



# Transport Affrètement et Transport Routier et Ferroviaire

GMP+ B 4

Version FR: 1 juillet 2021

**GMP+ Feed Certification scheme**



## Historique du document

Révision n°/ Date d'homologation	Modifications	Concerne	Date de mise en œuvre finale
0.0 / 09-2011	Consulter <a href="#">Historique</a> pour les versions précédentes		01-02-2012
1.0 / 11-2012			01-03-2013
1.0 / 06-2014	Changements éditoriaux : Les changements éditoriaux sont recensés sur une <a href="#">factsheet</a>	Intégralité du Document	01-01-2015
	Il est précisé que la certification n'est pas obligatoire pour le courtage en fret, le transport routier et le transport ferroviaire.	1.3	01-01-2015
	Cette exigence étant déjà définie dans GMP+ B4.2 pour les intermédiaires, elle est désormais ajoutée à GMP+ B4.	1.3	01-01-2015
	Le texte supprimé ne concerne par la norme GMP+ B4.	1.4	01-01-2015
	Correction : les conteneurs scellés sont, sous certaines conditions, considérés comme des produits conditionnés. Ceci a déjà été modifié dans GMP+ B4, à l'exception de cette définition.	3	01-01-2015
	Il est précisé que le contrôle des nuisibles s'applique également aux compartiments de chargement utilisés pour le transport des aliments pour animaux.	5.3.2	01-01-2016
	Les exigences ont été ajoutées à la norme GMP+ B4 concernant l'application des principes HACCP par les entreprises.	6	01-01-2016
	L'obligation d'utiliser des compartiments de chargement dédiés aux produits agricoles pour le transport ferroviaire a été adaptée.	7.2.3	01-01-2015
	L'obligation d'apposer la feuille de route sur le compartiment de chargement a été adaptée.	7.3.3	01-01-2015
	L'obligation d'indiquer les cargaisons précédentes et les niveaux de nettoyage pour le transport ferroviaire a été adaptée.		
2.0 / 11-2015	À la suite des modifications rédactionnelles de B1, B2 du 01/06/2015	Intégralité du Document	01-06-2015
	La description du champ d'application de l'affrètement a été harmonisée, avec la condition mentionnée au chapitre 7.2.3 que l'affréteur ne puisse pas effectuer de LCI.	1.3	01-04-2016
	Les renvois aux GMP+ B4.1, B4.2, B4.4. et B4.5 ont été éliminés étant donné que ces normes sont abolies depuis le 31-12-2015.	1.4.1	01-04-2016
	La définition d'agri-only pour les caboteurs et les bateaux fluviaux a été ajoutée au GMP+ B4.	3	01-04-2016
	On insiste sur le fait que les conditions d'utilisation des transporteurs externes peuvent aussi s'appliquer aux bateaux fluviaux. Il s'agit d'une condition déjà existante.	7.1	01-04-2016

Révision n°/ Date d'homologation	Modifications	Concerne	Date de mise en œuvre finale
3.0 / 09-2016	Ajout de « déclaration positive » pour le transport physique. Voir bulletin du <a href="#">02/08/2016</a>	7.2.1	02-08-2016
4.0 / 05-2018	Correction : Renvoi vers GMP+ C1 modifié en GMP+ C10	1.3	01-07-2018
	Correction du texte	4.1	
	Des exigences pour les véhicules rail-route ont été ajoutées	5.2.2.2	01-07-2019
	Des exigences pour la déclaration positive pour les demi-grossistes ont été ajoutées	7.2.1	01-07-2019
	Une clarification a été ajoutée concernant la signature du capitaine	Annexe A	01-07-2018
5.0 / 02-2021	Les véhicules combinés avec des compartiments de chargement flexibles et réutilisables sont autorisés	5.2.2.2.	17-12-2019

**Remarque rédactionnelle :**

Toutes les modifications dans cette version du document sont mises en évidence. Voici comment vous pouvez les reconnaître :

- Nouveau texte
- Ancien texte

Les modifications doivent être mises en œuvre par l'adhérent au plus tard à la date limite de mise en œuvre.

## INDEX

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
1.1	GÉNÉRALITÉS .....	6
1.2	STRUCTURE DU PROGRAMME DE CERTIFICATION GMP+.....	6
1.3	CHAMP D'APPLICATION DE CETTE NORME .....	7
1.4	STRUCTURE DE LA NORME .....	8
1.4.1	<i>Guide de lecture.....</i>	<i>10</i>
1.5	EXCLUSION DES EXIGENCES .....	10
<b>2</b>	<b>OBJECTIFS DU FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>TERMES ET DÉFINITIONS.....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....</b>	<b>15</b>
4.1	RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION.....	15
4.2	RESPONSABLE QUALITÉ.....	15
4.3	EXIGENCES RELATIVES AU FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....	16
4.4	DOCUMENTATION ET ENREGISTREMENT .....	17
4.4.1	<i>Documentation et manuel qualité.....</i>	<i>17</i>
4.4.2	<i>Maîtrise des documents et données.....</i>	<i>18</i>
<b>5</b>	<b>PROGRAMME DE PRÉREQUIS .....</b>	<b>20</b>
5.1	PERSONNEL.....	20
5.1.1	<i>Généralités .....</i>	<i>20</i>
5.1.2	<i>Compétences et formation .....</i>	<i>21</i>
5.2	INFRASTRUCTURE.....	22
5.2.1	<i>Environnement de travail.....</i>	<i>22</i>
5.2.2	<i>Site de production et installations.....</i>	<i>22</i>
5.3	ENTRETIEN ET HYGIÈNE .....	24
5.3.1	<i>Entretien.....</i>	<i>24</i>
5.3.2	<i>Prévention et contrôle des nuisibles.....</i>	<i>24</i>
5.3.3	<i>Gestion des déchets.....</i>	<i>25</i>
5.4	IDENTIFICATION ET TRAÇABILITÉ .....	26
5.4.1	<i>Identification et traçabilité.....</i>	<i>26</i>
5.5	PROCÉDURE D'ALERTE PRÉVENTIVE (EWS) ET RAPPEL.....	26
<b>6</b>	<b>HACCP.....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>CONTRÔLE DES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES .....</b>	<b>30</b>
7.1	ACHATS.....	30
7.1.1	<i>Externalisation du transport .....</i>	<i>30</i>
7.2	AFFRÈTEMENT / PLANIFICATION .....	31
7.2.1	<i>Acceptation des ordres .....</i>	<i>31</i>
7.2.2	<i>Documents d'enregistrement relatifs à l'affrètement (transit).....</i>	<i>31</i>
7.2.3	<i>Ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire) ...</i>	<i>32</i>
7.2.4	<i>Inspection des Compartiments de Chargement (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire) .....</i>	<i>33</i>
7.2.5	<i>Rapport LCI (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire) .....</i>	<i>34</i>
7.3	TRANSPORT .....	35
7.3.1	<i>Transport.....</i>	<i>35</i>
7.3.2	<i>Nettoyage.....</i>	<i>36</i>

7.3.3	<i>Enregistrement</i> .....	37
<b>8</b>	<b>VÉRIFICATION ET AMÉLIORATION</b> .....	<b>38</b>
8.1	RÉCLAMATIONS .....	38
8.2	AUDIT INTERNE .....	38
8.3	REVUE DE DIRECTION ET AMÉLIORATION .....	39
	<b>ANNEXE A : EXEMPLE D'UN RAPPORT GMP+ LCI</b> .....	<b>40</b>

# 1 Introduction

## 1.1 Généralités

Le programme de certification GMP+ a été développé et mis en place en 1992 par les fabricants néerlandais d'aliments pour animaux, en réponse à un certain nombre de crises sanitaires liées à la contamination de matières premières destinées à l'alimentation animale. Ce programme initialement destiné à l'industrie néerlandaise est devenu un programme international géré par GMP+ International en collaboration avec les différents acteurs du secteur au niveau mondial.

Bien que le programme de certification GMP+ soit destiné en priorité à garantir la sécurité sanitaire des aliments pour animaux, un volet responsabilité a été ajouté en 2013. A cette fin, deux modules ont été mis en place : l'Assurance Qualité GMP+ (couvrant les exigences relatives à la sécurité sanitaire des aliments pour animaux) et l'Assurance Responsabilité GMP+ (couvrant les exigences relatives à la production responsable d'aliments pour animaux).

Le GMP+ Feed Safety Assurance est un module complet garantissant la sécurité alimentaire des aliments pour animaux à toutes les étapes de la chaîne de production. La certification selon un programme d'assurance qualité est un prérequis pour la vente dans un grand nombre de pays, et l'adhésion au module GMP+ FSA permet de faciliter cette démarche. Sur la base d'observations effectuées sur le terrain, de nombreux points ont été intégrés au module GMP+ FSA, comme par exemple : les exigences relatives au feed safety management system, le principe HACCP, la traçabilité, le contrôle qualité, les programmes prérequis, une approche globale de la chaîne de production dans son ensemble et un système d'alerte précoce : le Early Warning System.

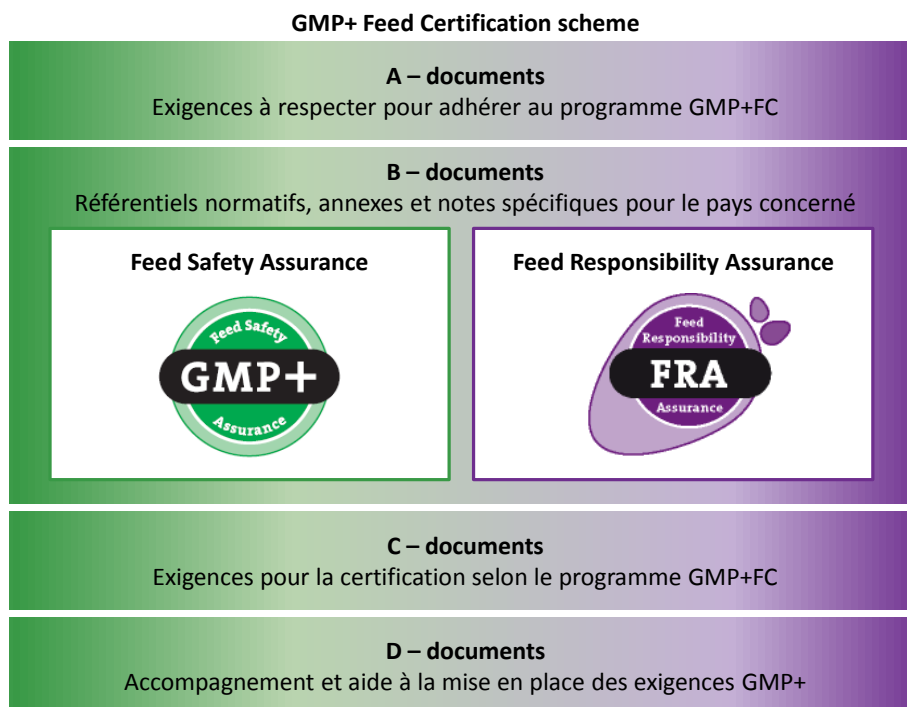
Avec la mise en place du module GMP+ Feed Responsibility Assurance, GMP+ International répond à la demande de ses adhérents. En effet, l'industrie de l'alimentation animale est désormais soumise à une exigence de responsabilité. Notamment s'agissant de l'utilisation du soja et des farines de poissons, qui doivent être produits de façon responsable et sans risques pour les humains, les animaux et l'environnement. En optant pour la certification GMP+ Feed Responsibility Assurance, les entreprises sont en mesure de démontrer qu'elles s'engagent dans une démarche de production responsable. GMP+ International aide à répondre à la demande du marché en facilitant la délivrance de la certification par des organismes indépendants.

En concertation avec ses partenaires, GMP+ International a défini des exigences claires et transparentes dans le cadre du Feed Certification scheme. Les organismes de certification sont habilités à délivrer la certification GMP+ en toute indépendance.

GMP+ International accompagne ses adhérents en mettant à leur disposition des outils d'information pratiques et utiles : documents, bases de données, newsletters, listes FAQ et séminaires.

## 1.2 Structure du Programme de Certification GMP+

Les documents du GMP+ Feed Certification scheme sont divisés en plusieurs catégories. Le schéma sur la page suivante synthétise la structure du contenu du GMP+ Feed Certification scheme :



Tous ces documents sont disponibles sur le site internet GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

Ce document est référencé en tant que norme GMP+ B4 *Transport* et fait partie du module GMP+ FSA.

### 1.3 Champ d'application de cette norme

Cette norme définit les conditions et exigences relatives à l'assurance qualité du :

1. Transport routier, transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire

Ce champ d'application couvre l'ensemble des activités liées au courtage en fret. Il s'agit ici de tout le processus d'acceptation de la mission, du choix et de l'acceptation d'un compartiment de chargement, de la mission d'inspection <sup>1</sup>, de l'approbation du compartiment de chargement sur la base du rapport LCI positif et de la tenue de l'administration appropriée. Les entreprises exerçant une partie de ces activités, comme les courtiers et les agents commerciaux, en tant qu'intermédiaires entre les commanditaires et les agents de fret, entrent également dans le champ d'application de cette norme.

Ces activités obéissent à des exigences générales et des exigences spécifiques formulées en tant que telles.

2. Le transport routier et ferroviaire

Le champ d'application de cette norme couvre l'ensemble des activités liées au transport physique des aliments, mais aussi toutes les activités annexes : planification, achats, nettoyage et tâches administratives.

<sup>1</sup> L'affréteur ne peut pas exécuter de LCI. Le LCI doit être confié à un CO externe

**Informations complémentaires**

*Pour le moment, la certification n'est pas obligatoire pour :*

- *l'affrètement du transport routier,*
  - *le transport par voie ferroviaire (au moyen de wagons),*
- mais elle peut avoir lieu sur une base volontaire jusqu'à une date à déterminer.*

Cette norme ne couvre pas le transport fluvial et le transport maritime de courte distance. Les exigences pour ces modes de transport n'obéissant pas aux mêmes règles et n'ayant pas la même structure, elles sont définies dans la norme GMP+ B4.3 *Transport Fluvial*.

Les exigences définies dans cette norme s'appliquent à toutes les entreprises, quel que soit leur statut ou leur taille, dont les activités s'inscrivent dans le champ d'application de cette norme, qu'elles mènent ces activités pour leur propre compte ou celui d'un tiers (prestataire).

Si le transitaire ou le transporteur mène d'autres activités dans le secteur de l'alimentation animale (par exemple, négoce ou production), alors il faudra éventuellement qu'il applique une autre norme GMP+ à la place de, ou en complément de cette norme. Voir la section 1.4.

Pour plus d'informations, veuillez consulter le document GMP+ C10 *Conditions d'acceptation et procédure pour les organismes de certification*.

Le transitaire ou transporteur est seul responsable de ses activités et de la sécurité alimentaire des aliments pour animaux, ainsi que des contrôles qu'il effectue lui-même. Le fait de se plier aux exigences définies dans cette norme et d'être certifié en conformité avec celle-ci, permet au transporteur/transitaire d'attester de la sécurité alimentaire et de la qualité de ses services et de ses produits.

#### **1.4 Structure de la norme**

Les exigences relatives au 'feed safety management system' sont indiquées dans le Chapitre 4. Le Chapitre 5 définit les exigences applicables dans le cadre du programme de prérequis. Ce programme établit les règles d'hygiène de base. Le chapitre 6 définit les exigences minimales applicables dans le cadre du programme HACCP.

Les exigences complémentaires relatives aux activités opérationnelles sont indiquées dans le Chapitre 7. Les exigences et conditions à respecter pour la vérification et l'amélioration du feed safety system sont indiquées dans le Chapitre 8.



Informations complémentaires

*Les encadrés intitulés « Informations complémentaires » contiennent des informations destinées à aider le lecteur. Aucune exigence ou condition obligatoire ne figure dans ces encadrés. Les informations fournies sont simplement destinées à faciliter la compréhension du texte.*

*Ces encadrés contiennent souvent des informations utiles pour les auditeurs. Afin de bien différencier les informations complémentaires (incluses dans les encadrés) et les exigences obligatoires, le texte dans les encadrés évite d'employer le terme « doit ». Si néanmoins ce terme est utilisé, il ne constitue pas pour autant une obligation.*

*Remarque : contrairement aux encadrés verts, les informations indiquées dans les encadrés blancs constituent des obligations. Ces obligations sont liées aux exigences définies dans le texte figurant au-dessus des encadrés en question.*

La structure de cette norme correspond à celle d'autres normes GMP+. Les chapitres généraux partagent un contenu commun, plus ou moins exhaustif selon le champ d'application de la norme concernée. Chaque norme étant rédigée à l'attention d'un secteur d'activité particulier, les termes utilisés peuvent varier d'un document à un autre. Ceci afin de renforcer la communication avec les acteurs du secteur d'activité concerné.

Informations complémentaires

*Les chapitres généraux sont les chapitres 4, 5, 6 et 8.*

*La structure de cette norme GMP+ B4 « Transport » est, par exemple, identique à celle de la norme GMP+ B3(2007) « Négoce, Collecte, Stockage et Transbordement ».*

*La norme GMP+ B4 Transport est destinée aux entreprises de fret et de transport. Les termes « négoce » et « stockage et transbordement » sont rarement employés, alors que les termes « fret » et « transport » sont fréquemment employés.*

*Une entreprise proposant des services de stockage et de transbordement ainsi qu'un service de fret peut appliquer les deux normes à la fois (B3 et B4). Ceci est d'autant plus simple que les deux normes ont la même structure de base et qu'un certain nombre de chapitres ont un contenu commun. Si elle applique une deuxième norme, l'entreprise doit veiller à la mettre en œuvre dans son intégralité, et si nécessaire définir des mesures complémentaires.*

Les annexes BA (désignées sous le terme GMP+ BAxx), auxquelles il est fait référence dans cette norme, sont des documents GMP+ complémentaires de catégorie B. Lorsque cette norme fait référence à une annexe BA, cela signifie que l'annexe en question s'applique dans le cadre de cette norme. Voir également Chapitre 2.

1.4.1 Guide de lecture

	<i>Courtage en fret (transport par bateau ou par train)</i>	<i>Courtage en fret routier</i>	<i>Transport routier</i>	<i>Transport ferroviaire (nouveau)</i>
<b>H1 Introduction</b>	X	X	X	X
<b>H2 Référentiels normatifs</b>	X	X	X	X
<b>H3 Termes et définitions</b>	X	X	X	X
<b>H4 Feed safety management system</b>	X	X	X	X
<b>H5 Programmes prérequis</b>				
5.1 Salariés	X	X	X	X
5.2 Infrastructure			X	X
5.3 Maintenance et propreté			X	X
5.4 Identification et traçabilité	X	X	X	X
5.5 EWS	X	X	X	X
<b>H6 HACCP</b>	(X)	(X)	(X)	(X)
<b>H7 Activités opérationnelles</b>				
7.1 Achats	X	X	X	X
7.2 Services de transit	X	X	X	X
7.2.1 Acceptation de l'ordre	X	X	X	X
7.2.2 Documents administratifs	X	X	X	X
7.2.3 Donner un ordre de LCI	X			X
7.2.4 Exécution de la LCI	X			X
7.2.5 Rapport LCI	X			X
7.3 Transport			X	X
<b>H8 Vérification et améliorations</b>	X	X	X	X

1.5 **Exclusion des exigences**

Il est possible que certaines exigences ne s'appliquent pas au transporteur/transitaire. Dans ce cas, le transporteur/transitaire peut exclure ces exigences. Cependant toute exclusion doit être justifiée et enregistrée. L'exclusion de certaines exigences ne doit en aucun cas aboutir à la mise sur le marché de produits ou de services non-conformes aux normes de sécurité alimentaire telles qu'elles sont définies dans GMP+ Feed Safety Assurance module (module GMP+ FSA).

Le transporteur/transitaire ne peut pas exclure des exigences simplement parce qu'il juge qu'elles ne s'appliquent pas dans son cas, notamment parce qu'il n'existe pas de demande de la part des clients, ou que la réglementation en vigueur ne l'oblige pas à se conformer à ces exigences, ou encore parce qu'il estime que son entreprise est trop petite.

Informations complémentaires

*Les entreprises rencontrent parfois des difficultés à respecter certaines exigences. Ceci est d'autant plus vrai pour les petites entreprises, notamment lorsqu'il s'agit d'appliquer certaines exigences relatives au système de management qualité, comme par exemple, l'état de gestion, la gestion des documents, les audits internes, la revue de direction, etc. Par principe, cette norme applique les mêmes exigences aux petites entreprises, sans exception.*

*Le contraire pouvant laisser à penser que les exigences qualité ne seraient pas appliquées avec la même rigueur dans les petites entreprises.*

*Le module GMP+ FSA est basé sur l'application des principes HACCP. Le système de management qualité sert à encadrer et à vérifier que les risques sont contrôlés de façon efficace et continue. Quelle que soit la taille de l'entreprise, le niveau de contrôle des risques doit être conforme aux exigences GMP+. Il s'agit simplement d'adapter les exigences aux petites entreprises disposant d'une structure simplifiée et plus transparente. L'auditeur dispose également d'une certaine liberté dans la réalisation de l'audit. Sa tâche consiste essentiellement à vérifier que le système mis en place permet effectivement de contrôler les risques.*

*Dans ce document, les encadrés intitulés « informations complémentaires » contiennent des conseils susceptibles d'aider les petites entreprises à appliquer les différentes exigences.*

## 2 Objectifs du Feed Safety Management System

Cette norme vise à accompagner la mise en place d'un système de management afin de garantir la sécurité alimentaire et la qualité des aliments pour animaux et des services connexes conformément aux exigences définies dans cette norme.

Cette norme doit être appliquée en conformité avec la législation en vigueur, ainsi que les normes et les principes applicables pour la sécurité alimentaire dans le cadre de la production et la livraison d'aliments pour animaux.

Le feed safety management system doit garantir le respect de l'ensemble des exigences réglementaires ainsi que les normes qualité définies par le secteur, et doit être en conformité avec les conventions statutaires, réglementaires et contractuelles.

Quelques remarques :

- S'agissant de la réglementation relative à l'alimentation animale, tous les efforts ont été apportés afin d'inclure les exigences applicables en conformité avec la législation en vigueur. Il reste néanmoins de la responsabilité de l'adhérent de s'assurer qu'il respecte bien l'ensemble des dispositions réglementaires.
- S'agissant des exigences définies par l'industrie, certaines annexes BA (désignées GMP+ BAxx) indiquent les normes de sécurité alimentaire et les conditions spécifiques à prendre en compte au niveau international afin de garantir la sécurité alimentaire dans le cadre de la fabrication et de la production d'aliments pour animaux. Lorsque cette norme fait référence à une annexe BA, l'adhérent est tenu de s'assurer que le feed safety management system est en conformité avec les exigences de sécurité alimentaire spécifiques à l'industrie.
- À noter que la norme et les annexes BA n'incluent pas nécessairement l'ensemble des exigences de sécurité alimentaire spécifiques à l'industrie. Il reste donc de la responsabilité de l'adhérent de vérifier l'ensemble des exigences de sécurité alimentaire, et de gérer que le feed safety management system fonctionne en conformité avec ces exigences.

La certification du feed safety management system, en conformité avec cette norme, ne garantit pas la conformité avec la législation en vigueur ni la conformité avec les exigences spécifiques au secteur, mais permet de démontrer que l'adhérent a effectivement mis en place un feed safety management system dans le but de se conformer à la réglementation en vigueur et aux exigences de sécurité alimentaire spécifiques au secteur.

L'adhérent doit également respecter les exigences définies dans les documents GMP+ A.

Ces documents sont disponibles sur le site internet GMP+ International ([www.gmp-plus.org](http://www.gmp-plus.org))

### 3 Termes et définitions

Voir GMP+ A2 *Définitions et Abréviations* ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)). Parallèlement aux termes et définitions indiqués dans GMP+ A2 *Définitions et Abréviations*, les termes suivants sont employés dans cette norme :

Dédié au transport de produits agricoles (transport routier et transport ferroviaire)	Désigne un wagon (transport ferroviaire) ou compartiment de chargement ayant exclusivement servi pendant six mois consécutifs au transport d'aliments pour animaux et/ou de matières premières d'origine végétale destinées à l'alimentation animale.
Agri-only : (caboteurs et bateaux fluviaux)	Un navire qui, après un nettoyage et une inspection approfondis par un expert (pendant une période de plus de 6 mois sur base régulière) transporte uniquement des ingrédients d'aliments pour animaux, des aliments composés et des prémélanges en vrac, tant sous forme liquide que solide, à l'exception des chargements complets d'additifs ou d'autres produits qui ne sont ajoutés à l'aliment pour animaux que dans de très petits pourcentages.
Transitaire	Intermédiaire en charge de l'organisation du transport pour des tiers.
CO	Organisme de contrôle/inspection accrédité selon ISO 17020 spécialisé dans les aliments pour animaux, les céréales ou les produits agricoles liquides en vrac, et/ou certifié ISO 9001:2000 ou équivalent, et habilité à effectuer l'inspection des compartiments de chargement (LCI).
IDTF	International Database Transport for Feed - Banque de Données définissant le niveau de nettoyage à respecter pour le transport routier et fluvial.
Inspecteur de chargement	La fonction d'« inspecteur de chargement » doit être reprise au niveau du système qualité de l'entreprise. Cette fonction doit être exercée par un employé qui - sur la base de sa formation et de son expérience - possède les connaissances et les compétences nécessaires pour l'agrément des compartiments de chargement. Si le transporteur/transitaire n'est pas en mesure de désigner un inspecteur de chargement, il peut faire appel à un inspecteur travaillant pour un organisme indépendant de certification ou de contrôle. L'inspecteur de chargement doit bien entendu posséder les qualifications requises.
LCI	Inspection des Compartiments de Chargement.
Transporteur	Prestataire qui effectue le transport (physique) des marchandises.

Compartiment de chargement	Un compartiment de chargement est le contenant à l'intérieur duquel sont chargés les aliments pour animaux/matières premières destinées à l'alimentation animale. Un compartiment de chargement peut être divisé en sous-compartiments.
Remorque	Un Tracteur avec chauffeur
Produits conditionnés	<ul style="list-style-type: none"><li>- Produits emballés</li><li>- Produit stocké dans un compartiment de chargement scellé qui n'est pas la propriété du transporteur. De plus, le nettoyage et le chargement du compartiment de chargement ne doit pas être effectué par le transporteur.</li><li>- Des bigbags à usage unique pouvant être scellés.</li></ul>

## 4 Feed safety management system

### 4.1 Responsabilité de la direction

La direction est responsable de veiller à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux. L'alimentation animale fait partie de la chaîne alimentaire.

La direction doit :

- a. Sensibiliser le personnel sur la question de la sécurité alimentaire des aliments pour animaux, et l'importance de respecter les exigences prescrites par la norme GMP+, les règles imposées par la réglementation en vigueur et les exigences des clients.
- b. Définir et rédiger par écrit une politique qualité visant à garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.
- c. (Re)définir les objectifs annuels relatives à la sécurité alimentaire.
- d. Faire preuve de responsabilité et s'investir dans le développement et la mise en œuvre d'un feed safety management system destiné à garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux lors du transport.
- e. Créer une équipe HACCP.
- f. Mobiliser les ressources et les effectifs nécessaires. Le transporteur/transitaire doit déterminer les ressources à mettre en œuvre afin de garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux lors du transport, et s'assurer que les ressources en question sont disponibles. Le transporteur/transitaire doit obligatoirement se conformer aux exigences définies dans cette norme.
- g. Des contrôles doivent être effectués au minimum tous les 12 mois afin de vérifier que le feed safety management system est efficace et adapté. Voir section 8.3 pour plus d'informations.

#### Informations complémentaires

*Les objectifs définis doivent :*

- a. être quantifiables,
- b. viser à obtenir des résultats,
- c. être acceptables,
- d. être réalistes,
- e. être planifiés dans le temps.

*Les niveaux de nettoyage permettant de garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux lors du transport ont été définis dans la Banque de Données IDTF (voir [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Le terme « ressources » désigne, entre autres, l'infrastructure (moyens de transport, bâtiments, ateliers et installations), les effectifs et tous les autres moyens indispensables pour garantir la fiabilité du feed safety management system. Voir Chapitre 5.*

### 4.2 Responsable Qualité

La Direction doit désigner une personne qui, outre ses autres responsabilités, sera responsable et compétent pour mener les actions suivantes :

- a. mettre en œuvre et gérer le feed safety management system en conformité avec cette norme,

- b. notifier la Direction des résultats obtenus grâce au feed safety management system et les améliorations éventuelles à apporter,
- c. sensibiliser l'ensemble des salariés aux enjeux liés à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

### 4.3 Exigences relatives au feed safety management system

Le transporteur/transitaire doit définir, documenter, mettre en oeuvre et veiller au maintien d'un feed safety management system en conformité avec les exigences de cette norme. Ce feed safety management system doit être adapté en fonction de l'évolution de la réglementation et des progrès dans le domaine de la sécurité alimentaire.

Le feed safety management system doit vérifier que l'ensemble des activités pouvant présenter un risque pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux soient clairement identifiées et encadrées au sein de l'entreprise.

Le transporteur/transitaire doit définir et documenter le champ d'application du feed safety management system en indiquant les produits, les compartiments de chargement et les sites concernés. Le champ d'application doit au minimum inclure les activités directement liées au transport et à l'acheminement des aliments pour animaux, ainsi que les activités connexes sous la responsabilité du transporteur/transitaire.

Le transporteur/transitaire doit déterminer :

- a. Sa responsabilité en amont et en aval de la chaîne de production. Sachant que sa responsabilité commence là où s'arrête celle de l'intervenant en amont de la chaîne de production (commanditaire) et s'arrête là où commence celle de l'intervenant en aval de la chaîne de production.
- b. Les activités liées au transport et à l'acheminement des aliments pour animaux, y compris les activités externalisées (sous-traitant).
- c. Les moyens de transport utilisés.
- d. Les sites concernés, y compris les sites où sont effectuées les tâches administratives connexes.

Si le transporteur/transitaire décide d'externaliser une activité pouvant engendrer un risque pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux, il doit veiller à ce que le sous-traitant effectue la tâche qui lui est confiée en conformité avec cette norme GMP+. Dans certains cas, le sous-traitant devra être certifié GMP+. Voir GMP+ BA10 *Exigences Minimales d'Achat*.

Le transporteur/transitaire doit déclarer l'ensemble de ses activités et/ou produits, même si ces derniers ne sont pas en lien avec les aliments pour animaux. Le transporteur/transitaire doit veiller à ce que ses autres activités/produits ne présentent pas de risques pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.



**Informations complémentaires**

*Le champ d'application du feed safety management system doit intégrer les éléments suivants :*

- a La sélection des fournisseurs,*
- b L'ensemble des activités liées au transport sous la responsabilité du transporteur/transitaire*

*La structure du feed safety management system est propre à l'entreprise et dans ce cadre, le transporteur/transitaire doit obligatoirement définir une politique qualité et des objectifs qualité (voir section 4.4), ainsi que les exigences et procédures à respecter afin de garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.*

*Les activités cumulées du transporteur/transitaire peuvent l'amener à appliquer plusieurs normes à la fois. S'il le souhaite, le transporteur/transitaire peut opter pour la norme GMP+B1 Production, Négoce et Services, afin d'éviter d'avoir à appliquer plusieurs normes. En cas de doute, il est recommandé au transporteur/transitaire de contacter son organisme de certification. Des informations complémentaires sont également disponibles sur le site internet GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Tous les produits et services achetés par le transporteur/transitaire ne doivent pas nécessairement être certifiés GMP+. En particulier si ces activités et/ou produits ne sont pas directement en lien avec les aliments pour animaux, comme par exemple : le transport de produits non-alimentaires. Voir GMP+ BA10 Exigences Minimales d'Achat.*

## **4.4 Documentation et enregistrement**

### **4.4.1 Documentation et manuel qualité**

Le transporteur/transitaire doit conserver et mettre à jour les documents et registres relatifs au transport et au courtage en fret, ainsi que les documents et registres relatifs aux inspections et aux contrôles.

Le transporteur/transitaire doit archiver ces documents de façon à garantir la traçabilité des lots d'aliments pour animaux de sorte que les responsabilités puissent être clairement établies en cas de problème ou de réclamation.

Les documents relatifs au feed safety management system doivent obligatoirement inclure ou faire référence à :

- a. La politique Qualité et les objectifs Qualité,
- b. La définition du champ d'application du feed safety management system en conformité avec le chapitre 4.3,
- c. La documentation HACCP (le cas échéant)
- d. L'ensemble des autorisations, documents et certificats exigibles en conformité avec la législation nationale et internationale,
- e. Les procédures, instructions, formulaires d'enregistrement, etc. exigibles en conformité avec cette norme et/ou indispensables au bon fonctionnement du feed safety management system,

- f. L'ensemble des données relatives aux procédures, actions, audits, inspections et autres rapports exigés en conformité avec cette norme. Les documents à archiver et à conserver afin de démontrer que les exigences ont effectivement été respectées, et que le feed safety management system fonctionne de manière efficace.

Les documents, instructions, formulaires, etc. doivent avoir une structure claire et transparente.

#### Informations complémentaires

*Les documents et certificats à conserver, incluent notamment les autorisations et les permis relatifs au transport de marchandises.*

*Quant aux procédures, il peut s'agir des procédures relevant du feed safety management system, adossé à la norme ISO-9001 ou au plan HACCP, ou des procédures réglementaires à respecter en conformité avec la législation en vigueur (législation nationale ou applicable à un secteur d'activité), ou encore de procédures définies dans le cadre d'un règlement intérieur propre à l'entreprise et soumis au même niveau de contrôle. Bien entendu, ces procédures restent applicables dans la mesure où elles sont exigées dans le cadre de la norme GMP+.*

*Le transporteur/transitaire peut adapter la présentation et la structure de la documentation en fonction de l'activité et de la taille de l'entreprise, ainsi que du niveau de qualification et de compétence de ses salariés.*

#### 4.4.2 Maîtrise des documents et données

Les documents et les données doivent être correctement gérés. Ils doivent également être archivés et conservés

Ceci implique que les documents :

- a. soient régulièrement mis à jour,
- b. soient validés, signés et datés et vérifiés au moins une fois par an par un responsable, qui doit veiller à intégrer les nouvelles règles imposées par la réglementation en vigueur et/ou l'évolution du module GMP+ FSA,
- c. soient compréhensibles et accessibles pour les salariés directement concernés,
- d. soient révisés et mis à jour en cas de changement des procédures.

Le transporteur/transitaire doit veiller à ce que tous les documents et toutes les données exigés dans le cadre de cette norme soient :

- a. conservés pendant un délai d'au moins 3 ans, sauf si la loi exige un délai plus long,
- b. conservés dans un lieu sûr afin d'éviter tout risque de détérioration ou de dommages,
- c. conservés dans un lieu aisément accessible de telle sorte qu'ils puissent être facilement consultables,
- d. parfaitement lisibles et compréhensibles.

Informations complémentaires

*Lorsqu'il est stipulé que les documents doivent être compréhensibles pour les salariés, cela signifie que le transporteur/transitaire doit veiller à communiquer l'ensemble des informations au chauffeur, et cela même si le chauffeur ne maîtrise pas la langue du pays dans lequel il travaille.*

*Les documents peuvent être enregistrés et conservés sous forme de fichiers numériques.*

*Le transporteur/transitaire doit être en mesure de démontrer qu'il respecte les procédures conformes à la réglementation en vigueur et aux exigences de sécurité alimentaire pour les aliments pour animaux qu'il transporte.*

*Les informations concernant une évolution/un changement des règles de sécurité alimentaire applicables aux activités de l'entreprise doivent être communiquées aux membres du personnel responsable des secteurs concernés.*

*Les changements en question doivent être appliqués de façon effective.*

*Si les documents à valider et à signer font partie d'un manuel, le transporteur/transitaire peut se contenter de signer la table des matières indiquant les numéros des versions des documents en question.*

*La vérification annuelle des documents peut être intégrée à l'audit interne. Voir la section 8.2.*

## 5 Programme de prérequis

Afin d'appliquer correctement les principes HACCP, le transporteur/transitaire doit définir et mettre en œuvre un programme de prérequis applicable aux diverses opérations menées dans le cadre des activités de l'entreprise, et l'appliquer en conformité avec ce chapitre. Le transporteur/transitaire doit définir et peut mettre en œuvre des prérequis complémentaires. Le transporteur/transitaire peut exclure certains prérequis, s'il est en mesure de fournir une justification valable.

### Informations complémentaires

*HACCP : Le guide GMP+ D2.1 Guideline HACCP GMP+ est destiné aux entreprises, afin de les aider à identifier, évaluer et contrôler les risques liés à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux. Ce guide est disponible en ligne sur le site internet de GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Les programmes de prérequis établissent les règles d'hygiène de base garantissant que les aliments pour animaux sont transportés dans de bonnes conditions sanitaires. Voir Codex Alimentarius.*

*Les programmes de prérequis font partie du plan HACCP, et sont inclus aux audits internes menés dans le cadre du plan HACCP.*

### 5.1 Personnel

#### 5.1.1 Généralités

Tous les salariés doivent être conscients de leurs responsabilités quant à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

Le transporteur/transitaire doit :

- a. établir un organigramme,
- b. faire une liste indiquant les tâches et les responsabilités de chacun des salariés (ou groupe de salariés exerçant la même fonction), et indiquant les qualifications des salariés (salariés en CDI et en CDD).

Ces exigences ne s'appliquent que pour les postes ayant un impact direct sur la sécurité alimentaire.

Le personnel doit être informé par écrit des tâches et responsabilités liées à leur poste, en particulier s'il y a des changements, afin de garantir le niveau requis de sécurité alimentaire.

Le personnel est tenu de porter des vêtements de protection si l'étude d'évaluation des risques a démontré un risque de contamination des matières premières destinées à l'alimentation animale. Il est indispensable de veiller à l'hygiène des vêtements de protection et des installations de production.

Des règles strictes doivent être fixées concernant la consommation d'aliments, de boissons ou de tabac sur les sites de production, afin d'éviter tout risque de contamination des aliments pour animaux.

Ces consignes doivent être respectées par tous les salariés, ainsi que tous les intervenants présents sur le site (notamment les salariés travaillant pour des tiers). Si nécessaire, des locaux séparés doivent être aménagés.

Le transporteur/transitaire doit avertir les intervenants extérieurs à l'entreprise (techniciens, ouvriers en bâtiment) qu'ils sont tenus de respecter les règles relatives à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux. Avant que l'activité de l'entreprise ne reprenne sur le site où ont été effectués les travaux/activités, le transporteur/transitaire doit veiller à ce que le site en question soit parfaitement nettoyé et rangé.

#### Informations complémentaires

*La description des fonctions et des responsabilités de chacun des salariés au sein de l'entreprise est claire, il n'est pas nécessaire d'inclure un organigramme.*

*La description des fonctions et des responsabilités ne concerne que les postes sensibles, pouvant avoir un impact direct sur la sécurité alimentaire des aliments pour animaux. Si nécessaire, des instructions claires et précises sur les tâches à accomplir doivent être fournies aux salariés occupant les postes dits « sensibles ».*

*La qualification professionnelle des salariés comprend les diplômes, la formation et l'expérience professionnelle.*

*Le transporteur/transitaire doit être en mesure de démontrer qu'il a prévenu les intervenants extérieurs qu'ils étaient tenus de respecter les règles relatives à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux, notamment vis-à-vis des assurances en cas de sinistre.*

#### 5.1.2 Compétences et formation

Les salariés occupant des postes sensibles pour la sécurité sanitaire des ingrédients d'aliments pour animaux doivent avoir les compétences requises. Ce niveau de compétence dépend du niveau de formation et d'expérience des salariés. Le transporteur/transitaire doit disposer d'un nombre de salariés possédant les qualifications et les compétences requises.

Le transporteur/transitaire doit :

- a. Définir les compétences requises pour les salariés occupant des postes sensibles, pouvant avoir un impact sur la sécurité alimentaire des aliments pour animaux,
- b. Organiser des stages de formation ou proposer des solutions adaptées afin de former les salariés,
- c. Mettre en place des dossiers de suivi des salariés (formation, éducation, compétences et expérience).

Les salariés doivent être formés :

- a. à l'utilisation de la Base de Données IDTF
- b. aux différents niveaux de nettoyage,
- c. et doivent avoir une connaissance de base des produits qu'ils manipulent.

Les règles ci-dessus s'appliquent également aux salariés sous contrat à durée déterminée.

## 5.2 Infrastructure

### 5.2.1 Environnement de travail

Le transport des aliments pour animaux doit se faire dans un environnement exempt de tout risque de contamination par des substances dangereuses, ou susceptibles d'engendrer un taux trop élevé de ces substances dans les aliments pour animaux. Si l'environnement comporte des risques potentiels pour la sécurité sanitaire des aliments pour animaux, alors le transporteur/transitaire doit démontrer, sur la base d'une analyse des risques, que ces risques sont maîtrisés.

#### Informations complémentaires

*Cette sécurisation de l'environnement doit aussi intégrer les compartiments de chargement, notamment si les aliments pour animaux restent stockés plusieurs jours d'affilé dans les compartiments de chargement en question. Les conditions climatiques : la chaleur, le froid et l'humidité peuvent avoir un impact sur la qualité des aliments pour animaux. Un autre élément important consiste à sécuriser l'accès aux aliments pour animaux.*

### 5.2.2 Site de production et installations

#### 5.2.2.1 Généralités

Les compartiments de chargement et l'environnement immédiat doivent être propres et nettoyés.

Les compartiments de chargement doivent être :

- a. fabriqués à partir de matériaux adaptés afin de prévenir tout risque de contamination des aliments pour animaux. Cette exigence s'applique en particulier aux matériaux et aux surfaces directement en contact avec les aliments pour animaux,
- b. en bon état,
- c. adaptés à l'utilisation et/ou la fonction pour lesquelles ils sont prévus,
- d. conçus de façon à faciliter le nettoyage,
- e. propres et vides, et exempts de tout résidu ou odeur provenant des cargaisons précédentes, y compris le châssis du camion. Si cette exigence est inapplicable, le transporteur/transitaire doit veiller à ce que tout risque de contamination soit totalement exclu pendant le chargement et le déchargement des camions,
- f. bâchés ou fermés, sauf si le transporteur/transitaire est en mesure de démontrer grâce à une analyse des risques, que laisser la cargaison à ciel ouvert ne présente aucun risque de contamination,
- g. durant les heures de repos et durant la nuit, le chauffeur doit veiller à ce qu'aucune personne non autorisée ne puisse avoir accès à la cargaison.

#### 5.2.2.2 Exigences supplémentaires pour les véhicules rail-route

Lorsque des véhicules rail-route spécialement conçus pour le transport d'aliments pour animaux et de cargaisons interdites sont utilisés, des exigences supplémentaires sont applicables.

- a. ~~Le transport combiné est effectué au moyen de véhicules dotés de solides espaces de chargement installés de façon permanente. L'utilisation de réservoirs souples réutilisables/doublures n'est pas autorisée ;~~

- a. Il y a une séparation physique complète entre les compartiments destinés au transport des aliments pour animaux, d'une part, et les compartiments destinés aux chargements interdits, d'autre part.
- b. Il y a une séparation physique complète entre les aliments pour animaux et les chargements interdits pendant le chargement et le déchargement. Cette séparation physique implique notamment d'éviter la contamination croisée au point de chargement et de déchargement, d'utiliser des équipements séparés pour le chargement et le déchargement des aliments pour animaux et des chargements interdits (tuyaux, flexibles, couplages, raccords, connecteurs, etc.), et d'éviter les débordements lors du remplissage des réservoirs.
- c. L'identification claire des compartiments de chargement doit être garantie. Il convient de définir les compartiments de chargement qui sont utilisés pour les aliments pour animaux et ceux qui sont utilisés pour les chargements interdits.
- d. Les compartiments utilisés pour le transport de chargements interdits ne peuvent pas être utilisés pour le transport d'aliments pour animaux, à moins que toutes les parties pouvant entrer en contact avec le chargement (compartiments de chargement, tuyaux, bobines, pompes, etc.) soient remplacées par des matériaux neufs.
- e. Les aliments pour animaux et les chargements interdits ne doivent pas être transportés simultanément.
- f. Un dispositif doit être présent pour l'élimination des salissures extérieures sur le véhicule (par exemple, un réservoir d'eau intégré avec un dispositif de pulvérisation).
- g. Tous les compartiments doivent être accessibles pour une évaluation visuelle.
- h. Le transport combiné est effectué avec des véhicules dotés de compartiments solides installés de façon permanente. L'utilisation de réservoirs et de revêtements souples réutilisables n'est autorisée que dans les conditions suivantes :
  1. Le système de support du réservoir souple (la pompe, ainsi que la tuyauterie et les vannes) est séparé du compartiment destiné au transport des aliments pour animaux de manière à ce que les fuites du système de support ne puissent pas affecter le compartiment destiné au transport des aliments pour animaux.
  2. Avant d'utiliser le réservoir souple, l'adhérent doit s'assurer que la remorque est exempte de résidus pouvant endommager le réservoir souple.
  3. Lorsqu'il n'est pas utilisé, le réservoir souple doit être stocké derrière une cloison de protection.
  4. Une étiquette d'identification claire doit être apposée sur chaque réservoir souple et sur chaque unité du système de support.
  5. La durée de vie utile du réservoir souple est de 5 ans maximum après la première utilisation, après quoi le sac doit être remplacé de manière évidente. Un remplacement anticipé est nécessaire si le réservoir souple est soumis à l'usure.
  6. Le système flexible doit être testé et approuvé par un organisme de contrôle indépendant pour la sécurisation du chargement (stabilité/absence de rupture pendant la conduite). Une partie de la certification doit consister en un contrôle régulier, au plus tard une fois par an, par le fabricant ou par des personnes autorisées par lui, conformément à la norme EN 12642 / EN 12195 ou une norme équivalente. Les défauts de la configuration de la carrosserie ainsi que du système de réservoir souple doivent être corrigés immédiatement. L'élimination des défauts n'est autorisée que par le fabricant ou par des entreprises autorisées par lui.
  7. Le réservoir souple doit répondre au moins aux exigences techniques minimales suivantes :
    - Tissu : PET
    - Poids : 1150 g/m<sup>2</sup>
    - Résistance à la traction : chaîne 5600 N / trame 5400 N/5 cm
    - Résistance au déchirement : chaîne 1000 N / trame 900 N

- Résistance à la température : De -30 °C à +70 °C
- Résistance aux dommages causés par la flexion : aucune fissure après 100 000 flexions

#### Informations complémentaires

*Les matériaux et les surfaces directement en contact avec les aliments pour animaux incluent par exemple la brosse utilisée pour nettoyer le compartiment de chargement. La brosse en question devant être parfaitement propre.*

### 5.3 Entretien et hygiène

#### 5.3.1 Entretien

Un plan de nettoyage et d'entretien doit être établi et appliqué pour tous les sites et installations concernés. Ceci afin de garantir l'hygiène et la propreté du lieu de travail.

Les documents d'enregistrement des opérations de nettoyage doivent démontrer que les exigences et les conditions requises ont été respectées.

Le transporteur/transitaire doit enregistrer toutes les opérations de nettoyage et d'entretien critiques pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

#### Informations complémentaires

*Les éléments suivants peuvent être inclus dans le plan de nettoyage et d'entretien :*

- a. Moyens de transport,
- b. Installations à nettoyer
- c. Installations et les systèmes logistiques (internes),
- d. Salariés concernés (salariés en CDD ou en CDI),
- e. Fréquence des opérations de nettoyage et d'entretien.

*Les opérations de nettoyage doivent être effectuées de façon à ne pas nuire à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.*

#### 5.3.2 Prévention et contrôle des nuisibles

Le courtier en fret et/ou le transporteur doit mettre tous les moyens en œuvre dans la mesure du possible afin d'éloigner et de prévenir la présence d'oiseaux, de nuisibles et d'animaux sur le site de production.

Le courtier en fret et/ou le transporteur doit mettre en œuvre les mesures adéquates afin de prévenir la présence de nuisibles à l'intérieur des locaux et des bâtiments, ainsi qu'à l'intérieur des compartiments de chargement contenant les aliments pour animaux. Le courtier en fret et/ou le transporteur doit préparer, documenter et mettre en place un programme de contrôle et de prévention des nuisibles.

Le cas échéant, les salariés doivent respecter les contraintes réglementaires liées à la prévention et à la lutte contre les nuisibles.

Les interventions de prévention et de lutte contre les nuisibles doivent être planifiées, appliquées et enregistrées. Les documents d'enregistrement doivent démontrer que ces interventions ont été menées en conformité avec les exigences applicables.



Informations complémentairesRappels importants :

- a. Les bâtiments doivent être correctement entretenus et réparés afin d'empêcher les nuisibles de s'introduire à l'intérieur du site,
- b. Les éventuels foyers de reproduction doivent être éradiqués,
- c. Tous les pièges / boîtes à appâts doivent être fixés au sol ou aux murs sauf justification valable,
- d. Les boîtes à appâts et autres pièges ne doivent pas être installés dans des endroits où leur présence pourrait nuire à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux,

Les mesures utilisées pour la lutte contre les nuisibles doivent être documentées. Aucun des produits utilisés pour éliminer ou éloigner les nuisibles ne doit présenter de risques pour les aliments pour animaux. Les informations enregistrées doivent inclure :

- e. La liste des produits utilisés ainsi que les informations relatives à leur toxicologie,
- f. La qualification (en fonction de la réglementation en vigueur) des salariés chargés de la prévention et de la lutte contre les nuisibles. Dans certains pays, la loi exige que les opérations de prévention et de lutte contre les nuisibles soient effectuées par des intervenants qualifiés,
- g. Des plans désignant l'emplacement des boîtes appât et autres pièges, ainsi que le type d'appât/piège utilisé,
- h. La liste des actions correctives mises en œuvre,
- i. L'application du plan de prévention et de lutte contre les nuisibles doit être documentée de façon à démontrer que le plan est effectivement appliqué en conformité avec les exigences applicables.

5.3.3 Gestion des déchets

Toutes les matières considérées comme des déchets doivent être identifiées en tant que tels et isolées de façon à éviter qu'elles ne soient réintroduites dans la chaîne logistique par inadvertance.

Les déchets doivent être collectés et stockés dans des containers ou des poubelles prévus à cet effet. Ces containers/poubelles doivent être facilement identifiables et étanches aux nuisibles.

## 5.4 Identification et traçabilité

### 5.4.1 Identification et traçabilité

La traçabilité de tous les produits doit être garantie à toutes les étapes, afin de permettre le rappel immédiat et ciblé des produits non-conformes et l'information immédiate des utilisateurs/consommateurs en fin de chaîne.

Le transporteur/transitaire doit mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires afin de garantir la traçabilité des produits à toutes les étapes de la chaîne logistique sous la responsabilité du transporteur/transitaire.

Le transporteur/transitaire doit être en mesure de fournir toutes les informations nécessaires sous 4 heures. Parfois, un délai plus court peut être exigé par les autorités compétentes.

Le transporteur/transitaire doit obligatoirement enregistrer les informations suivantes concernant les produits et les services :

- a. le nom et l'adresse des fournisseurs et des clients,
- b. la date de livraison,
- c. la catégorie du produit ou du service,
- d. les numéros de référence des produits,
- e. et le cas échéant, le numéro de lot,
- f. et dans la mesure du possible : les copies des documents de transport, garanties, certificats, etc. conformément à ce qui a été convenu avec le donneur d'ordre,
- g. L'identification et les codes des compartiments de chargement (les compartiments de chargement dédiés au transport GMP+ et les compartiments de chargement non-dédiés au transport GMP+). Cette liste doit être mise à la disposition de l'ensemble des intervenants.

Le transporteur/transitaire est libre de déterminer s'il est nécessaire ou non d'enregistrer des informations complémentaires.

#### Informations complémentaires

*Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire peuvent être codifiés, à condition que les intervenants extérieurs soient à même de déchiffrer ce code.*

*Le transporteur/transitaire doit veiller à la mise en place d'un système efficace d'identification des compartiments de chargement, et de traçabilité des séquences de transport, par exemple grâce à un système de codification pour les compartiments de chargement et l'utilisation d'une feuille de route conservée à bord du camion, sous forme papier ou sous forme numérique.*

## 5.5 Procédure d'alerte préventive (EWS) et rappel

Le transporteur/transitaire doit mettre en place une procédure écrite à respecter pour le Système d'Alerte Précoce et pour la gestion des signaux indiquant que la qualité d'un produit n'est pas conforme à la réglementation en vigueur, ou aux exigences définies dans le cadre du module GMP+ FSA, ou n'est pas de qualité marchande et/ou est susceptible de causer un préjudice aux intervenants en aval de la chaîne logistique. Ces signaux sont à évaluer sur la base des éléments ci-dessous.

Si un ingrédient :

- a ne répond pas aux normes réglementaires de sécurité alimentaire,
- b n'est pas de bonne qualité marchande,
- c ne répond pas aux exigences définies dans le cadre du module GMP+ FSA,

alors le transporteur/transitaire doit immédiatement en avertir le donneur d'ordre.

Informations complémentaires

*Le terme « qualité marchande » désigne les produits dont l'aspect et les caractéristiques correspondent aux attentes des distributeurs et des consommateurs. Par exemple, la couleur ou l'odeur associée à un produit donné.*

## 6 HACCP

L'adhérent doit s'assurer qu'une ou plusieurs procédures écrites basées sur les principes HACCP ont été établies, mises en place et appliquées afin d'assurer le transport des aliments pour animaux en toute sécurité.

Les principes HACCP ci-dessous sont à appliquer :

- a. Réalisation d'une analyse des risques, incluant les éléments suivants :
  1. Identification des risques pouvant impacter la sécurité du transport
  2. Évaluation de l'impact possible sur la sécurité du transport
  3. Définition des mesures de contrôle des risques.
- b. Identification des points critiques de contrôle (PCC)
- c. Établir les seuils critiques pour les PCC
- d. Établir et mettre en place un système de contrôle des PCC
- e. Définir des actions correctives
- f. Valider et vérifier le plan HACCP
- g. Documenter et enregistrer le plan HACCP

Afin d'appliquer ces principes comme il se doit, l'adhérent doit au préalable respecter les exigences suivantes :

- Établir un plan HACCP
- Décrire les produits et les process, ainsi que leur utilisation
- Établir et mettre en place un programme de prérequis (Chapitre 5).

La contamination des aliments par (des résidus provenant de) cargaisons précédentes constitue un risque sérieux qui doit être maîtrisé. Dans ce contexte, des exigences minimums spécifiques ont été définies pour le nettoyage et la désinfection après le transport de cargaisons et avant le transport d'aliments pour animaux. Ces exigences sont incluses dans la base de données International Database Transport for Feed (IDTF).

L'adhérent GMP+ doit au minimum respecter les niveaux de nettoyage et de désinfection définis dans l'IDTF database. Voir également Chapitre 7.

### Informations complémentaires

*Jusqu'en 2014, les exigences d'application des principes HACCP n'étaient pas incluses dans cette norme, mais*

- *des mesures générales de contrôle ont été définies dans le cadre du programme prérequis sur la base de l'analyse générique des risques liés au transport,*
- *des mesures de contrôle spécifiques (concernant essentiellement le niveau de nettoyage avant le transport) ont été définies. Ces mesures de contrôle ont été enregistrées dans la base de données IDTF, et doivent obligatoirement être appliquées.*

*Le respect de ces exigences permet de garantir la sécurité du transport.*

*À commencer par cette version, les exigences HACCP à appliquer par l'entreprise de transport sont désormais définies dans la norme.*

*L'application des principes HACCP est désormais exigée pour les raisons suivantes :*

- *La réglementation encadrant l'alimentation animale dans un grand nombre de pays exige que les entreprises transportant des aliments pour animaux appliquent également les principes HACCP.*
- *Les partenaires GMP+ sont de plus en plus nombreux à penser que la sécurité du transport des aliments pour animaux ne peut pas être pleinement garantie par l'application d'un nombre défini de mesures de nettoyage, visant à prévenir la contamination par les cargaisons précédentes. D'autres risques doivent être pris en compte et maîtrisés afin d'assurer la sécurité du transport. Ces risques peuvent varier d'une entreprise à une autre. L'entreprise de transport est responsable au premier titre d'identifier et de maîtriser les risques afin de garantir la sécurité du transport des aliments pour animaux. L'application des principes HACCP est un outil adapté à cette fin.*

*Il a donc été décidé qu'à partir de cette version de GMP+ B4, les exigences générales relatives aux principes HACCP seront désormais incluses dans cette norme. L'adhérent est tenu de respecter ces exigences en mettant en place et en appliquant un plan HACCP.*

*Dans l'UE, l'application des principes HACCP est une obligation légale, y compris pour les entreprises de transport. La mise en place d'un Guide des Bonnes Pratiques permettrait de valider le respect de cette obligation légale. Ce point reste du ressort des autorités compétentes. La validation par les autorités compétentes est suffisante pour confirmer le respect des exigences GMP+ HACCP, telles qu'elles sont définies dans cette norme, à condition que les niveaux minimums de nettoyage définis dans la base de données IDTF soient respectés.*

*Les résultats de l'application des principes HACCP peuvent être enregistrés dans le plan HACCP. Le plan HACCP est un document qui doit être établi en conformité avec les principes HACCP. Ceci permet de garantir que les principaux risques alimentaires au niveau de la chaîne de production des aliments pour animaux sont effectivement maîtrisés.*

*Voir GMP+ D2.1 « Guide HACCP GMP+ » sur notre site internet GMP+ International pour plus d'informations sur l'application des principes HACCP.*

*Voir GMP+ D2.6 « Guidance documents for specific GMP+ application » pour un exemple de plan de transport HACCP.*

*D'autres guides peuvent vous aider à établir un plan HACCP, et doivent être utilisés si les autorités compétentes l'exigent. Le respect des niveaux de nettoyage définis dans la base de données IDT est une obligation dans le cadre des exigences GMP+.*

## 7 Contrôle des activités opérationnelles

Le transporteur/transitaire doit veiller à ce que les activités opérationnelles liées au transport et à l'affrètement répondent aux exigences et conditions définies dans le module GMP+ FSA. Ces activités doivent être documentées de façon claire et transparente.

La présence de produits potentiellement dangereux pour la santé des animaux et des humains, de substances indésirables ou d'autres sources possibles de contamination doivent être strictement maîtrisées, et des mesures de contrôle doivent être appliquées afin de limiter au minimum le risque de contamination des aliments pour animaux.

### 7.1 Achats

Le transporteur/transitaire doit vérifier que les produits et les services achetés sont conformes aux exigences définies dans cette norme. Les entreprises sous-traitantes doivent être certifiées GMP+. Les transporteurs qui assurent le transport fluvial doivent être certifiés GMP+ B4.3 ou équivalent. Voir GMP+ BA10 *Exigences Minimales d'Achat*.

Pour le transport d'aliments conditionnés, le transporteur/transitaire n'est pas obligé de faire appel à un sous-traitant certifié GMP+.

#### 7.1.1 Externalisation du transport

Tracteur	Remorque	Chauffeur	Compartiments de chargement
Pas d'exigences	Certifiée GMP+ Avec instructions	Formation en conformité avec les exigences GMP+ B4	Certifiés § 7.1.1 paragraphe a, b, c
	Non-certifiée GMP+ Uniquement pour le transport de compartiments de chargement scellés		Non-certifiés Procédure de réaffectation telle qu'indiquée dans la section « Procédures GMP+ International » publiée sur le site internet de l'IDTF.

Lorsque le compartiment de chargement est mis à disposition par un transporteur sous-traitant certifié GMP+, le transporteur/transitaire doit vérifier :

- que le compartiment de chargement n'a pas été utilisé pour transporter une cargaison non autorisée, déclaration écrite du sous-traitant,
- la liste des trois cargaisons précédentes transportées dans le compartiment de chargement (documents datés et signés par le sous-traitant), ainsi que le niveau de nettoyage et de désinfection, et les résultats de l'inspection visuelle du compartiment de chargement.

Si tous les compartiments de chargement ont été utilisés pour transporter les mêmes cargaisons, alors un seul document suffit.

- c. le compartiment de chargement doit être enregistré en tant qu'unité de transport certifiée GMP+ en conformité avec la norme GMP+B4.

Sur la base de ces données, le transporteur/transitaire doit vérifier la conformité du compartiment de chargement, et en cas de non-conformité, déterminer les actions correctives à appliquer afin de rendre le compartiment de chargement conforme.

Si des tracteurs et/ou des compartiments de chargement externes sont utilisés, ces derniers doivent être repris au niveau du système qualité.

## 7.2 Affrètement / planification

### 7.2.1 Acceptation des ordres

Le transporteur/transitaire doit mettre en place une procédure documentée pour l'acceptation des ordres de transport.

Avant d'accepter un ordre, le transporteur/transitaire doit déterminer :

- a. la catégorie des produits à transporter (catégorie et type) et de préférence le numéro IDTF correspondant,
- b. le niveau de nettoyage à appliquer en conformité avec l'IDTF

j  
Une exception s'applique pour le transport maritime, où le transitaire peut définir les critères applicables aux cargaisons précédentes sur la base d'une analyse des risques. Les cargaisons précédentes et les niveaux de nettoyage doivent être évalués en fonction des exigences de sécurité alimentaire applicables au transport des aliments pour animaux.

L'adhérent qui fournit des services (transport physique et affrètement), garantis par le Feed Safety Management System de GMP+, est tenu d'informer le client par écrit sur le statut du service fourni. Voir GMP+ BA6 *Exigences minimales d'étiquetage et de livraison* pour les exigences supplémentaires sur la fourniture de services.

#### Explication

*L'affrètement joue un rôle essentiel dans l'échange d'informations entre le donneur d'ordre (producteur/commerçant) et le batelier. Par conséquent, la déclaration positive du batelier doit faire partie du contrat d'affrètement, et doit être signée pour chaque trajet par le batelier, l'entreprise d'affrètement et le donneur d'ordre.*

### 7.2.2 Documents d'enregistrement relatifs à l'affrètement (transit)

Lors de l'affrètement des compartiments de chargement, le transitaire/transporteur doit enregistrer toutes les informations nécessaires afin de garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

Les informations ci-dessous doivent obligatoirement être indiquées sur les documents d'enregistrement relatifs à l'affrètement, et doivent être signés par le transporteur lorsqu'il accepte de prendre en charge la cargaison :

- a. Désignation et description du/des compartiment(s) de chargement, numéro(s),

- b. Description et numéro du/des compartiment(s) de chargement affrété(s) pour le transport,
- c. Description de la cargaison (catégorie et type) et de préférence le numéro IDTF correspondant,
- d. Quantité(s),
- e. Propreté des compartiments de chargement en conformité avec les exigences applicables. Le transporteur doit mettre à la disposition de son client des compartiments de chargement vides, propres, secs, exempts de toute odeur provenant des cargaisons précédentes, et adaptés à la catégorie de la cargaison à transporter,
- f. Catégorie / description des trois cargaisons précédentes transportées dans les compartiments de chargement, ainsi que le niveau de nettoyage. Pour le transport ferroviaire, seule la dernière cargaison + le dernier niveau de nettoyage doivent être enregistrés.
- g. Si les autres compartiments du véhicule contiennent des cargaisons non certifiées GMP+, le transporteur doit en notifier le donneur d'ordre.

Pour le transport maritime de courte distance, le transport fluvial, le transport maritime et le transport ferroviaire, les informations suivantes doivent également être indiquées.

Concernant l'Inspection des Compartiments de Chargement (LCI)

- a. L'intervenant chargé d'effectuer la LCI (le cas échéant),
- b. Le lieu où la LCI a été effectuée (qui ne correspond pas nécessairement au lieu de chargement).

#### Informations complémentaires

*Point e : Il arrive parfois que l'on constate une odeur persistante d'huile végétale dans les compartiments de chargement. Il est du ressort de l'inspecteur de chargement (généralement mandaté par le client) de décider si l'odeur constitue ou non une source possible de contamination. Une odeur persistante indique la présence de résidus due à un défaut de nettoyage.*

*Point f : Une fois que ces données sont disponibles, elles doivent être communiquées au transitaire et/ou au transporteur.*

#### 7.2.3 Ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire)

L'intervenant donnant l'ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (LCI) doit fournir des instructions claires et précises sur les modalités de réalisation de l'inspection à l'organisme de contrôle ou à l'inspecteur de chargement. L'organisme de contrôle ou l'inspecteur de chargement doit être à même d'effectuer l'Inspection des Compartiments de Chargement en conformité avec les exigences applicables, et d'informer son donneur d'ordre des résultats de cette inspection.

Si le donneur d'ordre est le transitaire et non le client, l'inspection des Compartiments de Chargement doit être effectuée par un organisme de contrôle indépendant. Le transitaire n'est pas autorisé à effectuer lui-même l'Inspection des Compartiments de Chargement.

Pour le transport ferroviaire, seuls des wagons dédiés au transport de produits agricoles peuvent être affrétés. Si aucun compartiment de chargement dédié aux produits agricoles n'est disponible, la procédure de réaffectation - telle que définie



dans la section Procédures GMP+ International publiée sur le site internet IDTF - doit être appliquée pour la réaffectation des compartiments de chargement.

L'intervenant donnant l'ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (LCI) doit se conformer aux exigences ci-dessous :

L'Ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (LCI) doit obligatoirement inclure les éléments suivants, confirmés par l'organisme de contrôle ou l'inspecteur de chargement qui accepte l'ordre :

- a. Lieu d'inspection des compartiments de chargement,
- b. Il doit être précisé que l'ordre concerne l'inspection des compartiments de chargement dans le cadre du module GMP+ FSA,
- c. Description et quantité(s),
- d. Catégorie / nom/ numéro(s) du/des compartiment(s) de chargement, identité du propriétaire,
- e. Cargaison transportée : 'Produits agricoles' ou autre,
- f. Quantité, numéro et mention des compartiments de chargement affrétés,
- g. Le cas échéant, les instructions concernant la catégorie de cargaison :
  1. cargaison partielle
  2. cargaison mixte / cargaison uniforme
- h. Les trois cargaisons précédentes ainsi que le niveau de nettoyage (pour le transport ferroviaire, pour le transport fluvial ou le transport maritime de courte distance, uniquement la dernière cargaison transportée et le niveau de nettoyage),

Le rapport d'Inspection des Compartiments de Chargement (voir annexe A, section 7.1.5 : rapport LCI) doit être remis au donneur d'ordre, avec copie au prestataire mettant à disposition le/les compartiment(s) de chargement.

L'Ordre d'Inspection des Compartiments de Chargement (LCI) doit également fournir toutes les informations nécessaires à l'inspecteur de chargement afin qu'il puisse effectuer la LCI en conformité avec les exigences applicables :

- a. Date de l'inspection,
- b. Lieu de chargement,
- c. Coordonnées du lieu de chargement,
- d. Identité du donneur d'ordre,
- e. Prestataire mettant à disposition les compartiments de chargement,
- f. Destination des lots.

L'ordre de LCI peut faire partie d'un ensemble d'ordres passés auprès du transitaire. Si c'est le cas, cette information doit être précisée, ainsi que toutes les informations concernant les lots et compartiments de chargement concernés.

#### 7.2.4 Inspection des Compartiments de Chargement (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire)

Le donneur d'ordre doit veiller à ce que la LCI soit effectuée par l'organisme de certification ou l'inspecteur de chargement en conformité avec les exigences ci-dessous.

Le donneur d'ordre de la LCI doit enregistrer les modalités de réalisation de la LCI, et doit en notifier l'organisme de certification ou l'inspecteur de chargement.

La LCI doit obligatoirement inclure les éléments suivants :

- a. Inspection visuelle du compartiment de chargement afin de vérifier la conformité du compartiment de chargement pour le stockage et le transport de la cargaison,
- b. Le compartiment de chargement doit être :
  1. propre, vide, sec et sans odeur (voir section 7.2.2),
  2. exempt de tout résidu ou autre source potentielle de contamination pouvant nuire à la sécurité alimentaire des aliments pour animaux,
  3. exempt d'insectes et de nuisibles (morts ou vivants),
  4. le compartiment de chargement doit être en bon état, et doit pouvoir être fermé. L'inspection visuelle doit également vérifier que les aliments pour animaux sont protégés contre le risque de contamination par d'autres lots ou des facteurs extérieurs. Ceci implique une évaluation globale des conditions de transport.
- c. Actions à mettre en œuvre en cas de non-conformité,
- d. Enregistrement des observations sur le terrain,
- e. Rapport remis au donneur d'ordre.

#### 7.2.5 Rapport LCI (transport maritime de courte distance, transport fluvial, transport maritime et transport ferroviaire)

L'organisme de certification ou l'inspecteur de chargement doit remettre un rapport écrit au donneur d'ordre détaillant les résultats et les observations de la LCI.

Le rapport LCI doit être clair et précis, et communiquer toutes les informations relatives à l'agrément du/des compartiment(s) de chargement.

Un exemple de rapport LCI est inclus dans l'annexe A. Les informations qui y figurent doivent obligatoirement être incluses dans le rapport LCI.

Le rapport doit préciser s'il s'agit d'un lot partiel, si une LCI est effectuée dans un deuxième lieu de chargement, et s'il y a d'autres lots présents dans le compartiment de chargement.

Le rapport doit confirmer l'inspection visuelle des autres lots présents dans le compartiment de chargement, et la méthode de chargement et/ou les moyens utilisés pour séparer les lots.

L'ordre de LCI et le rapport LCI doivent être archivés et conservés par le donneur d'ordre pendant une période minimum de trois ans.

**Informations complémentaires**

*Dans le cadre de l'accord conclu entre le donneur d'ordre et l'organisme de contrôle, les constatations de la LCI peuvent faire partie d'un rapport général concernant la surveillance globale du flux de marchandises. Les écrits relatifs à l'accord conclu doivent être conservés par le transitaire/donneur d'ordre.*

*L'inspecteur de chargement doit informer le donneur d'ordre en temps réel du déroulement de la LCI : constatation de non-conformités, actions correctives appliquées et résultats obtenus. Ces informations ne sont pas à inclure dans le rapport LCI, mais doivent figurer parmi les données brutes collectées par l'inspecteur de chargement.*

**7.3 Transport**

Pour le transport fluvial et le transport maritime de courte distance, voir la norme GMP+ B4.3 Transport Fluvial. La norme GMP+ B4.3 *Transport Fluvial* définit l'ensemble des exigences et conditions applicables pour le transport fluvial et le transport maritime de courte distance des aliments pour animaux.

**7.3.1 Transport**

Les aliments pour animaux doivent être transportés dans des compartiments de chargement secs et propres.

S'il s'agit d'une cargaison mixte, les aliments pour animaux ne doivent pas être mélangés. Ceci est valable pour les cargaisons mixtes composées de différentes sortes d'aliments pour animaux certifiés, ainsi que les cargaisons composées d'aliments certifiés et non-certifiés.

En cas de mélange accidentel, les actions correctives adéquates doivent être appliquées.

Le transporteur doit effectuer une analyse des risques afin de déterminer si les compartiments de chargement doivent être bâchés. Les risques de contamination pour les compartiments de chargement laissés à ciel ouvert incluent : l'infiltration d'eau de pluie, les déjections d'oiseaux, et autres sources de contamination, et ce même si le compartiment de chargement est vide.

S'il est impossible de bâcher les compartiments de chargement, alors ces derniers doivent être nettoyés au karcher et séchés avant le chargement de la cargaison. Les bâches, utilisées pour couvrir les compartiments de chargement destinés au transport en vrac, doivent être propres et s'il s'agit de denrées alimentaires sèches, les compartiments de chargement doivent aussi être secs.

### 7.3.2 Nettoyage

Avant le chargement des aliments pour animaux, les compartiments de chargement doivent être nettoyés et désinfectés en conformité avec les exigences définies dans la section 'Procédures *GMP+ International* publiée sur le site internet de l'IDTF.

Le transporteur doit mettre en place un plan de nettoyage établissant de façon démontrable le respect des exigences minimales de nettoyage et de désinfection, en conformité avec la Banque de Données IDTF.

Le plan de nettoyage doit obligatoirement indiquer :

- a. Les personnes responsables du nettoyage,
- b. La méthode de nettoyage,
- c. Les produits détergents et désinfectants utilisés (ces derniers doivent être agréés pour le contact alimentaire),
- d. La fréquence des opérations de nettoyage,
- e. Le niveau de nettoyage et de désinfection (Banque de Données IDTF) en fonction de la catégorie des cargaisons précédentes,
- f. La date et l'heure des opérations de nettoyage,
- g. Les produits détergents et les désinfectants utilisés. Ces produits doivent être adaptés à l'utilisation prévue et ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux. Les résidus de produits détergents et de désinfectants doivent être éliminés autant que possible.

L'eau utilisée pour le nettoyage des compartiments de chargement doit être conforme aux normes de sécurité sanitaire. Si de l'eau de source ou de l'eau de pluie est utilisée, une analyse des risques doit être effectuée au préalable afin de vérifier la qualité de l'eau. L'eau ne doit pas présenter de risque pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux (par exemple, contamination par des produits chimiques, anticorrosion).

L'efficacité du niveau de nettoyage doit être contrôlée et validée. A la suite de quoi, ce niveau de nettoyage sera appliqué à l'ensemble des compartiments de chargement de même catégorie.

Lorsque des wagons dédiés au transport de produits agricoles sont utilisés (transport ferroviaire), les compartiments de chargement doivent être balayés après le déchargement des cargaisons. Par définition, les compartiments de chargement n'ont pas besoin d'être nettoyés après chaque transport. La personne responsable de la gestion des wagons et des compartiments de chargement doit mettre en place un plan de nettoyage permettant de garantir la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

Ce plan de nettoyage doit obligatoirement indiquer :

- a. Les personnes responsables du nettoyage,
- b. La méthode de nettoyage,
- c. La fréquence et la date/heure des opérations de nettoyage,
- d. Les produits détergents et les désinfectants utilisés. Ces produits doivent être adaptés à l'utilisation prévue et ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité alimentaire des aliments pour animaux.

Informations complémentaires

*Une analyse de la qualité de l'eau permet de garantir qu'elle peut être utilisée sans risque pour le nettoyage. Le transporteur peut lui-même faire effectuer une analyse de l'eau, ou s'adresser à son agence de l'eau.*

7.3.2.1 Vérification de l'efficacité du niveau de nettoyage et de désinfection

Le transporteur doit effectuer des contrôles afin de vérifier l'efficacité du niveau de nettoyage et de désinfection. A cette fin, il doit définir un plan de contrôle indiquant la fréquence minimum des contrôles à effectuer.

7.3.3 Enregistrement

- a Le transporteur doit enregistrer l'ensemble des informations relatives au moyen de transport utilisé, le niveau de nettoyage et les inspections. Pour le transport en vrac, les lots désignés de préférence par un numéro IDTF doivent être enregistrés sur la feuille de route pour chacun des compartiments de chargement (ainsi que le niveau de nettoyage), sous forme papier ou numérique. La feuille de route doit être conservée à bord du camion ou doit être immédiatement accessible.  
Les documents de traçabilité indiquant les trois cargaisons précédentes (ainsi que le respect du niveau de nettoyage) pour chacun des compartiments de chargement doivent être mis à disposition (pour le transport ferroviaire, la dernière cargaison transportée ainsi que le niveau de nettoyage appliqué).
- b L'ensemble des documents de transport, y compris la lettre de voiture, doivent être mis à disposition.
- c Le niveau de nettoyage pour chacun des compartiments de chargement doit être indiqué sur la feuille de route, sous forme papier ou numérique. L'état de propreté du compartiment de chargement doit être vérifié après le nettoyage et noté sur la feuille de route.
- d Les inspections et contrôles planifiés ou ponctuels doivent également être enregistrés.

Le transporteur doit être en mesure de démontrer qu'aucune cargaison non-autorisée n'a été transportée dans les compartiments de chargement, dans le cas contraire, il doit respecter la procédure de réaffectation telle qu'indiquée dans la section 'Procédures *GMP+ International*' publiée sur le site internet de l'IDTF.

Informations complémentaires

*Une entreprise de transport peut même être le transporteur.*

*Pour les compartiments dédiés au transport de produits agricoles, l'ensemble de ces informations doit être tenu à jour afin de servir à l'analyse des risques.*

## 8 Vérification et amélioration

### 8.1 Réclamations

Le transporteur/transitaire doit documenter la procédure mise en place pour gérer les réclamations de ses clients. Cette procédure doit enregistrer le motif des réclamations et les actions correctives mises en œuvre.

La procédure d'enregistrement et de gestion des réclamations doit obligatoirement comprendre :

- a. L'enregistrement des réclamations,
- b. L'examen des motifs de réclamation,
- c. L'enregistrement des actions correctives mises en œuvre suite aux réclamations,
- d. L'enregistrement des échanges avec le client concerné.

#### Informations complémentaires

*La procédure de réclamation peut aussi consister en une description des actions correctives à appliquer.*

### 8.2 Audit interne

Le transporteur/transitaire doit mettre en place une procédure d'audit interne.

Cette procédure implique que le transporteur/transitaire planifie et mette en œuvre un programme d'audits réguliers pour vérifier que le feed safety management system est efficace et fonctionne correctement. Ces audits internes doivent obligatoirement contrôler :

- a. La conformité avec les exigences définies dans cette norme,
- b. La conformité avec les procédures mises en place par le transporteur/transitaire,
- c. La conformité avec les exigences définies par le plan HACCP établi par le transporteur/transitaire,
- d. La conformité avec les dispositions réglementaires relatives à la sécurité sanitaire et à la qualité des aliments pour animaux,
- e. Le respect des exigences définies par les clients.

Dans le cadre de ce programme d'audit, toutes les activités ayant un impact sur la sécurité alimentaire des aliments pour animaux doivent faire l'objet d'un audit annuel (= tous les 12 mois).

Les salariés chargés de ces audits, doivent avoir acquis les compétences nécessaires au travers d'une formation (interne ou externe) ou de leur expérience professionnelle.

Les résultats de ces audits internes doivent être officiellement communiqués aux responsables du secteur concerné par l'audit. Tous les points de non-conformité observés dans le cadre des différents processus doivent être documentés. Ces points de non-conformité doivent être corrigés. Le rapport d'audit doit être signé par une personne autorisée après correction des points de non-conformité.

**Informations complémentaires**

*Les listes de vérification publiées sur le site internet GMP+ International ([www.gmp-plus.org](http://www.gmp-plus.org)) peuvent être utilisées dans le cadre de ces audits.*

*La distinction doit être faite entre activité et champ d'application.*

**8.3 Revue de direction et amélioration**

Au minimum une fois par an, le transporteur/transitaire doit collecter et analyser les données disponibles

- a. afin de démontrer que le feed safety management system est adapté et efficace, et
- b. évaluer les possibilités d'amélioration continue dans le but d'accroître l'efficacité du feed safety management system

Le transporteur/transitaire doit mettre en place une procédure à cet effet.

La revue de direction doit vérifier les modalités d'application du plan HACCP.

Ces éléments doivent faire partie de la revue de direction (voir section 4.1).

Les éléments d'entrée de la revue doivent obligatoirement intégrer les points suivants :

- a. Évaluation des programmes de prérequis,
- b. Évaluation des résultats d'analyse (nettoyage et désinfection),
- c. Vérification des analyses de risques, (le cas échéant)
- d. Évaluation du niveau de connaissance/formation des salariés,
- e. Résultats des évaluations fournisseurs (par exemple, le fournisseur des produits détergents/désinfectants, etc.),
- f. Retour d'informations/réclamations clients,
- g. Application des dispositions réglementaires,
- h. Résultats des audits internes et externes,
- i. Changements susceptibles d'avoir un impact sur le feed safety management system.

La revue de direction doit obligatoirement intégrer les données suivantes :

- a. l'étendue des changements devant ou pouvant être appliqués au feed safety management system,
- b. les améliorations possibles et les chances d'amélioration du feed safety management system.

## Annexe A : Exemple d'un rapport GMP+ LCI

## Rapport GMP+ LCI

No. / REFERENCE : Nr. / Referentie : No / Référence :			
INSTRUCTING PARTY: Opdrachtgever : Donneur d' ordre :			
NAME BARGE* / TELEPH. : :Naam schip* / telef. :Bateau* / tél.			
PLACE OF INSPECTION : Plaats van inspectie : Lieu de l'inspection :		DESTINATION : Bestemming : Destination :	
INTENDED TO LOAD KG : Te laden gewicht : Poids à charger :		PRODUCT Product : Produit :	
TEMPERATURE (si applicable) :			

DATE OF INSPECTION :	STARTED :	COMPLETED :
Datum inspectie :	Begin :	Einde
Date d'inspection :	_ Début :	Fin :

		GMP-ALLOWED GMP-toegelaten GMP-admis	
PREVIOUS CARGOES Vorige ladingen :	LAST / Laatste / Dernier	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
Cargaisons précédentes :	2ND / 2de / 2ème	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	3RD / 3e / 3ème	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
CLEANING : Reiniging :	DRY / droog / sec	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
Nettoyage :	WITH WATER / met water / à l'eau	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	WATER + DETERGENT / water + detergent / eau + détergent	YES Ja / Oui	NO Nee/Non



		GMP-ALLOWED GMP-toegelaten GMP-admis	
	WATER + DETERGENT + DISINFECTION water + detergent + desinfectie / eau + détergent + désinfection	YES Ja / Oui	NO Nee/Non

RESULTS : Findings; Résultats :	EMPTY / Leeg / Vide	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	CLEAN / Zuiver / Propre	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	DRY / Droog / Sec	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	FREE FROM ODOUR / Geurloos / Sans odeur	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	FREE FROM INSECTS / Vrij van ongedierte / Exempt de nuisibles	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CAR- GOES / Vrij van vorige ladingresten / Aucun résidu provenant des cargaisons précédentes	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
	VISUAL : TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING Visueel heel en sluitbaar / Compartiments en bon état et pourvus de fermetures adéquates	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
TYPE OF HEATING (tankers): steam / hot water / thermal oil			
FINAL RESULT : Resultaat / Résultat :	ACCEPTED FOR LOADING Goedgekeurd om te laden / Agréé	YES Ja / Oui	NO Nee/Non
REMARKS / Opmerkin- gen / Remarques			
SURVEYOR'S NAME : De controleur / Le con- trôleur :		THE CAPTAIN : ** De kapitein : Le capitaine	

\* dédié(s) au transport de produits agricoles

\*\*By his signature the captain confirms the validity of the previous loads as stated in the LCI report.

**GMP+ International**

Braillelaan 9  
2289 CL Rijswijk  
The Netherlands

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

Clause de non-responsabilité:

Cette publication vise à informer les parties concernées des normes GMP+. La publication sera régulièrement mise à jour. GMP+ International B.V. n'est pas responsable des éventuelles inexactitudes que pourrait contenir cette publication.

© GMP+ International B.V.

Tous droits réservés. Les informations contenues dans ce document peuvent être consultées sur un ordinateur, téléchargées et imprimées à condition d'être utilisées à des fins personnelles et non commerciales. Toute utilisation hors de ce cadre doit faire l'objet d'un accord écrit préalable de la part de GMP+ International B.V.