Oui
REMARKS / Bemerkungen / Remarques			

Name oder Stempel der  
InspektionsPrüfstelle:

SURVEYOR'S NAME:

Der Inspektor /

Le controleur : \_\_\_\_\_

THE CAPTAIN:

Der Kapitän:

Le capitaine \_\_\_\_\_

\* die letzten drei Massengutladungen (letzte, vorletzte, drittletzte) mit Nennung der zwischenzeitlichen anderen Nicht-Massengutladungen und eventuell der Nennung der Bezeichnung „Agri-only“.

**HACCP-ARBEITSPLAN 3**

**PERSÖNLICHE HYGIENE AN BORD**

**ZIEL:** Vorbeugung von Beeinträchtigungen der Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich der zu transportierenden Erzeugnisse über persönliche Hygienemaßnahmen an Bord.

Für die persönliche Hygiene an Bord gilt folgendes Verfahren:

1. Sowohl der Verfrachter als auch sein Personal müssen über die Gesetzgebung für persönliche Hygiene während des Ladens, des Transports und des Löschens von Futtermitteln und Lebensmitteln auf dem neuesten Wissensstand sein.
2. Der Verfrachter hat sein Personal und eventuelle Dritte während der Arbeit an Bord zu beaufsichtigen.
3. Die persönliche Hygiene an Bord beinhaltet, dass:
  - a. Personen, die an den folgenden Erkrankungen leiden, dem Verfrachter unmittelbar die Erkrankung und die mögliche Ursache melden und dürfen nicht mit der Ladung in Kontakt kommen. Dies gilt vor allem für:
    - eine Krankheit, die über Lebensmittel übertragen werden kann
    - infizierte Wunden, Hautinfektionen und Hauterkrankungen
    - Durchfall, Erbrechen und Gelbsucht.
  - b. In Frachträumen für Lebensmittel oder Futtermittel ist es nicht gestattet zu essen, zu rauchen oder zu trinken.
  - c. Beim Laden oder Löschen von Massengütern ist es nicht gestattet zu essen, zu rauchen oder zu trinken.
  - d. Personal, das mit Lebensmitteln oder Futtermitteln in Kontakt kommt, trägt saubere Schutzkleidung, Kopfbedeckung und Schuhwerk. Sauberes Schuhwerk (Überschuhe), wenn man sich in die Ladung begeben muss.
  - e. Personal (z.B. Inspektoren), das mit Lebensmitteln oder Futtermitteln in Kontakt kommt, muss Maßnahmen ergreifen, um eine Verschmutzung von Lebensmitteln und Futtermitteln mit persönlichen Gegenständen und Schmuck (Stifte, Bleistifte, Mobiltelefone, Feuerzeuge, Zigaretten, Ohringe, Ringe usw.) zu verhindern.

**HACCP-ARBEITSPLAN 4**

**ALLGEMEINES HYGIENEVERFAHREN**

**ZIEL:** Verhinderung der Beeinträchtigung der Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich der zu transportierenden Erzeugnisse.

Für die Hygiene an Bord gilt folgendes Verfahren:

1. Sowohl der Verfrachter als auch sein Personal müssen über die Gesetzgebung für hygienisches Arbeiten während des Ladens, des Transports und des Löschens von Waren auf dem neuesten Wissensstand sein.
2. Der Verfrachter hat sein Personal während der Arbeit an Bord zu beaufsichtigen.
3. Der Verfrachter ergreift geeignete Präventivmaßnahmen gegen Schädlinge an Bord. Auf diese Weise sorgt der Verfrachter für
  - a. angemessene Wartung von Frachträumen und Abdichtungen (Ventile, Luken)
  - b. eine gute Ableitung für Spül- und Regenwasser, die für Schädlinge nicht zugänglich ist
  - c. eine saubere Arbeitsumgebung, die frei von Schmutz, Nahrungsmitteln und Versteckmöglichkeiten für Schädlinge ist
  - d. ein gutes hygienisches Arbeitsverfahren und
  - e. eine gute Eingangskontrolle (im Rahmen der Möglichkeiten, die dem Verfrachter zur Verfügung stehen)

Besteht tatsächlich ein Schädlingsproblem (in einem jeglichen Bereich des Schiffes), sorgt der Verfrachter dafür, dass ein zertifizierter Kammerjäger einen geeigneten Schädlingsbekämpfungsplan erstellt und/oder ein zertifiziertes Unternehmen die befallenen Räume mit einem Schädlingsbekämpfungsmittel ausräuchern kann. Das Vorhandensein von Schädlingen in der Ladung muss dem Auftraggeber gemeldet werden.

4. Hygienisches Arbeiten an Bord bedeutet zu verhindern, dass:
  - a. sich Unrat in den Frachträumen ansammelt
  - b. Verunreinigungen durch vorherige Frachten entstehen
  - c. Verunreinigungen beim gemeinsamen Laden entstehen
  - d. in den Frachträumen von Pilzbefall die Rede ist
  - e. Verunreinigungen durch Öl oder Wasser aus anderen Frachträumen oder durch Ballastwasser entstehen
  - f. sich Mängel am Schiff wie Ritzen und Löcher befinden, durch die Schädlinge oder Waschwasser oder ähnliches eindringen können
  - g. Verunreinigung durch die Verwendung von Reinigungs-, Schädlingsbekämpfungs- und Desinfektionsmitteln bzw. Reinigung, Schädlingsbekämpfung und Desinfektion entsteht
  - h. Haustiere in Frachträume gelangen, in denen Lebensmittel oder Futtermittel gelagert werden
  - i. während des Ladens und Löschens Verunreinigungen über äußere Einflüsse entstehen (Witterungseinflüsse, Vögel, Vogelkot usw.)



**HACCP-ARBEITSPLAN 5a**

**ALLGEMEINES REINIGUNGSVERFAHREN FÜR TANKSCHIFFE**

**ZIEL:** Die Verhinderung eventueller Kontaminierungen mit Bestandteilen, die in Futtermitteln oder Lebensmitteln unerwünscht sind, indem die Frachträume gründlich und sachgerecht gereinigt werden.

**VERFAHREN**

Das Reinigungsverfahren für die Frachttanks von Tankschiffen besteht mindestens aus folgenden Bestandteilen:

- a. Die Frachträume werden vollständig geleert.
- b. Frachträume werden abhängig von der vorhergehenden Fracht mit warmem oder kaltem Wasser gewaschen (siehe die Bestimmungen zu Buchstabe c). In diesem Zusammenhang gilt Folgendes:
  - Für nicht erstarrende Erzeugnisse wird kaltes Wasser verwendet.
  - Für erstarrende Erzeugnisse wird warmes Wasser verwendet.
- c. Das Wasser wird mit einer „Butterwash-Anlage“ oder andernfalls mit hohem Druck (ca. 6 bar) in die Frachträume gespritzt. Dieses „Waschwasser“ wird mittels einer Ladungspumpe abgesaugt und in die „Sloftanks“ (Schmutztanks) gepumpt. Es ist außerordentlich wichtig, dass das Wasser, mit dem Transportmittel gereinigt wird, über eine gute Qualität verfügt (Grundwasser, Leitungswasser, Prozesswasser). Dabei ist es wichtig, dass der Eigentümer des Transportmittels hinsichtlich des (erneut) verwendeten Reinigungswassers eine Risikoanalyse durchführt. Die Qualität des Wassers muss derart sein, dass das Wasser zu keiner Verunreinigung des zu verladenen Erzeugnisses führen kann. Der Transporteur kann selbst eine (Grund-)Wasseranalyse durchführen (lassen) oder bei dem Lieferanten des Reinigungswassers ein Analyseergebnis anfordern. Die etwaigen Ladungsreste müssen gemäß den Vorschriften des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dem entsprechenden niederländischen Durchführungsbeschluss (*Scheepsafvalstoffenbesluit*) entsorgt werden.

**Internationaler Rahmen**

Sämtliche Ladungsrückstände müssen gemäß den Vorschriften der örtlichen zuständigen Behörde entfernt werden.

- d. Nur lebensmittelechte Reinigungsmittel („food grade“) dürfen verwendet werden. Der Verfrachter muss dies über technische Datenblätter (zum Beispiel Sicherheitsdatenblätter - MSDS) nachweisen können. Die entsprechenden Datenblätter sind bei den jeweiligen Lieferanten der Reinigungsmittel erhältlich.
- e. Nach der Reinigung dürfen im Frachtraum und den Leitungen keine wahrnehmbaren Spuren von Reinigungsmitteln vorhanden sein (Geruch, Schaum, Feuchtigkeit usw.).
- f. Die erfolgte Reinigung muss schriftlich festgehalten werden.

- g. Nach der Reinigung und vor der Befrachtung mit Lebensmitteln oder Futtermitteln muss immer eine Überprüfung der Frachträume (FRI) stattfinden. Diese Überprüfung muss von einer anerkannten ~~Inspektionsstelle~~ Prüfstelle (ISO 17020 oder gleichwertig) oder einem eigenen Ladungsinspektor des Unternehmens, das den Auftrag zum Transport erteilt, durchgeführt werden. Für die Definition siehe Abschnitt 4.2 „Vorbeugung / Arbeitsplan 2 - Frachtrauminspektion (FRI). Dies ist eine gesetzliche Verpflichtung für den Ladungseigner (Auftraggeber). Wenn keine FRI stattfindet, muss der Schiffsführer einen Protestbrief (Arbeitsplan 13) erstellen und dem Auftraggeber zusenden.

Abweichungen von dieser Regel erfolgen im Auftrag der und nach Absprache mit den Ladungsbeteiligten, dürfen jedoch zu keinem geringeren Maß der Reinigung als im Hygienekodex vorgeschrieben führen.

#### **BEMERKUNG**

Falls dem Verfrachter mikrobiologische Abweichungen bei einer vorherigen Partie gemeldet werden, muss der Frachtraum bei der nächsten Reinigung auch mit einem lebensmittelechten Desinfektionsmittel desinfiziert werden. Der Verfrachter muss dies über technische Datenblätter (beispielsweise MSDS) nachweisen können. Die Desinfektion erfolgt immer nach der Reinigung. Nach der Desinfektion dürfen keine Spuren von Desinfektionsmitteln zurückbleiben.

**HACCP-ARBEITSPLAN 5b**

**ALLGEMEINES REINIGUNGSVERFAHREN FÜR TROCKENFRACHTSCHIFFE**

**ZIEL:** Die Verhinderung eventueller Kontaminierungen mit Bestandteilen, die in Futtermitteln oder Lebensmitteln unerwünscht sind, indem die Frachträume gründlich und sachgerecht gereinigt werden.

**VERFAHREN**

Das Reinigungsverfahren für die Frachttanks von Trockenfrachtschiffen besteht mindestens aus folgenden Bestandteilen:

- a. Die Frachträume werden vollständig geleert.
- b. Je nach der vorherigen Fracht werden die Frachträume besenrein übergeben.
- c. Die zur Reinigung der Frachträume verwendeten Besen, Schaufeln u. dgl. müssen nach der Verwendung gereinigt werden. Zu dieser Reinigung müssen Aufzeichnungen festgelegt werden. Dies gilt vor allem in Situationen, in denen die Besen, Schaufeln u. dgl. auch für andere Ladungen als Lebensmittel und Futtermittel verwendet werden.
- d. Je nach der vorherigen Fracht werden die Frachträume mit Reinigungsmitteln gereinigt und/oder mit Wasser ausgespritzt. Washwasser und etwaige Ladungsreste müssen gemäß den Vorschriften des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dem entsprechenden niederländischen Durchführungsbeschluss (*Scheepsafvalstoffenbesluit*) entsorgt werden.

**Internationaler Rahmen**

Sämtliche Ladungsrückstände müssen gemäß den Vorschriften der örtlichen zuständigen Behörde entfernt werden.

- e. Nur lebensmittelechte Reinigungsmittel („food grade“) dürfen verwendet werden. Der Verfrachter muss dies über technische Datenblätter (beispielsweise MSDS) nachweisen können. Die entsprechenden Datenblätter können beim jeweiligen Lieferanten angefordert werden.
- f. Nach der Reinigung dürfen im Frachtraum keine wahrnehmbaren Spuren von Reinigungsmitteln vorhanden sein (Geruch, Schaum, Feuchtigkeit usw.).
- g. Wenn die Frachträume trocken sind, ist das Schiff wieder bereit für eine neue Befrachtung.
- h. Die erfolgte Reinigung muss schriftlich festgehalten werden.

- i. Nach der Reinigung und vor der Befrachtung mit Lebensmitteln oder Futtermitteln muss immer eine Überprüfung der Frachträume (FRI) stattfinden.

Diese Überprüfung muss von einer anerkannten ~~Inspektionsstelle~~ Prüfstelle (ISO 17020 oder gleichwertig) oder einem eigenen Ladungsinspektor des Unternehmens, das den Auftrag zum Transport erteilt, durchgeführt werden. Für die Definition siehe Abschnitt 4.2 „Vorbeugung / Arbeitsplan 2 - Frachtrauminspektion (FRI)“. Dies ist eine gesetzliche Verpflichtung für den Ladungseigner (Auftraggeber). Wenn keine FRI stattfindet, muss der Schiffsführer einen Protestbrief (Arbeitsplan 13) erstellen und dem Auftraggeber zusenden.

Abweichungen von dieser Regel erfolgen im Auftrag der und nach Absprache mit den Ladungsbeteiligten, dürfen jedoch zu keinem geringeren Maß der Reinigung als im vorliegenden Hygienekodex vorgeschrieben führen.

#### **BEMERKUNG**

Falls dem Verfrachter eine mikrobiologische Abweichung bei einer vorherigen Partie gemeldet wird, muss der Frachtraum bei der nächsten Reinigung auch mit einem lebensmittelechten Desinfektionsmittel desinfiziert werden. Der Verfrachter muss dies über technische Datenblätter (beispielsweise MSDS) nachweisen können. Die Desinfektion erfolgt immer nach der Reinigung. Nach der Desinfektion dürfen keine Spuren von Desinfektionsmitteln zurückbleiben.

**HACCP-ARBEITSPLAN 5c**

**ALLGEMEINES REINIGUNGSVERFAHREN FÜR CONTAINER- UND STÜCKGUT-SCHIFFE**

**ZIEL:** Die Verhinderung eventueller Kontaminierungen mit Bestandteilen, die in Futtermitteln oder Lebensmitteln unerwünscht sind, indem die Frachträume (Container und Stückgut) gründlich und sachgerecht gereinigt werden.

**VERFAHREN**

Da die Container voll und abgeschlossen an- und abgeliefert werden, gilt für den Containertransport kein Reinigungsverfahren.

Verpacktes Stückgut (Kartons, Sackgut, IBCs usw.) sorgt mehr oder weniger für den Schutz von Inhalt und Außenwelt. Nach verpacktem Stückgut muss der Frachtraum (je nach der Art der Ladung) mindestens mit Wasser gereinigt werden, da Reste der Verpackung (Papier, Holzsplitter, Metallsplitter, kleine Stück Tau, Jute usw.) im Frachtraum zurückbleiben könnten.

Abweichungen von dieser Vorschrift erfolgen im Auftrag der und nach Absprache mit den an der Fracht beteiligten Parteien. Diese dürfen allerdings keinesfalls zu einem geringeren Maß der Reinigung als im Hygienekodex vorgeschrieben führen.

**HACCP-ARBEITSPLAN 6**  
**HACCP-PLAN für „REINIGUNG, AUFTRAGSANNAHME UND BELADUNG“**

**ZIEL:** Mittels Kontrolle und Korrekturmaßnahmen sicherstellen, dass keine Kontaminierungen mit Bestandteilen stattfinden können, die in Futtermitteln und Lebensmitteln unerwünscht sind.

SBM Nummer (Prozess)	Risiko	Grenzwerte		Lenkungsmaßnahme	Kontrollen			Korrekturmaßnahme		Dokumentation – Arbeitsplan	
		Aktions-grenzwert	Ablehnungs-grenzwert		Art	Häufigkeit	Verantwortung	Art	Verantwortung		
SBM1 (Reinigung)	Folge bei unzureichender Reinigung:	Spuren (visuell, Geruch) der vorhergehenden Fracht, trockene Böden in Frachträumen		Reinigung und, falls notwendig, Desinfektion des Frachtraums, der Befrachtungsanlage und der Hilfsmittel gemäß der Vorschriften aus Anlage 1.	Organoleptische (visuell, Geruch) Kontrolle von Frachtraum und Befrachtungsanlage	Nach jeder Reinigung	Schiffsführer, Mitarbeiter Binnenschiffahrt	Erneute Reinigung, Reinigung eventuell ausweiten (mit Wasser, lebensmittel-echten Reinigungsmittel) und erneut kontrollieren/	Schiffsführer	Arbeitsplan 5a, 5b und 5c, Anlage 1	
	- Mikrobielle Kontaminierung	Keine Salmonellen in 25 g									
	- Physische Verunreinigung	- Keine nachweisbaren Spuren von Glas, Metall, Plastik - Botanische Reinheit (Futtermittel) mind. 95% - Vertragliche Vereinbarungen			Überprüfung der kritischen Bestandteile der Reinigung	Nach jeder Reinigung	Schiffsführer, Mitarbeiter Binnenschiffahrt	Erneute Reinigung, Reinigung eventuell ausweiten (mit Wasser, lebensmittel-echten Reinigungsmittel) und erneut kontrollieren. Bei wiederholten Abweichungen Reinigungsplan überarbeiten	Schiffsführer		Arbeitsplan 5a, 5b und 5c

SBM Nummer (Prozess)	Risiko	Grenzwerte		Lenkungsmaßnahme	Kontrollen			Korrekturmaßnahme		Dokumentation – Arbeitsplan
		Aktionsgrenzwert	Ablehnungsgrenzwert		Art	Häufigkeit	Verantwortung	Art	Verantwortung	
	- Chemische Verunreinigung	Entspricht den gesetzlichen Grenzwerten			FRI	Für jede Befrachtung	Inspektor	Erneute Reinigung, eventuell umfangreicher, und Frachtraum erneut zur Überprüfung freigeben. Sofern kein Inspektor anwesend ist: Auftraggeber informieren über Protestbrief	Schiffsführer	Arbeitsplan 2  Arbeitsplan 12
				“Dedicated” Transport	Kontrolle der Frachten der letzten 6 Monate	Einmalig, bei Prüfungsanfrage	Inspektor	Ab der letzten nicht „dedicated“ Fracht, neuen Termin 6 Monate vor erneuter Überprüfung stellen	Schiffsführer	Arbeitsplan 1a, 1b
SBM2 (Befrachtung)	Folge bei abweichender Temperatur:  - Physische Anweichung (Farbe, Geruch, Viskosität)  - Mikrobiologisches Wachstum	Entspricht Temperaturübersichten Arbeitsplan 10  - Entspricht Produkteigenschaften laut Spezifizierung - Pumpfähigkeit (Fette und Öle)  Keine Salmonellen in 25 g		- Temperatur bei Erhalten messen, vergleichen und aufzeichnen*  - Organoleptische Kontrolle (Farbe, Struktur, Geruch)*	Vergleich mit Standardwert  Erzeugnis mit festgelegten Partiedaten vergleichen	Jede relevante Fracht	Schiffsführer, Mitarbeiter Binnenschiffahrt	- Befrachtung unterbrechen - Auftraggeber informieren - Folgemaßnahme nach Rücksprache mit Auftraggeber - Schädlinge bekämpfen - Bemerkung im Frachtenbuch	Schiffsführer	Arbeitsplan 4  Arbeitsplan 10a, 10b und 10c Arbeitsplan 11

\* Kontrolle beim Löschen sowie der Löschanlage und des allgemeinen Hygienestatus des Entladeorts durch den Schiffsführer ist erforderlich, aber alles im Rahmen der Möglichkeiten des Schiffsführers. Der Auftraggeber/Eigentümer ist für die jeweilige Löschanlage verantwortlich.

SBM Nummer (Prozess)	Risiko	Grenzwerte		Lenkungsmaßnahme	Kontrollen			Korrekturmaßnahme		Dokumentation – Arbeitsplan
		Aktionsgrenzwert	Ablehnungsgrenzwert		Art	Häufigkeit	Verantwortung	Art	Verantwortung	
SBM3 (Befrachtung/Löschen)	Risiko bei Niederschlag während Befrachtung/Löschen:			Frachtraum und Fracht gegen Niederschlag schützen	Abdichtung von Belade-/Entladeöffnung soweit wie möglich beaufsichtigen	Bei jeder Form von Niederschlag	Mitarbeiter Binnenschifffahrt	- Erklärung des Eigentümers beantragen - Befrachtung/ Löschvorgang abrechnen - Bemerkung im Frachtenbuch - Auftraggeber informieren - Folgemaßnahme nach Rücksprache mit Auftraggeber - Fracht blockieren	Schiffsführer	Arbeitsplan 6  Arbeitsplan 8  Arbeitsplan 11
	- Physischer Schaden (erhöhter Feuchtigkeitsgehalt, Verpackungsschaden)	Keine Spuren von äußerlichen Schäden an Erzeugnissen und Verpackungen								
	- Mikrobiologisches Wachstum	Keine Salmonellen in 25 g			Visuelle Beurteilung „nassgeregener“ Partie auf Pilz- und Kondensbildung	Bei Lieferung von Partien, die bei Niederschlag verladen wurden	Schiffsführer Mitarbeiter Binnenschifffahrt			



**HACCP-ARBEITSPLAN 7**  
**HACCP-PLAN für den „TRANSPORT“**

**ZIEL:** Mittels Kontrolle und Korrekturmaßnahmen sicherstellen, dass keine Kontaminierungen mit Bestandteilen stattfinden können, die in Futtermitteln und Lebensmitteln unerwünscht sind.

SBM Nummer (Prozess)	Risiko	Grenzwerte	Lenkungsmaßnahme	Kontrollen		Korrekturmaßnahme		Dokumentation – Arbeitsplan	
SBM4 (Transport)	Folge von Temperaturschwankung durch Störung der Kühlanlage:		Richtig funktionierende Kühlanlage	- Messung der Temperatur der betroffenen Fracht (Temperatur muss von außen abgelesen werden können)	Täglich bei gekühlten Partien Erfassung im Frachtenbuch	Schiffsführer Mitarbeiter Binnenschiffahrt	- Fracht blockieren - Bemerkung im Frachtenbuch - Auftraggeber informieren - Folgemaßnahme nach Rücksprache mit Auftraggeber	Schiffsführer	Arbeitsplan 10 a, 10b und 10c Arbeitsplan 11
	- Physischer Schaden (Strukturschaden, Farb- und Geruchsabweichungen, Verpackungsschaden)	Keine Spuren organoleptischer Abweichungen bei der Fracht*							
	- Mikrobiologisches Wachstum	Keine Salmonellen in 25 g			- Überprüfung Funktionalität der Kühlanlage	Schiffskühlung : monatlich	Schiffsführer	- Auftraggeber informieren - Nach Rücksprache auf anderes Schiff laden - Bemerkung im Frachtenbuch - Anlage reparieren - Eventuell auf Notstrom umschalten	
					Kühlcontainer (Kühlschiff) bei Befrachtung	Schiffsführer Mitarbeiter Binnenschiffahrt	- Auftraggeber informieren - Nach Rücksprache in anderen Container laden - Bemerkung im Frachtenbuch - Eventuell auf Notstrom umschalten		

- Die Kontrolle muss im Rahmen der Möglichkeiten des Schiffsführers stattfinden.

**HACCP-ARBEITSPLAN 8**  
**HACCP- PLAN für das „LÖSCHEN“**

**ZIEL:** Mittels Kontrolle und Korrekturmaßnahmen sicherstellen, dass keine Kontaminierungen mit Bestandteilen stattfinden können, die in Futtermitteln und Lebensmitteln unerwünscht sind.

SBM Nummer (Prozess)	Risiko	Grenzwerte	Lenkungsmaßnahme	Kontrollen			Korrekturmaßnahme		Dokumentation – Arbeitsplan
SBM3 (Befrachtung/Löschen)	Risiko bei Niederschlag während Befrachtung/Löschen:		Frachtraum und Fracht gegen Niederschlag schützen	Kontrolle der Unterbrechung des Ladens/Löschens und Abdecken von Fracht und Frachtraum	Bei jeder Form von Niederschlag	Mitarbeiter Binnenschiffahrt	- Erklärung des Eigentümers beantragen - Befrachtung/Löschvorgang abrechnen - Bemerkung im Frachtenbuch - Auftraggeber informieren - Folgemaßnahme nach Rücksprache mit Auftraggeber - Fracht blockieren	Schiffsführer	Arbeitsplan 6 Arbeitsplan 8 Arbeitsplan 11
	- Physischer Schaden (erhöhter Feuchtigkeitsgehalt, Verpackungsschaden)	Keine Spuren von äußerlichen Schäden an Erzeugnissen und Verpackungen							
	- Mikrobiologisches Wachstum	Keine Salmonellen in 25 g		Visuelle Beurteilung „nassgeregener“ Partie auf Pilz- und Kondensbildung	Bei Lieferung von Partien, die bei Niederschlag verladen wurden	Schiffsführer Mitarbeiter Binnenschiffahrt			

\* Kontrolle beim Löschen sowie der Löschanlage und des allgemeinen Hygienestatus des Entladeorts durch den Schiffsführer ist erforderlich, aber alles im Rahmen der Möglichkeiten des Schiffsführers. Der Auftraggeber/Eigentümer ist für die jeweilige Löschanlage verantwortlich.

**HACCP-ARBEITSPLAN 9a – TANKSCHIFFE****VORBEREITUNG DES „DEDICATED FOOD und/oder FEED“-STATUS**

**ZIEL:** Durch Richtlinien sicherstellen, dass ein „Dedicated“-Status erlangt werden kann.

Diese Richtlinien gelten für Binnenschiffe, die die Anforderungen für das Erlangen des Status „Dedicated Food und/oder Feed“-Transport gemäß Arbeitsplan 1a erfüllen wollen.

a) Mit Frachträumen aus Edelstahl ausgerüstete Schiffe:

Diese Schiffe müssen ursprünglich für den Transport von Erzeugnissen für die Lebensmittel- und/oder Futtermittelindustrie gebaut worden sein. Sollten diese Schiffe andere Erzeugnisse als Erzeugnisse für die Lebensmittel- und Futtermittelindustrie geladen haben, müssen alle Elemente, die mit der Ladung in Kontakt geraten können, durch Material aus Edelstahl ersetzt werden. Dies gilt für die Leitungen, Spiralen und Pumpen (und gegebenenfalls sogar für die Frachträume und den Kessel, sofern diese sich in keinem guten Zustand befinden und/oder sich nicht gut reinigen lassen). Dies muss mit einer spezifischen Risikoanalyse untermauert werden.

b) Mit Frachträumen aus Eisen (Baustahl) oder mit geeigneter Beschichtung ausgerüstete Schiffe:

Diese Schiffe müssen ursprünglich für den Transport von Erzeugnissen für die Lebensmittel- und/oder Futtermittelindustrie gebaut worden sein. Sollten diese Schiffe andere Erzeugnisse als Erzeugnisse für die Lebensmittel- und Futtermittelindustrie geladen haben, dann kommen diese Schiffe nicht mehr zum Erhalt eines „Dedicated Food und/oder Feed“-Status in Betracht, es sei denn, alle Elemente, die mit der Ladung in Kontakt geraten können (Frachträume, Leitungen, Spiralen, Pumpen, Kessel usw.), werden durch Material aus Edelstahl ersetzt.

**Hinweis:** Dies gilt auch für Slobtanks und/oder Ballasttanks aus Baustahl, wenn diese für das Waschen der Ladungstanks verwendet werden.

In allen Fällen muss von einer anerkannten **Inspektionsstelle Prüfstelle** (ISO17020) und einem maritimen Sachverständigen eine **sorgfältige Inspektion** und dazugehörige Analyse durchgeführt werden. Die **Inspektionsstelle Prüfstelle** fertigt nach der Genehmigung die zum Erhalt des „Dedicated“-Status erforderliche **Freigabebescheinigung (Zertifikat)** nebst dem Prüfbericht des maritimen Sachverständigen aus. Diese Bescheinigung beinhaltet keine FRI (visuelle Inspektion), sondern eine Erklärung, dass alle obigen Anforderungen erfüllt sind.

Der „Dedicated“-Status befreit das Schiff nicht von dem Erfordernis der Durchführung der üblichen Inspektionen (FRI) und der jeweils erforderlichen Reinigungsverfahren (Anlage 1).

**HACCP-ARBEITSPLAN 9b – TROCKENLADUNGSSCHIFFE**  
**VORBEREITUNG DES „DEDICATED FOOD- und/oder FEED“-STATUS**

**ZIEL:** Durch Richtlinien sicherstellen, dass ein „Dedicated“-Status erlangt werden kann.

Diese Richtlinien gelten für Schiffe, die die Anforderungen für das Erlangen des Status „Dedicated Food“-Transport gemäß Arbeitsplan 1b erfüllen wollen.

1. Richtlinie für Erzeugnisse, die noch einem Bearbeitungsschritt unterzogen werden müssen (Ausgangserzeugnisse).
  - a) Mit Frachträumen aus Edelstahl oder mit geeigneter Beschichtung ausgerüstete Schiffe:  
Nach einer gründlichen Reinigung durch einen sachkundigen Betrieb (Tankreinigung) dürfen in den nächsten sechs Monaten (auf regelmäßiger Grundlage, mindestens einige Male im Monat) nur neutrale Erzeugnisse (siehe Anlage 1) transportiert werden.
  - b) Mit Frachträumen aus Eisen (Baustahl) oder aus Holz ausgerüstete Tank-schiffe:  
Nach einer gründlichen Reinigung durch einen sachkundigen Betrieb (Tankreinigung) dürfen in den nächsten sechs Monaten (auf regelmäßiger Grundlage, mindestens einige Male im Monat) nur neutrale Erzeugnisse (siehe Anlage 1) transportiert werden. Nach diesem Zeitraum muss das Schiff sandgestrahlt und erneut lackiert werden (lebensmittelechte Lackfarbe, siehe Erläuterung in Abschnitt 4.2).
2. Richtlinie für Erzeugnisse, die keinem weiteren Bearbeitungsschritt mehr unterzogen werden (Enderzeugnisse):
  - a) Mit Frachträumen aus Edelstahl oder mit geeigneter Beschichtung ausgerüstete Schiffe:  
Nach einer gründlichen Reinigung durch einen sachkundigen Betrieb (Tankreinigung) dürfen in den nächsten sechs Monaten (auf regelmäßiger Grundlage, mindestens einige Male im Monat) nur neutrale Erzeugnisse (siehe Anlage 1) transportiert werden. Schiffe, die verbotene Ladungen transportiert haben (beispielsweise Haushaltsmüll), kommen nicht mehr für den „Dedicated“-Status in Betracht, es sei denn, die Frachträume wurden ersetzt.
  - b) Mit Frachträumen aus Eisen (Baustahl) oder aus Holz ausgerüstete Tank-schiffe:  
Alle vorherigen Frachten müssen Futtermittel, Mischfutter oder Vormischungen gewesen sein oder das Schiff muss Frachträume haben, die seit dem Bau nur für die Beförderung von Futtermitteln, Mischfutter oder Vormischungen benutzt wurden. Sofern davon abgewichen worden ist, kann der „Dedicated“-Status nicht erlangt werden, es sei denn, die Frachträume werden ersetzt.

**In allen Fällen muss von einer anerkannten Inspektionsstelle Prüfstelle (ISO17020 oder gleichwertig) eine sorgfältige Inspektion und dazugehörige Analyse durchgeführt werden. Dieses Unternehmen fertigt nach der Genehmigung die zum Erhalt des „Dedicated“-Status erforderliche Freigabebescheinigung aus.**

**Der „Dedicated“-Status befreit das Schiff nicht von dem Erfordernis der Durchführung der üblichen Inspektionen (FRI) und der jeweils erforderlichen Reinigungsverfahren (Anlage 1).**

**HACCP-ARBEITSPLAN 9c TROCKENLADUNGSSCHIFFE****FREIGABE NACH TRANSPORT VON VERBOTENEN UND NICHT EINGEORDNETEN FRACHTEN**

**ZIEL:** Mittels Richtlinien verhindern, dass Kontaminierungen durch vorherige Frachten erfolgen, die in Futtermitteln und Lebensmitteln unerwünscht sind.

Diese Richtlinien gelten für Binnenschiffe, die eine verbotene oder nicht eingeordnete Fracht transportiert haben und anschließend wieder Lebensmittel oder Futtermittel transportieren wollen.

Es können Bedingungen eintreten, aufgrund derer ein Verfrachter eine verbotene oder nicht eingeordnete Fracht transportiert hat. In diesem Fall reichen die üblichen Reinigungsverfahren (Arbeitsplan 5) nicht aus, um das Schiff und die Frachträume wieder für den Transport von Lebensmitteln und Futtermitteln freizugeben.

1. Steht die letzte vorherige Fracht auf der „Liste verbotener vorheriger Frachten“ (siehe Anlage 1), ist das Schiff nicht mehr für den Transport von Lebensmitteln, Futtermitteln, Mischfutter und Vormischungen geeignet und muss es von der Liste der zugelassenen Schiffe entfernt werden.

Nach verbotenen Frachten kann ein Frachtraum nach dem folgenden Verfahren freigegeben werden:

**Schritt 1**

Eine auf die Art der verbotenen Fracht zugeschnittene Reinigung mit Wasser (und einem lebensmittelechten („food grade“) Reinigungsmittel) und/oder Desinfektion mit einem lebensmittelechten („food grade“) Desinfektionsmittel (falls zutreffend), die nach einem zuvor vom Unternehmer ausgearbeiteten Protokoll durchzuführen ist. Alle Ladungen, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 fallen, müssen über ein von der zuständigen Behörde genehmigtes und dokumentiertes Verfahren verfügen und dieses befolgen.

**Internationaler Rahmen**

Sämtliche Ladungen, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) 999/2001 fallen, müssen die Vorschriften der zuständigen örtlichen Behörden erfüllen. Für Ladungen, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) 999/2001 fallen, siehe die Liste mit „verbotenen vorherigen Ladungen“ in Anlage 1 des vorliegenden Dokuments.

**Schritt 2**

Beurteilung – zu Lasten des Unternehmers – seitens einer diesbezüglich zugelassenen Inspektionsstelle Prüfstelle (ISO 17020 oder gleichwertig) des Frachtraums nach der oben in Schritt 1 genannten Reinigung und Desinfektion. Für die Definition des Begriffs „Inspektionsstelle“ siehe Abschnitt 4.2. „Vorbeugung / Arbeitsplan 2 - Frachtrauminspektion (FRI)“. Für die Definition siehe GMP+ A2 Definitionen und Abkürzungen.

Die Inspektionsstelle Prüfstelle ermittelt hierbei anhand des Frachtenbuches, welche vorherigen Ladungen transportiert und welche Reinigungen und Desinfektionen durchgeführt wurden. Der Frachtraum des Transportmittels wird anschließend organoleptisch auf eventuell vorhandene Reste, insbesondere an schwer zu reinigenden Stellen, überprüft. Hegt die Inspektionsstelle einen jeglichen Zweifel, so müssen weitere Schritte ergriffen werden (siehe die nachstehende Bemerkung).

**HINWEIS:** Diese Inspektion geht viel weiter als eine FRI. Die Risiken und auch der Umfang der Haftung sind wegen der etwaigen negativen Auswirkungen der verbotenen Ladung sehr viel höher. Wenn der Zweifel bestehen bleibt, muss gefordert werden, dass die Frachträume sandgestrahlt und erneut lackiert werden (lebensmittelechte Lackfarbe oder Beschichtung). Der Freigabenachweis muss die Gewährleistung enthalten, dass das Schiff wieder für Lebensmittel und Futtermittel verwendet werden kann. Es handelt sich um keinen Prüfnachweis, sondern um einen Garantienachweis.

### *Schritt 3*

Ausstellung eines Zertifikats durch die **Inspektionsstelle Prüfstelle**, aus dem hervorgehen muss, ob der Frachtraum für den Transport von Futtermitteln und Lebensmitteln wieder freigegeben werden kann.

### *Bemerkung*

Abhängig von den vorherigen Frachten und den Ergebnissen der visuellen Inspektion, können zur Beurteilung durch den Vertreter der **Inspektionsstelle Prüfstelle** – zu Lasten des Verfrachters – ergänzende Hygienemessungen mit Hilfe von ATP-Messungen und/oder Abklatschproben durchgeführt werden. Eine weitere Möglichkeit ist das erneute Spülen mit einer anschließenden Analyse des letzten Spülwassers. In äußersten Fällen ist das Sandstrahlen und erneute Lackieren der Frachträume die einzige Möglichkeit

Anlage 1 enthält weitere Vorschriften zu nicht eingeordneten Frachten.

**HACCP-ARBEITSPLAN 10a****ZULÄSSIGE TEMPERATUREN FÜR TANKTRANSPORTE**

**ZIEL:** Mittels Richtlinien die gegenüber Temperaturunterschieden empfindlichen Erzeugnisse gegen Verderb oder andere Prozesse zu schützen, die für Futtermittel und Lebensmittel unerwünscht sind.

Für das Laden und Löschen von Partien von Speiseölen und -fetten hat die CODEX folgende Richtlinien in Bezug auf die Höchst- und Mindesttemperaturen festgelegt:

**CODEX CAC/RCP 36 – 1987 (Rev. 6-2015)**  
**Empfohlener internationaler Verfahrenskodex für Lagerung und Transport von Speiseölen und -fetten (Massengüter):**

Öl/Fett	Lagerung und Massenguttransport		Laden und Löschen	
	Mind. °C	MAX. °C	Mind. °C	MAX. °C
Rizinusöl	20	25	30	35
Kokosöl	27	32	40 <sup>4</sup>	45 <sup>4</sup>
Kokosfettsäuren	Umgebung	Umgebung	Umgebung	Umgebung
Baumwollsaatöl	Umgebung	Umgebung	20	25 <sup>1</sup>
Fischöl	20	25	25	30
Fischfettsäuren	Umgebung	Umgebung	Umgebung	Umgebung
Erdnussöl	Umgebung	Umgebung	20	25 <sup>1</sup>
Gehärtetes Öl	Variabel	-	Variabel	- <sup>2</sup>
Flüssigbutter	38	41	50	55
Schweinenfett (Schmalz)	40	45	50	55
Leinsamenöl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>
Maisöl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>
Olivenöl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Es ist zulässig, dass in manchen Fällen die Umgebungstemperatur die in der Tabelle empfohlene Höchsttemperatur überschreiten darf.

<sup>2</sup> Die individuellen Tropfpunkte von gehärteten Ölen können erhebliche Unterschiede aufweisen und sollten immer angegeben werden. Es wird empfohlen, dass die Temperatur während des Transports ungefähr um den jeweiligen Tropfpunkt liegen und vor dem Löschen auf 10-15 °C erhöht werden sollte, um ein sauberes Löschen zu ermöglichen.



Öl/Fett	Lagerung und Massenguttransport		Laden und Löschen	
	Mind. °C	Max. °C	Mind. °C	Max. °C
Palmöl	32	40	50	55
Palmolein	25	30	32	35
Palmstearin	40	45	60	70 <sup>3</sup>
Palmfettsäuren	Umgebung	Umgebung	Umgebung	Umgebung
Palmkernöl	27	32	40 <sup>4</sup>	45 <sup>4</sup>
Palmkernolein	25	30	30	35
Palmkernstearin	32	38	40	45
Palmkernsäuren	Umgebung	Umgebung	Umgebung	Umgebung
Rapssamenöl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>
Rapsfettsäuren	?	?	?	?
Safloröl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>
Sesam(samen)öl	Umgebung	Umgebung	10	20 <sup>1</sup>
Sheanussbutter	38	41	50	55
Sojaöl	Umgebung	Umgebung	20	25 <sup>1</sup>
Soja-/Sonnenbl.- /Maisfettsäuren	Umgebung	Umgebung	Umgebung	Umgebung
Sonnenblumenöl	Umgebung	Umgebung	10	25 <sup>1</sup>
Rinder-/Pflanzenfett (talg)	Umgebung (T ≤ 10 Tage)*	Umgebung (T ≤ 10 Tage)*	55	65
Rinder-/Pflanzenfett (talg)	35 (T > 10 Tage)*	45 (T > 10 Tage)*	55	65

\* T = Transportzeit

<sup>3</sup> Verschiedene Qualitäten von Palmstearin haben eventuell variierende Tropfpunkte, so dass die angegebenen Temperaturen an die spezifischen Umstände angepasst werden müssen.

<sup>4</sup> In wärmeren Umgebungen betragen die Temperaturen für das Laden und Löschen von Kokosnussöl und Palmkernöl mindestens 30 °C und höchstens 35 °C oder Umgebungstemperatur.

**HACCP-ARBEITSPLAN 10b**

**ZULÄSSIGE TEMPERATUREN FÜR TROCKENFRACHTTRANSPORTE**

**ZIEL:** Mittels Richtlinien die gegenüber Temperaturunterschieden empfindlichen Erzeugnisse gegen Verderb oder andere Prozesse zu schützen, die für Futtermittel und Lebensmittel unerwünscht sind.

Für den Transport, das Laden und das Löschen von Partien Lebensmitteln, Ausgangserzeugnissen für Lebensmittel, Futtermitteln, Mischfutter und Vormischungen ist der Schiffsführer gehalten, die Anweisungen des Auftraggebers hinsichtlich der Temperaturüberwachung zu befolgen.

Die Erzeugnisse müssen während des Transports abgedeckt werden, sofern dies die Qualität des Erzeugnisses nicht beeinträchtigt. Falls notwendig für die Erhaltung der Qualität des Erzeugnisses, muss gelüftet werden, um Probleme durch Feuchtigkeitsbildung zu verhindern.

Im Falle einer jeglichen erheblichen Temperaturabweichung muss der Auftraggeber informiert bzw. hinzugezogen werden.

**HACCP-ARBEITSPLAN 10c****ZULÄSSIGE TEMPERATUREN FÜR CONTAINERTRANSPORTE**

**ZIEL:** Mittels Richtlinien die gegenüber Temperaturunterschieden empfindlichen Erzeugnisse gegen Verderb oder andere Prozesse zu schützen, die für Futtermittel und Lebensmittel unerwünscht sind.

Für den Transport, das Laden und das Löschen von Partien Lebensmitteln, Ausgangserzeugnissen für Lebensmittel, Futtermitteln, Mischfutter und Vormischungen gelten nach dem Hygienekodex für den Straßentransport (Lebensmittel) folgende Richtlinien in Bezug auf die Temperaturüberwachung.

Es handelt sich hierbei um die Innentemperaturen (in °C) von Erzeugnissen.

	<b>Gesetzlich vorgeschriebene Temperatur</b>	<b>Empfohlene Temperatur</b>
Eingefrorene/s Fruchtsäfte/Eis	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Gefrorener Fisch	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Eingefrorene Butter & andere fette	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Eingefrorenes Fleisch	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Sonstige eingefrorene Lebensmittel	≤ -/ - 18 °C	≤ -/ - 20 °C
Milchprodukte	≤ 7 °C	≤ 4 °C
Geflügel & Kaninchen	≤ 4 °C	-/ - 2 - 4 °C
Fisch, Weichtiere, Schalentiere	≤ 4 °C	in schmelzendem Eis (-/ - 0 °C)
Fleisch	≤ 7 °C	≤ 4 °C
Fleischwaren	≤ 7 °C	≤ 4 °C

**VORSCHRIFTEN BEZÜGLICH HÖCHST- UND MINDESTTEMPERATUREN UND FÜR EVENTUELLE HÖCHSTTRANSPORTLAUFZEITEN (im Zusammenhang mit der Haltbarkeit) ERHALTEN SIE VOM AUFTRAGGEBER.**

**ABWEICHUNGEN MÜSSEN DEM AUFTRAGGEBER IMMER GEMELDET WERDEN.**

**HACCP-ARBEITSPLAN 11**

**FRACHTENBUCH**

**Musterformular - ausdrücklicher Hinweis: Alle nachstehend genannten betreffenden Informationen müssen angegeben werden)**

**ZIEL:** Mittels Aufzeichnung von Frachten transportierte Frachten effektiv zurückverfolgen können.

Name des Schiffes:				
Europaanummer:				
Ladedatum:		Erzeugnis:		
Menge:		Temperatur (wenn flüssig und/oder ge- kühlt):	Bei Befrachtung:  Beim Transport:	
Räume – Anzahl/Nr.:			Bei Lieferung: Schädlingsfrei	
Leer	Sauber	Trocken	Geruchsfrei	Keine Ladungs- rückstände
Auftraggeber/ Befrachter			Von:	Nach:
FRI erhalten ja/nein*:	FRI-Nummer:		Löschdatum:	Durchgeführte Reinigung:
Bemerkungen/Besonderheiten/Abweichungen				

\* Unzutreffendes bitte streichen

**HACCP-ARBEITSPLAN 12**

**PROTESTBRIEF für Futtermittel- und Lebensmittelsicherheitskontrollen**

**(Musterformular - ausdrücklicher Hinweis: Alle nachstehend genannten betreffenden Informationen müssen angegeben werden)**

**ZIEL:** Indem die übrigen Parteien auf das Futtermittel- und Lebensmittelsicherheitsrisiko infolge nicht kontrollierter Handlungen aufmerksam gemacht werden, lassen sich Gefährdungen vermeiden.

**LETTER OF PROTEST**

**DATUM** :  
**AN** :  
**VON** :  
**BETR** : **Binnenschiffahrt** :  
**Partie** :  
**Ort** :  
**Aus** :

Sehr geehrte(r) Frau/Herr,  
 hiermit teilen wir Ihnen mit, dass bei dem oben genannten Befrachten/Löschen Folgendes festgestellt wurde:

- Es war kein Inspektor anwesend/verfügbar.
- Die zu ladende/löschende\* Fracht wies folgende Abweichungen auf:

.....

Im Falle von Abweichungen, die Lebens- und/oder Futtermittelsicherheit der Erzeugnisse beeinträchtigen können, muss die NVWA benachrichtigt werden.\* Dies erfolgt nach Rücksprache mit dem betreffenden Auftraggeber und/oder Eigentümer der Erzeugnisse.

- Sonstige Abweichungen, nämlich: .....

Wir als Eigentümer/Schiffsführer/Charterer/Vermieter/Mieter des oben genannten Schiffes / Schubleichters sind nicht haftbar für eine eventuelle Verspätung und/oder für Unterschiede hinsichtlich der Qualität und/oder Menge der transportierten Partie(n).

\* Sofern gesetzlich erforderlich, wird eine die Lebens- oder Futtermittelsicherheit bedrohende Situation der zuständigen Behörde gemeldet. Die Behörde für die Niederlande ist die NVWA. Bei der Meldung bedenklicher Umstände muss das Meldeformular der NVWA verwendet werden (siehe Anlage 3, Meldeformulare).

**Internationaler Rahmen**

\* Sofern eine entsprechende gesetzliche Vorschrift vorliegt, muss die unsichere Situation in Bezug auf die Lebensmittel oder Futtermittel der zuständigen Behörde gemeldet werden.

**HACCP-ARBEITSPLAN 13**

**BEISPIEL FORMULAR FÜR DIE AUFZEICHNUNG VON BEANSTANDUNGEN**

**(Musterformular - ausdrücklicher Hinweis: Alle nachstehend genannten betreffenden Informationen müssen angegeben werden)**

**ZIEL:** Aufzeichnung aller Beanstandungen und/oder anderer Bemerkungen in Bezug auf den futtermittel- und lebensmittelsicheren Transport mit dem Ziel, die eventuelle unerwünschte Situation zu verbessern.

**FORMULAR FÜR DIE AUFZEICHNUNG VON BEANSTANDUNGEN**

Nummer : .....

Absender : ..... Datum: .....

Name des Kunden bzw. Lieferanten :

Kontaktperson :

Position : .....Ruf: .....

BESCHREIBUNG BEANSTANDUNG (einschließlich vermutlicher Ursache) Intern/Extern

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

Betrifft Abteilung : .....

Schiff/Aktenzeichen : .....

Datum des Eintrags in die Beanstandungsliste: .....

Unterschrift über Empfang des Qualitätsmanagementformulars:.....

Maßnahme auszuführen von : .....

Abteilung : .....

BESCHREIBUNG DER ERGRIFFENEN MASSNAHME

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

Datum des Vollzugs der Maßnahme : .....

Datum Meldung der Maßnahme an Kunden:.....

Unterschrift : ....

Datum der Archivierung in der Beanstandungsliste: .....

Unterschrift zur Bestätigung des Empfangs .....

**HACCP-ARBEITSPLAN 14**

**AUFZEICHNUNGEN & DOKUMENTATION**

**(Muster - ausdrücklicher Hinweis: Alle nachstehend genannten betreffenden Informationen müssen angegeben werden)**

**ZIEL:** Aufzeichnung und Dokumentierung der gesamten zutreffenden Dokumentation dieses Hygienekodex zur Ermöglichung der Rekonstruktion aller vorherigen Schritte.

**Allgemeines:**

Aufzeichnen ist das Sammeln aller betreffenden Daten. Nicht nur die vereinbarten Verfahren, sondern vor allem auch die übrigen Daten, wie die Überprüfungen der Schiffe, die Probenahme und die Aufzeichnung von Beanstandungen müssen ordnungsgemäß erfasst werden.

Dokumentieren ist die Aufnahme aller aufgezeichneten Daten in eine Dokumentationsübersicht. Es ist sehr wichtig, dass die Informationen über den futtermittel- und lebensmittelsicheren Transport ordnungsgemäß festgehalten werden. Dazu gehören zum Beispiel die Überprüfung der Frachträume, die Messdaten der Temperatur und die Daten über die vorherigen Frachten. Auch die Bedingungen während des Umschlags und des Transports sowie die Informationen über die Erzeugnisse müssen festgehalten werden.

**Verfahren:**

Über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren (es sei denn, die nationale Gesetzgebung schreibt etwas anderes vor) müssen die betreffenden Daten an Bord des Schiffes mitgeführt werden. Bei eventuellen Inspektionen müssen diese Daten vorgelegt und erläutert werden können. Außerdem muss der Verfrachter eine Checkliste führen, in der angegeben wird, welche Verfahren bei einer bestimmten Fahrt angewendet wurden.

Diese Verfahren sind:

- Arbeitsplan 3,4 - Hygiene
- Arbeitsplan 5 - Reinigung der Frachträume
- Arbeitsplan 6,7,8 - Transportprozess
- Arbeitsplan 9 - Vorherige Frachten
- Arbeitsplan 10 - Mindest- und Höchsttemperaturen
- Arbeitsplan 15 - Verifizierung
- Arbeitsplan 16 - Überarbeitung bei Veränderungen (Revision)

Im Hinblick auf die Informationen über die Erzeugnisse und die Bedingungen während des Umschlags und des Transports sind die folgenden Dokumente zu verwenden:

- Arbeitsplan 1 - Informationen zu „Dedicated Transport“
- Arbeitsplan 2 - Frachtrauminspektion
- Arbeitsplan 11 - Frachtenbuch (Kennzeichnung & Rückverfolgbarkeit)
- Arbeitsplan 12 - Protestbrief
- Arbeitsplan 13 - Aufzeichnung von Beanstandungen

Auch diese Dokumente müssen für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren an Bord des Schiffes mitgeführt werden und bei einer eventuellen Inspektion vorgelegt werden können.



**CHECKLISTE FÜR ANGEWENDETE VERFAHREN**

**(Musterformular zur Überprüfung der Tatsache, ob alle Anforderungen des Hygienekodex erfüllt werden)**

**NAME DES SCHIFFES:**

.....

**SCHIFFSFÜHRER:**

.....

**LADE-/LÖSCHORT:** ..... **DATUM:** .....

**PRODUKTBESCHREIBUNG:** .....

**ANGEWENDETE VERFAHREN**

Arbeitsplan 3,4	- Hygiene	JA/NEIN
Arbeitsplan 5	- Reinigung der Frachträume	JA/NEIN
Arbeitsplan 6, 7, 8	- Transportprozess	JA/NEIN
Arbeitsplan 9	- Vorherige Frachten	JA/NEIN
Arbeitsplan 10	- Mindest- und Höchsttemperaturen	JA/NEIN
Arbeitsplan 15	- Verifizierung	JA/NEIN
Arbeitsplan 16	- Überarbeitung bei Veränderungen	JA/NEIN

---

**BESONDERHEITEN:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**HACCP-ARBEITSPLAN 15**

**VERIFIZIERUNG**

**ZIEL:** Ermittlung der Tatsache, ob die Arbeitspläne des Hygienekodex in der Praxis zu einem futtermittel- und lebensmittelsicheren Transport führen und ob sie die gesetzlichen Anforderungen erfüllen.

**VERIFIZIERUNGSVERFAHREN**

**Allgemeines:**

Es gibt mehrere Möglichkeiten zur Durchführung der Verifizierung:

- Der Schiffsführer/Kapitän führt diese regelmäßig selbst durch.
- Die Verifizierung kann in festgelegten zeitlichen Abständen von einer anerkannten ~~Inspektionsstelle~~ Prüfstelle durchgeführt werden.
- Die Verifizierung erfolgt während einer periodischen Inspektion des Verifizierungsunternehmens, bei dem das Schiff angemeldet ist (verpflichtete Registrierung in der GMP+-Unternehmensdatenbank).

**Zu erwartende Fragen:**

1. Sind sämtliche Arbeitspläne (16 Stück) vorhanden und werden sie verwendet?
2. Wurden die Gefahren erkannt und in die Arbeitspläne aufgenommen?
3. Werden die Gefahren hinreichend gelenkt?
4. Weiß der betreffende Schiffsführer genug über Funktion und die Konzeption der Arbeitspläne?
5. Werden die Arbeitspläne (soweit anwendbar) ordnungsgemäß ausgefüllt?
6. Wird regelmäßig von der Konzeption der Arbeitspläne abgewichen?
7. Werden die Korrekturmaßnahmen immer durchgeführt?
8. Kennen alle Mitarbeiter die Konzeption und die Funktion der Arbeitspläne?
9. Wird vom Protestbrief Gebrauch gemacht?
10. Wird bei Abweichungen das Qualitätsmanagementformular verwendet?
11. Wird das System bei externen Veränderungen überarbeitet?
12. Werden die Verifizierungen festgehalten und registriert?

<b><u>Inhalt der Arbeitspläne</u></b>
---------------------------------------

<u>AP 1 + 2</u>	<u>ZIEL:</u>	Beschaffung von Informationen über die zu transportierenden Erzeugnisse, die zur Feststellung eventueller Gefahren führen können, Erkennung der Gefahren und Vorbeugung eventueller Kontaminierungen durch Inspektionen.
<u>AP 3 + 4</u>	<u>ZIEL:</u>	Vorbeugung von Beeinträchtigungen der Lebensmittelsicherheit durch die Ergreifung persönlicher sowie allgemeiner Hygienemaßnahmen an Bord.
<u>AP 5</u>	<u>ZIEL:</u>	Vorbeugung von Kontaminierungen mit Bestandteilen, welche die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit gefährden könnten, durch die Reinigung der Frachträume.
<u>AP 6, 7 + 8</u>	<u>ZIEL:</u>	Sicherstellung, dass während des Transports keine Kontaminierung mit Bestandteilen erfolgen kann, welche die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit gefährden könnten.
<u>AP 9</u>	<u>ZIEL:</u>	Zur Vorbeugung von Kontaminierungen mit vorherigen Frachten, welche die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit gefährden könnten, müssen Richtlinien bestehen, die eine Kontaminierung mit diesen vorherigen Frachten ausschließen.
<u>AP 10</u>	<u>ZIEL:</u>	Zum Schutz von gegenüber Temperaturunterschieden empfindlichen Erzeugnissen gegen Verderb oder andere Prozesse, welche die Futter- und Lebensmittelsicherheit gefährden können, müssen Richtlinien zur Vorbeugung solcher Prozesse bestehen.
<u>AP 11</u>	<u>ZIEL:</u>	Mittels Aufzeichnung von Frachten transportierte Frachten effektiv zurückverfolgen können.
<u>AP 12</u>	<u>ZIEL:</u>	Weckung des Bewusstseins für die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit durch Protest gegen die Abwesenheit eines Inspektors.
<u>AP 13</u>	<u>ZIEL:</u>	Aufzeichnung aller Beanstandungen und/oder anderer Anmerkungen bezüglich des futtermittel- und lebensmittelsicheren Transports mit dem Ziel, eventuelle unsichere Situationen zu verbessern.
<u>AP 14</u>	<u>ZIEL:</u>	Die gesamte zutreffende Dokumentation zu diesem Hygienekodex muss so aufgezeichnet und dokumentiert werden, dass bei einer Inspektion zurückverfolgt werden kann, was vorher geschehen ist.
<u>AP 15</u>	<u>ZIEL:</u>	Ermittlung der Tatsache, ob die Arbeitspläne des Hygienekodex in der Praxis zu einem futtermittel- und lebensmittelsicheren Transport führen. Die Arbeitspläne müssen das Ziel der gesetzlichen (HACCP-)Anforderungen erfüllen.
<u>AP 16</u>	<u>ZIEL:</u>	Die Aktualisierung des Hygienekodex anhand der (gesetzlichen) Veränderungen.

**HACCP-ARBEITSPLAN 16**

**INFORMATIONSERTEILUNG BEI AKTUALISIERUNG DES HYGIENEKODEX**

**(Dieser Arbeitsplan wird durch den Inhaber dieses Hygienekodex durchgeführt)**

**ZIEL:** Anpassung des Hygienekodex bei Änderungen des zu transportierenden Erzeugnisses oder des Transportprozesses oder bei Gesetzesänderungen, so dass alle Betroffenen rechtzeitig informiert werden.

**Allgemeines:**

Veränderungen können in vielen Formen eintreten, zum Beispiel in Bezug auf:

- die Zusammenstellung und Herkunft der Erzeugnisse
- Änderungen der Herstellungsweise
- Prozessmethoden oder Teile derselben
- Umgebungsfaktoren
- Reinigungsverfahren
- Typen der Landtanks
- Lagerungs- und Umschlagbedingungen
- gesetzliche Regelungen
- Qualitätsanforderungen

Sollten Veränderungen eintreten, die sich auf die Futtermittel- und Lebensmittelsicherheit auswirken, so müssen diese Änderungen den Anwendern so schnell wie möglich mitgeteilt werden. Vor allem über Änderungen der gesetzlichen Regelungen müssen sie rechtzeitig informiert werden.

**Verfahren:**

1. Die Pflege des Hygienekodex übernimmt die GMP+ International gemeinsam mit den Interessenverbänden.
2. Jede strukturelle Veränderung wird allen Betroffenen zur Verfügung gestellt.
3. Alle Änderungen der gesetzlichen Regelungen werden den Anwendern des Hygienekodex mitgeteilt.

**ANLAGE 1****FRACHTENLISTE DER VORHERIGEN FRACHTEN UND REINIGUNGSVERFAHREN**

Vor der Annahme eines Transportauftrags muss der Unternehmer das Reinigungsverfahren für die neue Fracht festlegen. Vor der Befrachtung müssen auch die Reinigungsverfahren der vorherigen Frachten ermittelt werden. Um dies ermitteln zu können, muss der Unternehmer über die Art des Erzeugnisses und die spezifischen Produkteigenschaften, u.a. die (chemische) Zusammensetzung, informiert sein. Wenn bei der Befrachtung oder während des Transports Abweichungen festgestellt werden, muss der Unternehmer Korrekturmaßnahmen ergreifen.

Es wird zwischen vier Grundprinzipien zur Reinigung und Desinfektion unterschieden.. Sofern der Frachtraum nach der betreffenden Reinigung nicht sauber ist, muss eine zusätzliche Reinigung erfolgen. Es wird zwischen vier Reinigungsverfahren unterschieden:

Reinigungs- verfahren	Reinigungsmethode
A	Trockenreinigung
B	Reinigung mit Wasser
C	Reinigung mit Wasser und Reinigungsmittel (Es dürfen ausschließlich lebenssechte Reinigungsmittel („food-grade“) verwendet werden)
D	Reinigung und Desinfektion (Es dürfen ausschließlich lebensmittelechte Reinigungsmittel und Desinfektionsmittel („food-grade“) verwendet werden)

Das angewandte Reinigungsverfahren hat mindestens dem in der vorliegenden Anlage genannten Reinigungsverfahren zu entsprechen. Im Rahmen der FRI kann jedoch für die Freigabe des Frachtraums für die Beladung mit Lebensmitteln und Futtermitteln ein strengeres Reinigungsverfahren, jedoch niemals ein weniger strengeres Reinigungsverfahren gefordert werden.

**BEMERKUNG**

Sofern eine Substanz nicht in eine der Frachtkategorien in dieser Anlage eingeordnet ist, ziehen Sie dann die Datenbank Ladungen Straßentransport des *GMP+* Feed Certification scheme zu Rate ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)). Wenn sich herausstellt, dass das Erzeugnis für den Straßentransport verboten ist oder nicht eingeordnet ist, so ist es ebenfalls für die Binnenschifffahrt unzulässig. Sofern das Material in eine Kategorie mit einem verpflichteten Mindestreinigungsverfahren (A, B, C oder D) eingestuft ist, darf jenes Material geladen werden, sofern anschließend das vorgeschriebene Reinigungsverfahren angewendet wird.

**VERBOTENE VORHERIGE FRACHTEN**

- Asbest oder asbesthaltige Materialien
- Ausgebaggerter Schlamm (Baggerschlamm), der gefährliche Stoffe enthält (Euralcode 170505)
- Dung
- Flüssige chemische Produkte (transportiert mit Tankschiffen)
- Glasabfall ist verboten in Schiffen mit hölzernem Ladeboden. Glasabfall ist zugelassen in Schiffen mit Stahlladeboden, falls das Glas ausgewaschen ist.
- Haushaltsmüll
- Heizöl (transportiert mit Tankschiffen)
- Hochofengranulat, Asphaltgranulat
- Holz, Hackschnitzel oder Sägespäne, die mit Holzbearbeitungsmaterial bearbeitet worden sind
- Kanalisationsschlamm
- Metallschrott und Drehspäne (die nicht entfettet, gewaschen und getrocknet sind)
- Mineraltonerde, die zur Entgiftung verwendet wurde
- Mit Gerbstoffen behandelte Häute einschließlich deren Abfälle
- Mit Giftstoffen behandeltes Saatgut
- Mit tierischen Stoffen gedüngte Gartenerde oder Pflanzerde
- POME (Abwasser aus (Palm-)Ölfabriken)
- Radioaktives Material
- Saatgut, Pflanzgut oder andere pflanzliche Zuchtmaterialien, die mit phytopharmazeutischen Produkten behandelt worden sind.
- Schlachtabfälle
- Schlamm aus Kläranlagen
- Toxische Oxydationsmaterialien und deren Verpackungen
- Unbehandelte Lebensmittelreste
- Von Produkten aus der Lebensmittelindustrie stammendes Verpackungsmaterial

Verarbeitete tierische Proteine im Sinne der geltenden Gesetze und Vorschriften (VO (EG) Nr. 999/2001). Die Freigabe von Frachtraum für Futtermitteltransporte muss durch die zuständige Behörde stattfinden. Die Weise, wie dies geschieht, wird von der zuständigen Behörde des Landes festgelegt, in dem der Unternehmer ansässig ist.

*(Beispiele für verarbeitete tierische Proteine sind: Fleischknochenmehl, Tiermehl, Knochenmehl, Blutmehl, getrocknetes Plasma und andere Blutprodukte, hydrolisierte Proteine (sofern diese aus Wiederkäuern stammen), Hufmehl, Hornmehl, Geflügelmehl, Geflügelschlachtabfallmehl, Federmehl, Grießen, Fischmehl, Fischpresssaft, Dicalciumphosphat (tierischen Ursprungs gemäß VO (EU) Nr. 56/2013), Gelatine (stammend aus Wiederkäuern) und alle anderen vergleichbaren Produkte einschließlich Mischungen, Futtermittel u. Einzelfuttermittel, Zusatzstoffe und Vormischungen, die solche Produkte enthalten).*

MATERIAL MIT MIKROBIOLOGISCHEM RISIKO	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
D	Bahnschotter
D	Mikrobiologisch kontaminierte Erzeugnisse (Salmonellen, Pilzbe- fall)
D	Futtermittel tierischen Ursprungs, die nicht unter die verbotenen vorherigen Frachten fallen. (Beispiele für Einzelfuttermittel tierischen Ursprungs sind Milch und Milcherzeugnisse, Eier und Eierzeugnisse sowie tierische Fette) <i>Reinigung und Desinfektion müssen nach den geltenden Gesetzen und Vorschriften stattfinden (VO (EG) Nr. 1069/2009) und VO (EU) 142/2011).</i>

MATERIALIEN MIT PHYSISCHEM UND/ODER CHEMISCHEM RISIKO	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
B	Phosphat
B	Kali
B	Pottasche (Calcium Kaliumcarbonat)
B	Schwefel
B	Sand (Bau) (nicht verunreinigt)
B	Flugasche (nass)
B	Bodenasche, Bodenschlacke (Euralcode 190112)
B	Kies (nicht verunreinigt)
B	Mineralischer Sand (Rutil, Zirkon, Nephelin)
B	Borax
B	Eisenlegierungen (Ferromangan, Ferrochrom, Ferronickel usw.)
B	Spaat, Spate
B	Quarz
B	Flussspat
B	Pyrit (Eisenerz, Schwefelerz)
B	Run-of-Pile (ROP) (mineralischer Dünger)
B	Schwerspat
B	Roheisen
B	Steinschlag (Tilroad (roter Asphalt))
B	Zement ( <b>Portland</b> )
B	Granit
B	Basalt
B	Calciumammoniumnitrat (CAN)
B	Dammwände
B	Grubenstein
B	Gips ( <b>Natur</b> )
B	Anhydrit (Sandzement)
B	Ammoniumnitrat
B	Kalkammonsalpeter KAS
B	Hydrohygienisierte Gülle

MATERIALIEN MIT PHYSISCHEM UND/ODER CHEMISCHEM RISIKO	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
B	Magnesiumammonsalpeter MAS
B	Monoammoniumphosphat (MAP)
B	Diammoniumphosphat (DAP)
B	Kaolin (Porzellanerde)
B	Ton (Schamott)
B	Porzellanerde
B	Bentonit
B	Azurinbrühe
B	Kalk ( <b>einfacher Maurerkalk</b> )
B	Talk (Dicalciumphosphat aus natürlichem Kalk)
B	Magnesit
B	Mulcoa (mineralischer Dünger)
B	Nutramon (mineralischer Dünger)
B	Bauxit (roh + kalziniert)
B	Alumina (Aluminat-Klinker)
B	Tonerde
B	Torf ( <b>Garten</b> )
B	Harnstoff (Düngemittel)
B	Pflanzerde (Grünkompost)
B	Eisenerz
B	Eisenerzpellets
B	Ferro- und Non-Ferrometalle (trocken, fettfrei, sauber)
B	Container und
B	Stückgut (verpackt in Kästen, Kisten, Ballen, Säcke, Big Bags)
B	Hochofenschlacke
B	Baumrinde und Holzschnitzen
B	Holzpellets
B	Ilmenit (Titaneisenerz)
B	Biomasse
B	Autoreifen
B	Altpapier
B	Gewaschener Glasabfall - sofern dieser in Fahrzeugen mit einem Ladeboden aus Stahl transportiert wird und das Glas ausgewaschen ist.
C	Ammoniumsulfat
C	Steinkohle
C	Anthrazit
C	Bodenasche, Bodenschlacke (Euralcode 190111)
C	Braunkohle (Briketts)
C	Extrazit (Eierkohlen)
C	Koks
C	Ferro- und Non-Ferrometalle (gefettet und/oder geölt)
C	Flugasche (trocken) und Füller-Flugasche
C	Ausgebaggerte Schlamm (Baggerschlamm), der keine gefährlichen Stoffe enthält (Euralcode 170506)



C	Blumenerde (GFC-Grünkompost [Green Force Compost])
C	Ammoniumnitrat-Harnstoff-Lösung
C	Flüssige Öle, Fette, Fettsäuren, (veresterte) Ölsäuren, Glycerin/Lecithin, alle pflanzlichen Ursprungs. (siehe die Liste Lebensmittel Tankschiffahrt Anlage 2)

MINERALE / METALLE / (AN)ORGANISCHE STOFFE	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
B	Salz
C	Petrolkoks
C	Metallschrott & Drehspäne ( <b>entfettet, gewaschen und getrocknet</b> )
C	Non-Ferrokonzentrate/Erze (Zink/Blei/Kupfer)
C	Torf
C	Pflanzerde, gedüngt mit Kunstdünger (aus Kat. 3)
C	Schredderschrott ( <b>Metalteile, falls die Teilchen größer als 10 mm und fettfrei/ölfrei sind</b> )
C	Metall/HMS-Schrott (Heavy Metal Scrap) ( <b>entfettet, gewaschen und getrocknet</b> )
C	Stabeisenschrott

NEUTRALE MATERIALIEN	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
A	(Ausgangserzeugnisse für) Lebensmittel* (siehe auch Anlage 2 für Tankschiffahrt)
A	Vermiculit (Perlit)
A	Zellulose
A	Derivate von Kopra, Palme, Zitrusfrüchten, Erdnuss usw.
A	Trocken pflanzliche Einzelfuttermittel (wie Getreide, (Öl-)Samen und Hülsenfrüchte)*
A	Einzelfuttermittel mineralischen Ursprungs
A	Öle, Fette und Fettsäuren (pflanzlichen Ursprungs)*
C	Pflanzliche Einzelfuttermittel, mit Insekten befallen (Schiffe mit Stahlboden)
C	Pflanzenöle und -fette, verunreinigt mit vorherigen Ladungen stammend aus Hochseeschiffen und/oder Landtanks (geladen in Tankschiffen mit rostfreier Ausrüstung wie Ladungstanks, Leitungsspiralen, Pumpen usw.) gemäß einer selbst durchgeführten eigenen spezifischen Risikoanalyse.
D	Pflanzliche Einzelfuttermittel, mit Insekten befallen (Schiffe mit Holzboden)

NEUTRALE MATERIALIEN	
Reinigungs- verfahren	Erzeugnisse
D	Pflanzenöle und -fette, verunreinigt mit vorherigen Ladungen stammend aus Hochseeschiffen und/oder Landtanks (geladen in Tankschiffen mit einer Baustahl- oder beschichteten Ausrüstung wie Ladungstanks, Leitungsspiralen, Pumpen usw.) gemäß einer selbst durchgeführten eigenen spezifischen Risikoanalyse.

\* Diese Produktgruppen können genetisch veränderte Organismen (Mais, Soja, Baumwollsaat, Rapsaat) oder Allergene (glutenhaltige Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Dinkel, Kamut), Schalentiere, Ei, Fisch, Erdnüsse, Soja, Milch, Nüsse, Sellerie, Sonf, Sesamsamen) enthalten. Eventuell haben Auftraggeber zusätzliche Anforderungen an diese Erzeugnisse, was Reinigung und Garantien betrifft.

**ANLAGE 2:**

**LADUNGSLISTE ZU ALS LEBENSMITTEL ZU BETRACHTENDE ERZEUG-  
NISSE IN DER TANKSCHIFFFAHRT**

**(Fediol-Lebensmittelliste, Massenguttransporte von Ölen in oder außerhalb  
der Europäischen Union)**

Interessenverband der europäischen Pflanzenöl- und Proteinmehlindustrie

Bei allen Erzeugnissen hat es sich um Lebensmittel beziehungsweise um Erzeugnisse mit Lebensmittelqualität zu handeln!

- Essigsäure
- Alkoholische Getränke
- Zitronensäure
- Kakaoerzeugnisse und Schokoladenerzeugnisse
- Maisquellwasser
- Rohe, halbraffinierte und raffinierte Pflanzenöle und -fette
- Eiweißpulver
- Eigelbpulver
- Emulgatoren
- Ethanol
- Fettsäuren
- Fischöl
- Fruchtsäfte einschließlich Konzentrate
- Glycerol / Glycerin
- Honig
- Marmelade
- Milchsäure
- Schmalz und Talg (mit Veterinärbescheinigung)
- Lecithin
- Flüssighefe
- Malzextrakt
- Milch und Molkereierzeugnisse
- Paraffinwachs
- Pektin
- Phosphorsäure
- Trinkwasser und destilliertes Wasser
- Propylenglykol
- Erfrischungsgetränke
- Süßstoffe, natürlich und künstlich
- Essig
- Weizenmischung
- Weißöl

**ANLAGE 3a****MELDEFORMULAR FÜR BEDENKLICHE LEBENSMITTEL****WWW.NVWA.NL*****Nur für niederländische Unternehmen!***

Da ein Schiffsführer/Schiffeigner niemals der Eigentümer der Erzeugnisse ist und nicht über die Kenntnisse verfügt, genau zu beurteilen, ob von einer ernsthaften Verunreinigung die Rede ist, kann er keine Meldung über einen bedenklichen Umstand vornehmen, ohne mit seinem Auftraggeber und/oder dem Eigentümer der Erzeugnisse Rücksprache zu halten. Er ist im Hinblick auf eine etwaige Meldung vom Urteil jener Parteien abhängig. Es können ihn allerdings auch Hinweise erreichen. In diesem Fall ist er verpflichtet, den Auftraggeber oder den Eigentümer der Erzeugnisse unverzüglich zu informieren, sodass jene untersuchen können, ob von einer meldungspflichtigen Situation vorliegt.

Sofern ein Schiffsführer/Schiffeigner visuell eine die Lebens- oder Futtermittelsicherheit bedrohende Situation wahrnimmt und nicht in der Lage ist, den Auftraggeber und/oder den Eigentümer der Erzeugnisse zu informieren, ist er verpflichtet, gemäß den Richtlinien der zuständigen Behörden, wie beispielsweise der NVWA, eine Meldung bei der zuständigen Behörde vorzunehmen.

**Kurze Zusammenfassung des Inhalts der NVWA-Melderichtlinien zu bedenklichen Lebensmitteln**

Sie nehmen die Meldung über das Meldeformular auf der Website der NVWA vor (siehe die nachstehende Pfadbeschreibung). Sollten Sie außerdem noch Fragen haben, können Sie das Kundenkontaktzentrum der NVWA anrufen: +31 (0)900-0388.

Sie müssen dabei unverzüglich folgende Angaben bereitstellen:

- Name und Adresse Ihres/Ihrer Abnehmer(s) der Ausgangserzeugnisse/Lebensmittel
- Name und Adresse des eventuellen Lieferanten
- Datum und Umfang der Lieferungen
- Die Begriffe in diesen Melderichtlinien basieren auf den gesetzlichen Begriffsbestimmungen und Vorschriften und lassen sich in der Erläuterung zu den Melderichtlinien finden.
- Zu diesen Melderichtlinien wurde eine Reihe Beispiele ausgearbeitet, welche die Auswirkungen des Entscheidungsbaums anschaulich machen.

I. — Wurde möglicherweise ein bedenkliches Lebensmittel in Verkehr gebracht (gemäß den Vorgaben in Art. 14 der niederländischen Allgemeinen Lebensmittelverordnung, kurz: ALV)? (1) (2) (3) keine Maßnahmen erforderlich.

II. — Ist möglicherweise von einem schädlichen Lebensmittel die Rede?

III. — Meldung an die NVWA in allen Fällen durch alle Typen Lebensmittelunternehmen; auch sofern sich das Lebensmittel noch im eigenen Verwaltungsbereich befindet. Das Unternehmen ergreift die erforderlichen Maßnahmen.

IV. — Haben sie das bedenkliche Lebensmittel weitervertrieben, befindet es sich nicht mehr in Ihrem Verwaltungsbereich?

V. — Sind Sie der Erstverantwortliche in der Kette in den Niederlanden?

VI. — Meldung an die NVWA, sofern das Unternehmen der Erstverantwortliche in der Kette in den Niederlanden ist. Im Falle eines Eigenmarkenerzeugnisses gilt auch für den Einzelhandel eine Meldepflicht. Das Unternehmen ergreift die erforderlichen Maßnahmen.

Die Melderichtlinien zu bedenklichen Lebensmitteln und das Meldeformular lassen sich auf der Website der NVWA finden.

Die Internet Pfadbeschreibung lautet: [www.nvwa.nl](http://www.nvwa.nl) → eten, drinken, roken → melding onveilige levensmiddelen.

**ANLAGE 2 3b****MELDEFORMULAR FÜR BEDENKLICHE FUTTERMITTEL  
WWW.NVWA.NL & (sofern erforderlich) WWW.GMPPLUS.ORG**

Da ein Schiffsführer/Schiffeigner niemals der Eigentümer der Erzeugnisse ist und nicht über die Kenntnisse verfügt, genau zu beurteilen, ob von einer ernsthaften Verunreinigung die Rede ist, kann er keine Meldung über einen bedenklichen Umstand vornehmen, ohne mit seinem Auftraggeber und/oder dem Eigentümer der Erzeugnisse Rücksprache zu halten. Er ist im Hinblick auf eine etwaige Meldung vom Urteil jener Parteien abhängig. Es können ihn allerdings auch Hinweise erreichen. In diesem Fall ist er verpflichtet, den Auftraggeber oder den Eigentümer der Erzeugnisse unverzüglich zu informieren, sodass jene untersuchen können, ob von einer meldungspflichtige Situation vorliegt.

Sofern ein Schiffsführer/Schiffeigner visuell eine die Lebens- oder Futtermittelsicherheit bedrohende Situation wahrnimmt und nicht in der Lage ist, den Auftraggeber und/oder den Eigentümer der Erzeugnisse zu informieren, ist er verpflichtet, gemäß den Richtlinien der zuständigen Behörde, wie beispielsweise der NVWA, eine Meldung bei jener Behörde vorzunehmen.

**Internationaler Rahmen**

Sofern ein Schiffsführer bzw. Schiffseigner visuell eine unsichere Situation in Bezug auf Lebensmittel oder Futtermittel wahrnimmt und nicht in der Lage ist, den Bereitsteller und/oder Eigentümer der Waren zu informieren, ist er verpflichtet, gemäß den Vorschriften der zuständigen örtlichen Behörden vorzugehen.

**NVWA-Meldeformular zu schädlichen und untauglichen Futtermitteln  
*(Nur für niederländische Unternehmen)*****Kurze Zusammenfassung des Inhalts des Meldeformulars:**

Sie nehmen die Meldung über das Meldeformular auf der Website der NVWA vor (siehe die nachstehende Pfadbeschreibung). Sollten Sie außerdem noch Fragen haben, können Sie das Kundenkontaktzentrum der NVWA anrufen: +31-(0)900 - 0388. Sie müssen dabei folgende Angaben bereitstellen:

Angaben zu dem Unternehmen, das die Meldung vornimmt:

- Adresse des Standorts
- Firmenname
- Handelsname (sofern von dem Firmennamen abweichend)
- Postleitzahl, Hausnummer und Zusatz
- Straße
- Ort
- Land
- Telefon
- E-Mail
- IHK-Registriernummer
- Postanschrift
- Telefon

Das Meldeformular für bedenkliche Futtermittel lässt sich auf der Website der NVWA finden.

Die Internet-Pfadbeschreibung lautet: [www.nvwa.nl](http://www.nvwa.nl) → onderwerpen → diervoeders → melden onveilige diervoeders → formulier melden onveilige diervoeders.

### **Sofern das Unternehmen nach GMP+ zertifiziert ist: GMP+-Meldeformular zu schädlichen und untauglichen Futtermitteln**

Da ein Schiffsführer/Schiffeigner niemals der Eigentümer der Erzeugnisse ist und nicht über die Kenntnisse verfügt, genau zu beurteilen, ob von einer ernsthaften Verunreinigung die Rede ist, kann er keine Meldung über einen bedenklichen Umstand vornehmen, ohne mit seinem Auftraggeber und/oder dem Eigentümer der Erzeugnisse Rücksprache zu halten. Er ist im Hinblick auf eine etwaige Meldung vom Urteil jener Parteien abhängig. Es können ihn allerdings auch Hinweise erreichen. In diesem Fall ist er verpflichtet, den Auftraggeber oder den Eigentümer der Erzeugnisse unverzüglich zu informieren, sodass jene untersuchen können, ob von einer meldungspflichtigen Situation vorliegt.

Sofern ein Schiffsführer/Schiffeigner visuell eine die ~~Lebens-~~oder Futtermittelsicherheit bedrohende Situation wahrnimmt und nicht in der Lage ist, den Auftraggeber und/oder den Eigentümer der Erzeugnisse zu informieren, ist er verpflichtet, gemäß den Richtlinien der zuständigen Behörden, wie beispielsweise der NVWA, außer einer Meldung bei der zuständigen Behörde auch eine Meldung bei GMP+ International vorzunehmen.

#### **Internationaler Rahmen**

Sofern ein Schiffsführer bzw. Schiffseigner visuell eine unsichere Situation in Bezug auf Lebensmittel oder Futtermittel wahrnimmt und nicht in der Lage ist, den Bereitsteller und/oder Eigentümer der Waren zu informieren, ist er verpflichtet, gemäß den Vorschriften der zuständigen örtlichen Behörden vorzugehen.

Sie nehmen die Meldung über das Meldeformular auf der Website von GMP+ International vor (siehe die nachstehende Pfadbeschreibung). Sollten Sie außerdem noch Fragen haben, können Sie die eigens eingerichtete EWS-Rufnummer von GMP+ International anrufen (diese findet sich auf der Website [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

Die Internet-Pfadbeschreibung lautet: [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org) → early warning system → meldingsformulier.

#### **Verfahren**

1. Vermuten Sie ein (möglicherweise) bedenkliches Futtermittel? Melden Sie den Hinweis bei GMP+ International über das Meldeformular. GMP+ International untersucht anschließend die Gefahr eines etwaigen Folgeschadens in der Kette.
2. Wie nehmen Sie eine EWS-Meldung vor?  
Mit Hilfe des Entscheidungsbaums links auf der entsprechenden Seite der Website von GMP+ International können Sie beurteilen, ob von einer bedrohlichen Situation die Rede ist. Anschließend können Sie das EWS-Formular verwenden, das sich auch links auf jener Seite finden lässt.
3. Über dieses EWS-Meldeformular können Sie Risiken und (drohende) Zwischenfälle in Bezug auf Futtermittel melden. Nach der Zusendung nimmt GMP+ International eine erste Einschätzung vor. Erforderlichenfalls setzt sich GMP+ International mit Ihnen in Verbindung, sofern eventuell eine Warnmeldung in der Kette abzugeben ist.
4. In der Warnmeldung werden das fragliche Erzeugnis (generischer Name), die unerwünschte(n) Substanz(en) und der/die gemessene(n) Wert(e) sowie das Herkunftsland genannt. Einzelheiten zum betroffenen Unternehmen werden auf keinen Fall veröffentlicht.
5. Auch wenn die Lage unter Kontrolle ist, kann GMP+ International im Nachhinein noch beschließen, eine Warnmeldung zu veröffentlichen. Damit wird es den zertifizierten Unternehmen ermöglicht, von anderen Situationen zu lernen, sodass sich vergleichbare Fälle künftig vermeiden lassen.

**Kurze Zusammenfassung des Inhalts des Meldeformulars:**

- Angaben zu dem Unternehmen, das die Meldung vornimmt:
- Informationen zum meldenden Unternehmen
- Art der Unregelmäßigkeit
- Informationen zum Erzeugnis
- Herkunft des Erzeugnisses
- Informationen zu etwaigen Proben und/oder Analysen
- Kommunikation hinsichtlich der Unregelmäßigkeit
- Wesentliche Dokumentation

Haftungsausschluss:

Dieser Veröffentlichung ist zur Informierung von Interessenten über die GMP+-Normen erstellt worden. Das Veröffentlichung wird regelmäßig aktualisiert. GMP+ International B.V. haftet für keinerlei etwaige Unvollkommenheiten in dieser Veröffentlichung.

© GMP+ International B.V.

Alle Rechte vorbehalten. Die Informationen aus dieser Veröffentlichung dürfen heruntergeladen, ausgedruckt und auf dem Bildschirm zu Rate gezogen werden, sofern dies für den eigenen, nichtkommerziellen Gebrauch erfolgt. Sämtliche Nutzungen anderer Art bedürfen der vorherigen schriftlichen Genehmigung der GMP+ International B.V.